

T.C
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL MEKÂN ORGANİZASYONUNDA HAN VE PASAJ
GEÇİŞLERİNİN OKUNMASI: MALATYA KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Koray CANSU

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Sevgi GÖRMÜŞ CENGİZ

ARALIK 2021

**T.C
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**KENTSEL MEKÂN ORGANİZASYONUNDA HAN VE PASAJ
GEÇİŞLERİNİN OKUNMASI: MALATYA KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Koray CANSU
36183624019**

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Sevgi GÖRMÜŞ CENGİZ

ARALIK 2021

TEŞEKKÜR VE ÖNSÖZ

Bu çalışmanın oluşumunda, gelişiminde ve sonuçlanmasında değerli görüş, öneri, bilgi ve tecrübelerini esirgemeyen, lisans ve yüksek lisans eğitimim boyunca kendisinden çok şey öğrenme fırsatı bulduğum danışman hocam Sayın Doç. Dr. Sevgi GÖRMÜŞ CENGİZ'e teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışmanın her aşamasında Mekân Dizim yöntemi hakkında sorduğum soruları yanıtsız bırakmayan ve mekân dizim yöntemini öğrenmemde çok emeği geçen Sayın Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Salih GÜNAYDIN'a teşekkürlerimi sunarım.

Yüksek lisans eğitimim boyunca yanımda olan ve bu çalışma sürecinde gerek manevi destekleri gerekse materyal ve veri temininde yardımcı olan dostlarım Malatya Büyükşehir Belediyesinden Mimar Enes ÖZPOLAT, Yeşilyurt Belediyesinden Şehir Plancısı Ahmet Furkan YALKI, Battalgazi Belediyesinden Peyzaj Mimarı Ela ÖZCAN ve Peyzaj Mimarı Duygu DEMİRÖREN CİVAN teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışma sürecinde destek ve fikirlerini esirgemeyen Agora Şehir Planlama ofisi adına Şehir Plancısı Sayın Seyfullah TOPALOĞLU'na ve ailesine teşekkürlerimi sunarım.

Öğrencilik sürecinde evime getirdiği lezzetli yemekler ile anne yemeği hasreti hissettirmeyen komşum, Şengül Hanıma ve oğlu Ali Yasin'e teşekkürü borç bilirim.

Eğitim ve öğretim hayatım boyunca en büyük motivasyon kaynağım olan, maddi ve manevi desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen ve sayısız fedakarlıklar sunan aileme sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

ONUR SÖZÜ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Kentsel Mekân Organizasyonunda Han ve Pasaj Geçişlerinin Okunması: Malatya Kent Merkezi Örneği” başlıklı bu çalışmanın bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın tarafımdan yazıldığına ve yararlandığım bütün kaynakların hem metin içinde hem de kaynakçada yöntemine uygun biçimde gösterilenlerden oluştuğunu belirtir, bunu onurumla doğrularım.

Koray CANSU



İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR VE ÖNSÖZ	I
ONUR SÖZÜ	II
İÇİNDEKİLER.....	III
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	V
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	VI
SEMBOLLER VE KISALTMALAR.....	VIII
ÖZET.....	IX
ABSTRACT	XI
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Çalışmanın Amacı	2
1.2 Çalışmanın Hipotezi	3
1.3 Çalışmanın Kapsamı.....	3
2. KURAMSAL TEMELLER	6
2.1 Kent ve Kentsel Mekân Kavramı	6
2.1.1 Kentsel Ara Mekân Kavramı.....	12
2.1.2 Kentsel Mekân Yaklaşımları	19
2.1.3 Kent Bileşenlerinin Okuması	24
2.2 Mekân Dizim Analizi	25
2.2.1 Mekân dizim analizinin kullanım alanları	28
2.2.2 Aks haritası (Axial map)	29
2.2.3 Derinlik haritası (Depth map).....	30
2.2.4 Bütünleşme haritası (Integration map)	31
2.2.5 Seçim haritası (Choice map)	33
2.2.6 Mekân dizime göre okunabilirlik	33
2.2.7 Mekân dizim yöntemi kullanılan bazı çalışmalar.....	34
2.2.8 Yaya hareketleri ve yaya sayım tekniği.....	35
3. MATERYAL VE YÖNTEM	40
3.1 Materyal.....	40
3.1.1 Çalışma alanı	40
3.1.2 Malatya'nın kentsel gelişimi	45
3.1.3 Malatya kent merkezindeki han ve pasajların tarihsel süreci	46
3.3 Yöntem	52

4. BULGULAR	55
4.1. Çalışma Alanının Kent Bütünü ile Mekânsal Morfolojisi.....	55
4.2 Kentsel Ara Mekân Okumaları.....	60
4.2.1 Pasaj okumaları	62
4.2.3 Çarşı okumaları	74
4.2.4 Han okumaları	82
4.3 Çalışma Alanının Mekân Dizim Analizleri.....	94
4.3.1 Mekânsal topoloji analizi.....	96
4.3.2 Bütünleşme analizi	97
4.3.3 Erişilebilirlik analizi	104
4.3.4 Okunabilirlik analizi.....	109
4.3.5 Çalışma alanı ve yakın çevresinin bütünleşme analizi.....	110
4.3.6 Yaya sayım verileri.....	112
4.4 Öneriler.....	115
4.4.1 Mekânsal Öneriler	116
4.4.2 İşlev Önerileri.....	121
4.5 Öneri Proje Sonrasında Mekân Dizim Analizleri.....	125
4.5.1 Öneri mekânsal topoloji analizi.....	126
4.5.2 Öneri bütünleşme analizi	127
4.5.3 Öneri erişilebilirlik analizi.....	130
4.5.4 Öneri okunabilirlik analizi.....	135
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	137
KAYNAKLAR.....	148
ÖZGEÇMİŞ	155

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 3.1: Malatya Kent merkezindeki tescilli yapılar	43
Çizelge 4.1: Çalışma alanında yer alan pasajlar.....	65
Çizelge 4.2: Çalışma alanında yer alan pasajlar matrisi	69
Çizelge 4.3: Çalışma alanında yer alan çarşılar	75
Çizelge 4.4: Çalışma alanında yer alan çarşılar matrisi	78
Çizelge 4.5: Çalışma alanında yer alan hanlar	83
Çizelge 4.6: Çalışma alanının han yapıları matrisi	88
Çizelge 4.7: Çalışma alandaki caddelerin yaya sayım bulguları.....	113
Çizelge 5.1: Pasajların mevcut ve öneri bütünleşme analizlerinin karşılaştırılması.....	139
Çizelge 5.2: Çarşıların mevcut ve öneri bütünleşme analizlerinin karşılaştırılması.....	140
Çizelge 5.3: Hanların mevcut ve öneri bütünleşme analizlerinin karşılaştırılması.....	141
Çizelge 5.4: Caddelerin mevcut ve öneri bütünleşme analizlerinin karşılaştırılması	142
Çizelge 5.5: Caddelerin mevcut ve öneri erişilebilirlik analizinin karşılaştırılması	143
Çizelge 5.6: Pasajların mevcut ve öneri erişilebilirlik analizinin karşılaştırılması.....	143
Çizelge 5.7: Caddelerin mevcut ve öneri erişilebilirlik analizinin karşılaştırılması	144
Çizelge 5.8: Caddelerin mevcut ve öneri erişilebilirlik analizinin karşılaştırılması	145

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2.1: Mekânın biçimlenişi.	8
Şekil 2.2: Kentsel Mekân Türleri.	10
Şekil 2.3: Galeries Royales Saint Hubert.	15
Şekil 2.4: Avrupa Pasajı, Çiçek Pasajı.	16
Şekil 2.5: Boston kent imgesi çizimi	21
Şekil 2.6: Ardışık görüşe göre kentsel mekân.	22
Şekil 2.7: Toplumsal açıdan mekânın biçimlenişi	23
Şekil 2.8: Mekân diziminin şematik gösterimi	24
Şekil 2.9: Açık-kapalı sistem aks ve segment haritası	30
Şekil 2.10: Londra lokal bütünlük (R3) haritası.	32
Şekil 3.1: Çalışma Alanın Ülke ve Bölge İçerisindeki Konumu ve Sınırı.	41
Şekil 3.2: Malatya İli Battalgazi İlçesi 2021 yılı 1\5000 ölçekli Uygulama imar planı.	42
Şekil 3.3: Çalışma alanındaki tescilli yapılar.	43
Şekil 3.4: Yeni Cami Koruma Alan Planı.	44
Şekil 3.5: Malatya Kentinin Kronolojisi.	45
Şekil 3.6: Şirket Han ve eski Saman Pazarı.	47
Şekil 3.7: Demirciler Çarşısı (1964) arkada Yeni Cami	48
Şekil 3.8: Temelli Pasajı'nın inşaatı (1937) arkada Fırat İlköğretim Okulu.	48
Şekil 3.9: Solda 1930'lar Mücelli Caddesi, Sağda Belediye ve Hükümet Konağı Hava Fotoğrafi 1950 yılı.	49
Şekil 3.10: 1940 yılı Soykan Meydanı ve Akpınar Caddesi'nin ticari mekânları.	50
Şekil 3.11: Şirket Hanı'nı dönüşüm süreci,.	51
Şekil 3.12: Çalışmanın Akış Diyagramı.	54
Şekil 4.1: Malatya Kent makroformu.	56
Şekil 4.2: Kent geneli erişilebilirlik ve fonksiyonları analizi.	57
Şekil 4.3: Çalışma alanı yakın çevresinin imgesel haritaları.	58
Şekil 4.4: Çalışma alanının bölgeler haritası ve ara mekânlar.	60
Şekil 4.5: Çalışma alanı içerisinde tespit edilen pasaj, han ve çarşılarla genel bakış.	61
Şekil 4.6: Çalışma alanını mekânsal pasaj tipolojileri.	68
Şekil 4.7: İstanbul Pasajı yapı künyesi.	70
Şekil 4.8: 1963 yılı Kışla Caddesi, Sağda Tekke Cami, solda İstanbul Pasajı	71
Şekil 4.9: Solda Gazi Parkı, sağda İstanbul Pasajı.	71
Şekil 4.10: Temelli Pasajı yapı künyesi	72
Şekil 4.11: Solda 1960'lı yıllarda Temelli Pasajı, sağda Günümüzde Temelli Pasajı.	72
Şekil 4.12: Temelli Pasajı Fotoğrafları.	73
Şekil 4.13: Çekirdek Pasajı Künyesi,.	74
Şekil 4.14: Malatya Bakırcılar Çarşısı,	76
Şekil 4.15: Çarşı Tipolojisi.	77
Şekil 4.16: Mısır Çarşısı yapı künyesi	79
Şekil 4.17: Kuyumcular Çarşısı yapı künyesi,.	80

Şekil 4.18: Ayakkabıcılar Çarşısı mekân künyesi.....	81
Şekil 4.19: Han Tipolojisi	86
Şekil 4.20: LCW İş merkezi ve arkasındaki ara mekânların yapı künyesi	90
Şekil 4.21: Zafer İş Hanı ve yapı künyesi.....	92
Şekil 4.22: Şire Pazarı ve yapı künyesi.....	93
Şekil 4.23: Minibüs durakları yapı künyesi	94
Şekil 4.24: Üstte açık alanlar haritası ve altta çalışma alanının segment haritası.....	95
Şekil 4.25: Çalışma alanının derinlik haritası.	97
Şekil 4.26: Çalışma alanının global bütünleşme haritası (Rn).....	99
Şekil 4.27: Çalışma alanının bütünleşme haritası R100 m.	100
Şekil 4.28: Çalışma alanının bütünleşme haritası R200 m.	101
Şekil 4.29: Çalışma alanının bütünleşme analizi, R500 m.	102
Şekil 4.30: Çalışma alanının bütünleşme haritası R1000 m.	103
Şekil 4.31: Sol üst: Merkez İş Hanı, Sağ alt: Malatya İş Hanı, Sol Alt: Oral İş Hanı, Sağ alt: 100. Yıl İş Hanı.	104
Şekil 4.32: Çalışma alanının global seçim (Choice, Rn) haritası ve grafiği.	105
Şekil 4.33: Çalışma alanının lokal seçim haritası R100 m	106
Şekil 4.34: Çalışma alanının lokal seçim grafiği R500 m.....	107
Şekil 4.35: Çalışma alanının lokal seçim analizi	108
Şekil 4.36: Çalışma alanının global okunabilirlik grafiği (Rn).....	109
Şekil 4.37: Çalışma alanının lokal okunabilirlik grafikleri (R500 m – R100 m).....	110
Şekil 4.38: Çalışma alanı ve yakın çevresinin global bütünleşme haritası (Rn).....	110
Şekil 4.39: Çalışma alanı ve yakın çevresinin global seçim haritası (Rn).....	112
Şekil 4.40: Çalışma alandaki yaya sayım noktaları.	113
Şekil 4.41: Çalışma alandaki caddelerin yaya sayım bulguları.....	114
Şekil 4.42: Çalışma alanının mekânsal öneri haritası.	116
Şekil 4.43: Kasap Pazarının iç mekân fotoğrafları.	118
Şekil 4.44: İstanbulluoğlu Konağı.	119
Şekil 4.45: İstanbul Pasajı'nın girişleri	120
Şekil 4.46: Solda, Cezmi Kartay Caddesi 1 m kaldırım ve ortasında aydınlatma direği. Sağda 100. Yıl Çarşısı ve Pamuk Han.....	122
Şekil 4.47: Öneri açık alanlar ve ara mekânların işlev haritası.....	124
Şekil 4.48: Öneri segment haritası.	125
Şekil 4.49: Öneri segment haritası.	126
Şekil 4.50: Öneri global bütünleşme haritası (Rn).....	127
Şekil 4.51: Öneri lokal bütünleşme haritası (R 100).....	128
Şekil 4.52: Öneri lokal bütünleşme haritası (R 500 m).....	129
Şekil 4.53: Öneri global seçim haritası ve grafiği (Rn).	131
Şekil 4.54: Öneri lokal seçim haritası (R100m).....	133
Şekil 4.55: Öneri lokal seçim grafiği (R100m).....	133
Şekil 4.56: Öneri lokal seçim haritası ve grafiği (R500m).	135
Şekil 4.57: Öneri global okunabilirlik grafiği.....	136
Şekil 4.58: Öneri lokal okunabilirlik grafikleri (solda R100m, sağda R500m).....	136

SEMBOLLER VE KISALTMALAR

MİA	: Merkezi İş Alanı (CBD: Central Business District)
Ha	: Hektar
Rn	: Global bütünleşme değeri
R3	: Yerel bütünleşme değeri
R 100 m	: 100 metre yarı çap bütünleşme değeri
R 200 m	: 200 metre yarı çap bütünleşme değeri
R 500 m	: 500 metre yarı çap bütünleşme değeri
R 1000 m	: 1000 metre yarı çap bütünleşme değeri
TDK	: Türk Dil Kurumu

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

KENTSEL MEKÂN ORGANİZASYONUNDA HAN VE PASAJ GEÇİŞLERİNİN OKUNMASI: MALATYA KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ

Koray CANSU

İnönü Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

155+XII sayfa

2021

Danışman: Doç. Dr. Sevgi GÖRMÜŞ CENGİZ

Kentler, sürekli değişim ve dönüşüm geçiren canlı bir organizma gibidir. Kentlerdeki bu dinamik yapı, ekonomik, teknolojik, sosyal gelişmelere ve insan ihtiyaçlarına göre şekillenmektedir. 20. yüzyıl ile birlikte kırsaldan kentlere göç başlamış ve dolayısıyla kentlerde yaşanan hızlı yapılaşma ile çeşitli sorunlar ortaya çıkmıştır. Özellikle 1950 yılından sonra artan kent nüfusu Malatya kent merkezini ortak tüketim mekânına dönüştürmüştür. Bu dönüşüm sonucunda kent organizasyonunun bazı parçaları olumlu yönden gelişirken bazı kent parçaları ise arka planda bırakılarak atıl mekânlara dönüşmektedir.

Malatya kent merkezinde, merkezi iş alanı (MİA) bölgesinde yoğunluk gösteren ve genellikle ticaret, geçiş, sosyalleşme amaçlarıyla kullanılan; pasajlar, hanlar, arastalar ve çarşılar, çeşitli sebeplerden yık-yap anlayışı ile AVM veya çok katlı iş merkezlerine dönüştürülmekte veya dönüştürülmek istenmektedir. Bölgedeki bu değişim, mevcut durumda yaya ve araç bakımından yoğun olan iş bölgesinin yoğunluğunu daha da artırmış, aynı zamanda ara mekânlar ile yollar arası geçiş sağlayan han ve pasaj bağlantılarını olumsuz yönde etkilemiştir. Bu sebeple, bazı ara mekânların kullanımı zamanla azalarak, işlevlerini kaybetmişlerdir. Potansiyeli tam olarak anlaşılamayan ara mekânlar kendi haline bırakılmış ve yalıtılmış alanlara dönüşmüşlerdir. Bu bağlamda çalışmada, Malatya Kent merkezinde tasarım ve planlama aşamalarında geri planda bırakılan, kentsel ara mekânlarının; mevcut durumdaki işlevi, yakın çevresiyle ilişkisi, erişilebilirlik ve okunabilirlik değerlerinin belirlenmesi ile sosyal ve mimari değerinin tespit edilmesi amaçlanmaktadır.

Çalışmanın amacı doğrultusunda; Mekân dizim (Space syntax) yöntemi, kent imgesi yöntemi ve yaya sayım yöntemi kullanılmıştır. Hazırlanan analizler sonucunda mevcut durum çözümlenmesi yapılmış ve kentsel mekân organizasyonu ile ara mekânlar için mekânsal-işlevsel öneriler sunulmuştur. Son bölümde öneri haritalar üzerinden de mekân dizim yöntemi uygulanarak, mevcut durum ile öneri durum arasındaki artış değerleri tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Han ve pasaj tipolojileri, Mekân Dizimi Yöntemi, Kentsel Ara Mekânlar, Kentsel Mekân Organizasyonu, Yaya Hareketleri



ABSTRACT

Master's Thesis

READING THE HAN AND PASSAGE PASSES IN URBAN SPACE ORGANIZATION: THE CASE OF MALATYA CITY CENTER

Koray CANSU

İnönü University
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Landscape Architecture

155+XII pages

2021

Supervisor: Doç. Dr. Sevgi GÖRMÜŞ CENGİZ

Cities are like living organisms that are constantly changing and transforming. This dynamic structure in cities is shaped according to economic, technological, social developments and human needs. With the 20th century, migration from the countryside to the cities started, and therefore, various problems arose with the rapid construction in the cities. Especially after 1950, the increasing urban population transformed the city center of Malatya into a common consumption space. As a result of this transformation, some parts of the city organization have developed positively, while some parts of the city have been left in the background.

Intensified in the central business district (CBD) region in Malatya city center and generally used for trade, transition and socialization purposes; arcades, inns, arastas and bazaars are being converted or desired to be converted into shopping malls or multi-storey business centers with a demolition-build approach for various reasons. This change in the area has further increased the density of the business district, which is currently dense in terms of pedestrians and vehicles, and at the same time, it has severed the inn and passage connections between intermediate spaces and roads. For this reason, the use of intermediate spaces has decreased over time and they have lost their functions. Intermediate spaces whose potential is not fully understood have been left to their own devices and turned into isolated areas. In this context, the urban intermediate spaces, which are left in the background in the design and planning stages in Malatya City Center; It is aimed to determine its social and architectural value by determining its function in the current situation, its relationship with its immediate environment, its accessibility (Choice) and readability values.

In line with the purpose of the study; Space syntax method and pedestrian counting method were used. As a result of the analyzes prepared, current situation analyzes were made and spatial-functional suggestions were presented for urban space organization and intermediate spaces. In the last section, by applying the space syntax method on the suggested maps, the increase values between the current situation and the proposed situation are discussed.

Keywords: Inn and passage typologies, Space Syntax Method, Urban Intermediate Spaces, Urban Space Organization, Pedestrian Movements



1. GİRİŞ

Kent, kentsel dış mekânlardan ve yapılardan oluşmaktadır. Kentsel mekân organizasyonunda yapılar ve bu yapıların çevresindeki kentsel dış mekânlar birbirini oluşturan ve tamamlayan, ögeler bütünüdür (Erdönmez ve Akı, 2005). Kentlere, fiziksel bir bakış açısı ile bakıldığında bina topluluklarından oluşmaktadır. Ancak kentler, yalnızca yapılardan oluşan fiziksel bir obje değildir. Kentlerin fiziki boyutunun yanı sıra sosyal boyutu da vardır (Hillier, 1998).

Kentler tıpkı insanlar gibi doğan, gelişen ve ömrünü tamamlayan canlı bir organizma gibi sürekli değişim ve gelişim içerisindedir. Kentlerdeki bu değişimin en önemli sebeplerinden biri insan gereksinimleridir. Teknolojik gelişmeler ile sosyo-kültürel değişimler sonucunda kullanıcı gereksinimleri değişmekte ve dolayısıyla bu dönüşüm ve gelişimden kentler ve kenti oluşturan kent parçaları da farklı niteliklerde biçimlenmesine neden olmaktadır (Bilsen, 2002). Örneğin 15. yüzyıldaki han (menzil hanları) yapıları, kervanların ve kervan sahiplerinin dinlenmesi, hayvanların bakımının yapılması gibi amaçlar için inşa edilmiştir. Ancak 19. yüzyılın sonlarında ulaşım imkanlarının ve sosyal yapının değişmesi ile birlikte menzil hanlarına ihtiyaç azalmış ve kent hanları yaygınlaşmaya başlamıştır. 20. yüzyılın başlarında hayvan ile yük taşımacılığının azalması sonucunda hanlardaki ahır ve konaklama işlevleri azalmıştır. Dolayısıyla han yapılarında fiziksel ve işlevsel değişim gözlemlenmiş, geçiş hanı ve büro hanları ortaya çıkmıştır. 20. yüzyılın sonlarında ise kent içi hanların birçoğu eski ticari hareketliliğini kaybetmiş, yerini AVM'lere ve çok katlı iş merkezlerine bırakmıştır.

Günümüzde hızlı kentleşme, kentsel mekânların hızlı bir değişim sürecine girmesine ve çevre sorunlarının artmasına neden olmuştur. Kentsel mekânlarda yalnızca fiziksel durum değil aynı zamanda üstlenilen işlevler de farklılaşmıştır. Hızlı kentleşme ile birlikte kentlerdeki araç yoğunluğu artmış, dolayısıyla yayalar ile araçlar arasındaki denge kaybolmuştur. Kentsel peyzaj tasarımında kullanım önceliğinin yayalarda olduğu göz ardı edilmeye başlamıştır (Çağlar, 1992; Yalçınkaya, 2007; Cengiz, 2011). Dolayısıyla kentte yaya ulaşımına da hizmet veren pasaj, han ve çarşı gibi kentsel ara mekânlar, kentlerde yaşanan değişim sonucunda yok olma tehlikesi ile karşı karşıyadır. Gehl'e (2011) göre ara mekânlar, genellikle şehir plancıları veya mimarlar tarafından bilinçsizce oluşturulan tasarım ve planlama artıkları olarak görülmektedir. Ancak ara mekânların içinde barındırdıkları potansiyel, planlamacılar ve uygulamacılar tarafından tam olarak

anlaşılammamaktadır. Kendine has bir karaktere sahip olan bu mekânları, çözümleyerek içlerindeki potansiyeli açığa çıkarmak ve gerekli birimler tarafından yapılacak iyileştirme çalışmaları ile bu mekânların okunabilirliğinin artırılması ve kaliteli kentsel mekânlar oluşturulması sağlanabilir (Gehl, 2011; Sanrı, 2015).

Ara mekânlar, kentlinin sosyalleşme ve alışveriş gibi ihtiyaçlarını karşılayan, dönemin önemli karakteristik özelliklerine sahip kentsel Mekânlarıdır. Bazen kamusal mekân bazense yarı kamusal mekân niteliğinde olan ara mekânlar, bir sokak özelliği taşıması bakımından dikkat çekmektedir. Bu sebeplerden ara mekânların, tanınması, korunması ve gelecek nesillere aktarılması oldukça önemlidir.

1.1 Çalışmanın Amacı

Malatya kent merkezi 19. yüzyılın başında kurulan, tek çekirdekli ve çizgisel bir kenttir. 1950 yılından sonra yaşanan kırsaldan kente göç hareketi ile birlikte kentleşme hızlanmış ve yer yer düzensiz yapılaşmalar meydana gelmiştir. Bu düzensiz ve kopuk yapılaşma ile kentin yapı stoğunu artıran kentsel yenileme çalışmaları sonucunda Malatya kent merkezindeki caddelerin yaya yoğunluğu yükselmiştir. Buna rağmen hala Malatya kent merkezinde Osmanlı Dönemi ve Erken Cumhuriyet Dönemi'ne ait kent kimliğini yansıtan yapılar ve bu yapıların oluşturduğu ara mekânların izlerine rastlanmaktadır. Caddelerde ki yaya hareketlerinin bir kısmı kentsel ara mekânlar aracılığıyla gerçekleşmektedir. Fakat Malatya kent merkezindeki önemli kentsel ara mekânlardan olan pasaj, han ve çarşılar kentlerde yaşanan değişim ve dönüşümlere direnemeyerek atıl mekânlara evrilmekte veya yok olmaktadır. Kamu kurumları tarafından yapılmış olan bazı sağlıklaştırma çalışmaları ile ara mekânların korunması ve geçmişteki işlevlerine ulaştırılmasıyla ilgili çalışılmalar yapılmaktadır. Ancak bu çalışmalar cephe sağlıklaştırma çalışmalarından öteye gitmemektedir. Genellikle planlama süreci dışında oluşan ve potansiyeli tam olarak anlaşılmayan ara mekânların, iyileştirilmesi ve korunması için örgütlü ve bilinçli bir koruma-planlama anlayışı içerisinde hareket etmek gerekmektedir. Bu çerçevede çalışma alanındaki yaya hareketlerinin ve ara mekânların anlaşılması, tanıtılması ve iyileştirilmesi çalışmanın temel amacıdır. Bu amaç doğrultusunda geliştirilen hedefler şunlardır:

- Çalışma alanında kentin yaya ulaşımına hizmet veren ara mekânların tespit edilmesi ve literatüre kazandırılması,

- Araştırmada uygulanan algısal ve topolojik analizler sonucunda ara mekânları, modern AVM ve iş merkezlerinin baskısından kurtarmak için çeşitli mekânsal ve işlevsel önerilerin getirilmesi,
- Ana caddelerde oluşan yaya yoğunluklarının azaltılması ve mevcut ara mekânların kentin yaya ulaşım ağına dahil edilmesi için birtakım mekânsal ve işlevsel önerilerin geliştirilmesi.

1.2 Çalışmanın Hipotezi

Mekân dizim yöntemi, kentlerin karışık yapısını sayısal ve görsel verilere dönüştüren bir kent okuma yöntemidir. Mekân dizim yöntemi ile yaya sayım yöntemi, duyuşsal bir yöntem olan kent imgesi ile birlikte kullanılması sonucunda, kentin mekânsal biçimlenişi ve kullanımının anlaşılmasında önemli bulgular ortaya çıkaracağı düşünülmektedir. Bu noktadan hareketle yapılan çalışmanın yöntemi ileride yapılacak araştırmalar için bir referans oluşturabilir.

Bu çalışma, Malatya Kent merkezindeki ara mekânların konumları, mimari özellikleri, mekân formları, biçimlenme şekilleri, tipolojileri ve geçiş özellikleri gibi verilerin toplanarak literatüre kazandırmakta ve gelecekte yapılacak çalışmalar için altlık oluşturmaktadır. Aynı zamanda tespit edilen ara mekân geçişleri kentin halihazırını üzerine işlenmesi sureti ile ara mekânları ve kentin kamusal açık alanlarını gösteren bir harita hazırlanmıştır. Bu harita üzerinden uygulanan mekân dizim analizleri ile kentin yaya hareketlerinin anlaşılmasına çalışılmış ve ara mekânlara koruyucu-geliştirici öneriler geliştirilmiştir. Ayrıca kent bütünlüğünün ve erişilebilirliğinin iyileştirilebileceği, kent merkezinde oluşan yaya yoğunluğunun ara mekânlar aracılığı ile azaltılabileceği düşünülmüştür. Bu bağlamda kent sisteminde önerilen küçük müdahaleler ile daha bütüncül ve erişilebilir bir kentsel mekân organizasyonunu elde etmek amaçlanmıştır.

1.3 Çalışmanın Kapsamı

Çalışma sınırı Doğu Anadolu Bölgesi'nde yer alan Malatya İlinin kent merkezidir. Çalışmanın kapsamı Malatya kent merkezindeki kentsel dış mekânlar ile pasaj, han ve çarşı gibi ara mekânlarda gerçekleşen yaya hareketleridir. Çalışma alanı olarak ara mekân ve yaya hareketleri açısından zengin olan Akpınar, Yenihamam, Halfeti, Dabakhane ve Saray Mahallelerini kapsamaktadır. Çalışma alanı sınırı İnönü Caddesi yakın çevresi ile Atatürk Caddesi, Turgut Temelli Caddesi, Sivas Caddesi ve Çevre yolu arasında kalan 53,2 ha (532

bin m²) alanı kaplayan merkezi iş alanı olarak belirlenmiştir. Çalışma alanındaki pasaj, han ve çarşı gibi kentsel ara mekânlar çalışmanın materyalini oluşturmaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, kuramsal temeller, yöntemler ve pasaj, han ve çarşı kavramları üzerine literatür taraması yapılmış, bu kavramlar ile barındırdıkları alt kavram ve terimler tanımlanmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde; Malatya kent merkezinin geçmişten günümüze yaşadığı değişimler aktarılmış ve çalışma alanındaki ara mekânların geçmişteki durumunun anlaşılması için ara mekânların gelişim süreci hakkında bilgiler verilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde; çalışma alanı ve yakın çevresinin mekânsal morfolojisi irdelenmiştir. Malatya kent merkezinde yaya sirkülasyonuna etkisi olduğu düşünülen ara mekânlar, saha çalışmaları ve literatür taramaları sonucunda tespit edilmiştir. Çalışma alanında yer alan ara mekânlar için mekânsal tipoloji çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu bağlamda çalışma alanı için 3 pasaj tipolojisi, 3 çarşı tipolojisi ve 4 han tipolojisi belirlenmiştir. Ancak büro han ve kapalı çarşı tipolojisindeki ara mekânlar tek kapılı ve dolayısıyla kapalı bir iç mekân organizasyonuna sahip oldukları için çalışma kapsamına alınmamıştır.

Çalışma kapsamındaki ara mekân geçitleri ve yakın çevresi, Kevin Lynch'in kent imgeleri bağlamında incelenmiş, fotoğraflama, yüz yüze görüşme, basit gözlem, sözlü ve yazılı tarihi bilgiler ile çalışma alanının mevcut durumu anlaşılmasına çalışılmıştır. Bu okuma sonrasında geçmişten günümüze değerini yitiren ara mekânların fiziksel ve sosyal açıdan karşılaştırılmış ve sebep sonuç ilişkisi oluşturulmuştur.

Çalışma alanının halihazır haritası üzerinde gösterilmeyen ara mekân geçişleri de işlenmiş ve çalışma alanının kamusal/yarı kamusal açık alanlar haritası hazırlanmıştır. Hazırlanan bu harita mekân dizim analizleri için altlık olarak çalışma alanının aks haritası (segment düzeyinde) oluşturulmuştur. Daha sonra bu altlık niteliğindeki aks haritası esas alınarak çalışma alanının mekânsal özellikleri (bütünlük, erişilebilirlik ve okunabilirlik) farklı yarı çaplarda ortaya konulmuş, kentin yaya ulaşımı ve ara mekânların okuması yapılmıştır.

Çalışmanın son bölümünde, kent merkezinin ve ara mekânların yaya organizasyonu, ara mekânlar aracılığı ile kuvvetlendirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda çeşitli mekânsal ve işlevsel öneriler geliştirilmiştir. Geliştirilen öneriler sonrasında oluşan yeni

harita altlık olarak kullanılarak, çalışma alanının öneriler sonrasında oluşan mekânsal özellikleri ortaya konulmuştur. Sonraki aşamada mevcut mekânsal özellikler ile öneriler sonucunda elde edilen analiz sonuçları caddeler ve ara mekânlar ölçeğinde karşılaştırılmıştır. Karşılaştırma sonuçları çalışmanın bulguları ve literatür verileri ile harmanlanmış ve tartışılmıştır.



2. KURAMSAL TEMELLER

Çalışmanın bu bölümünde, yöntem ve bulguların daha net algılanabilirliğini sağlayabilmek için, kent ve kentsel mekân tanımları ile bu bağlamın alt başlıkları olarak; kentsel ara mekân, kentsel mekân yaklaşımları, kent bileşenlerinin okunması ve çalışmanın temel yöntemi olan mekân dizim (space syntax) yöntemi kavramları aktarılmaktadır.

2.1 Kent ve Kentsel Mekân Kavramı

Mimarlık Sözlüğünde Kent: “Nüfusu 10.000'i ya da 20.000'i aşmış bulunan yerleşme birimleri kent (şehir) olarak benimsenmektedir. Bir yerleşme birimine kent denilebilmesi, o birimde tarım dışı üretimin ağırlık kazanmasına, üretim araçlarının ve dolayısıyla nüfusun orada yoğunlaşmasına, bir örnek olmama ve bütünleşme derecelerinin yüksek olmasına bağlıdır” (Hasol, 1995: s. 280). Kent sözcüğünün kökenine baktığımızda dilimize Orta Asya Türklerinde ‘şehir’ kelimesinin karşılığı olarak “kend” sözcüğünün kullanıldığı görülmektedir. Kavram, Soğdça’da "kend" olarak kullanılmış: "Yarkend", "Taşkend", "Semizkend" (Semerkant) örneklerinde olduğu gibi birçok büyük şehir bu adlarla adlandırılmıştır (Kaya, 2003). Kent bilimi terimleri sözlüğünde ise kent; “sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, gidiş-geliş, çalışma, dinlenme, eğlenme gibi gereksinmelerinin karşılandığı, pek az kimsenin tarımsal uğraşılarda bulunduğu, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşim birimi” (ss. 67-68) olarak ifade etmektedir (Keleş, 1980).

Kentler, yalnızca insanların barındıkları yapılardan oluşmayıp, toplu yaşam sonucu ortaya çıkan, kişisel ya da toplumsal gereksinimlerin ve eylemlerin gerçekleştirildiği, yapıların dışındaki alanları da kapsamaktadır. Modern topluma özgü bir yerleşme biçimi olan kentsel mekânı, yapılar ve bu yapıların dışında kalan tamamlayıcı nitelikteki alanlar oluşturmaktadır (Çınar, 1994).

Karl Marx kenti, üretim, ticaret ve hizmet sektörünün toplandığı bir alan olduğunu ve kentlinin yüksek zevklerinin temsil edildiği yerler olarak tanımlamaktayken, Emile Durkheim kenti, kentlinin çeşitli iş bölümlerinde çalıştığı ve dayanışma kavramları ile ilişkili toplumsal yapı olarak ele alır. Louis Wirth’e göre kent; nüfus büyüklüğü ve yoğunluğu ile heterojen karakterli karmaşık bir yapı olarak ifade etmektedir (Yörükkan, 2006).

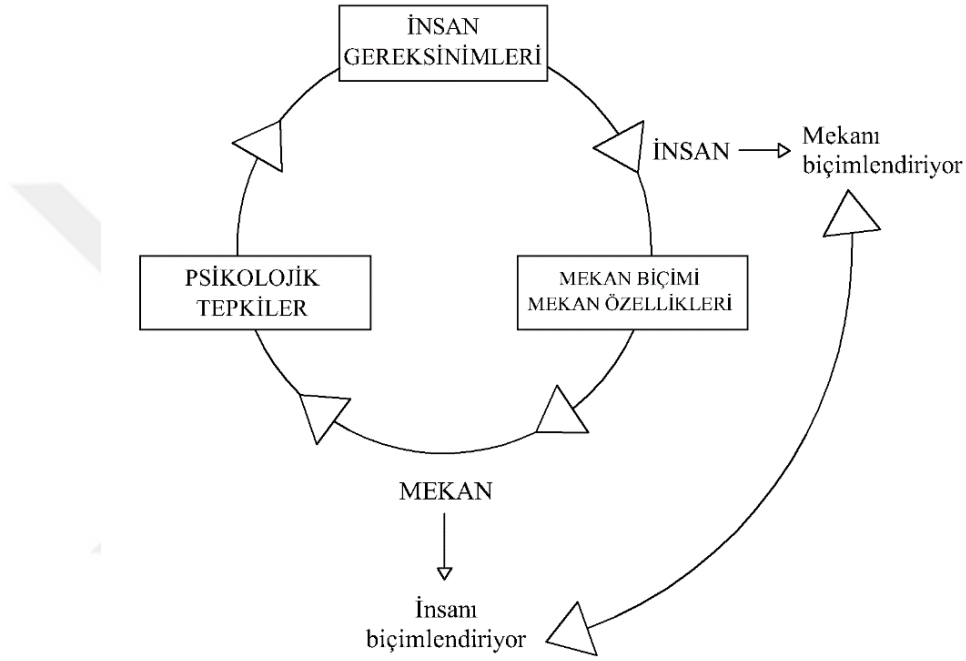
Kuban (1994), kent kavramına daha geniş bir çerçeveden bakarak şu şekilde tanımlamıştır: “Doğal ve ilkel yaşam ve üretim mekânizmalarını aşan bir örgütlenmenin yerleşip, temsil edildiği yapay bir fiziksel ortamdır” (ss. 389-390). Günaydın (2018) ise kentleri toplumsal etmenlere göre şekillenme biçimine vurguda bulunmuş ve kentlerin birbiri ile ilişkili birbirinden etkilenen ve tamamlayan, değişen şartlara karşı kendini yenileyebilen bir sistemler bütünü olarak tanımlamıştır.

Bilsel (2002) ise, kentleri canlı bir organizma olarak tanımlamış ve kentin şekillenmesi ve gelişmesi ile kentin fiziksel belleğini oluştuğunu söylemiştir. Aynı zamanda kentlere şekil veren toplumsal bellek de dinamik bir yapıya sahiptir. Toplumsal bellek ve kentsel mekân sürekli devinim içerisinde olan ve birbirine şekil veren iki önemli olgudur. Zaman ile gelişen ve değişen sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik gelişmeler önce dünya toplumlarını sonra kent ve kent parçalarını etkilemekte ve farklı niteliklerde biçimlenmelerine olanak sağlamaktadır. Geçmişte doğal çevreye ve kültürel bağlara uyumlu bir şekilde gelişen kentsel mekânlar, 20. Yüzyılda gerçekleşen ekonomik sosyal ve teknolojik gelişmeler ile bir dizi yeni gelişimler yaşamaktadır (Bergson, 1907; Brierley, 2000; Bilsel, 2002).

Mekân Kavramı: Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlüğüne göre mekân; “1.Yer, bulunulan yer. 2. Ev, yurt. 3. Eskidil, Astronomi, Uzay”, gibi kelimelerle açıklanmaktadır (TDK, 2017). Gür (1996) ise mekân kavramının en basit tanımının “bir kişinin veya grubun yeridir” olduğunu ifade etmiştir. Sosyal anlamda ise mekân, insan ilişkilerinin ve bu ilişkilerin yarattığı gereksinimlerin karşılandığı alandır. Sınırları, kapsadığı örgütlenmenin yapısına ve karakterine göre belirlenen bir boşluktur (Dede, 2010). Bu durumda, mekânın algılanabilmesi sağlayacak sınırlayıcı öğelerin yokluğu söz konusu olduğunda mekânın boşluk, buna karşı sınırlayıcı öğelerin aralıkları algılanamayacak kadar küçükse mekânın cisim olduğunu, dolayısı ile boşluk ve cismin mekân kavramının üst ve alt sınırları olarak kabul edilebileceğini belirtmektedir (Çınar, 1994).

Konuk (1979), mekânın insanların içinde yaşadığı ya da dışarıdan algıladığı üç boyutlu ve zamanla değişime ve gelişime açık olduğundan dolayı dördüncü boyutu da bulunan alanlar olduğunu söylemektedir. Bir yerin mekân olabilmesi için o yerin fiziksel yapısının algılanmasını gerekmektedir ancak mekânın fiziksel yapısı tek başına bir anlam ifade etmemektedir. Konuk (1979), dört boyutlu ve insanların tüm eylemlerini gerçekleştirdiği mekân olgusuna sadece fiziksel kuramlar ile yaklaşmak yerine, kavramın sosyal boyutlarına da dikkat çekmektedir. Algılanabilen somut elemanların yanında zaman içerisinde değişen

insan gereksinimleri ve toplum yapısı da mekânı tanımlayan elemanlardandır. Bu bağlamda Dede (2010), “bir fiziki ortamın, kullanıcılar ile girdiği sosyal etkileşim ve ilişkiler bütünü sonrasında, boşluk olmaktan çıkıp bir mekân olabileceğini” (s. 9) ifade etmektedir. Şekil 2.1’de gösterildiği gibi mekân, insan gereksinimleri sonrasında biçimlenen, bu biçimlenme sonrasında ortaya çıkan psikolojik tepkiler ile yeni gereksinimler doğuran ve sürekli bir döngü içinde değişen boşluklar mekân olarak tanımlanabilir (Konuk, 1979; Çakmaklı; 1992; Dede, 2010).



Şekil 2.1: Mekânın biçimlenişi (Çakmaklı, 1992’den geliştirilerek hazırlanmıştır).

Avar (2009), mekân kavramına toplumsal açıdan yaklaşarak, mekân ne sadece soyuttur ne de sadece fiziksel ne de sadece somut bir olgudur, bütün boyutları ve biçimleriyle hem kavram hem de gerçek olduğunu yani toplumsal olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca, ilişkiler ve biçimler bütünü olduğunu ve cansız, sabit, durağan olmadığını tam aksine canlı, değişken ve akışkan olduğunu, bu özelliği ile sürekli diğer mekânlarla iletişim halinde olduğunu ve farklı zaman aralıklarında gelişen bu iletişimlerin bir diğerinin ya da öncekinin üzerine yerleşerek mevcut mekânı oluşturduğunu aktarmaktadır.

Hillier (1984), mekânın biçimlenişi hakkında, ölçek fark etmeksizin mekân sosyal yapının sadece temsili veya ürünü olamaz. Mekân kurgusu ve sosyal yapı arasında karşılıklı bir ilişki vardır. Mekân organizasyonunun, sosyal yapıyı ve onu oluşturan farklı katmanları etkileyen bir olgu olduğunu ifade etmektedir (Hillier, 1984). Bu bağlamda Henri Lefebvre de mekân

ve toplum arasındaki ilişkiye değinerek, “mekân toplumun hem ürünüdür hem de onu sürekli dönüştüren bir mekânizmadır” (s. 221) ifadesini kullanmıştır (Dovey, 1999; Çil, 2006).

Kentsel mekân kavramı: Kentsel mekân, binalar dışında kalan ve kentin büyük bölümünü oluşturan, kentlinin bu mekânlar içerisinde ortak ya da bireysel ihtiyaçlarını karşıladığı mekânlar olarak tanımlanmaktadır. Kentsel mekânlar, fiziksel varlığını oluşturan mekânsal özellikleri dışında, tüm kentsel olaylar için zemin oluşturması, kentliler tarafından kullanılması ve yararlanılması ile anlam kazanmaktadır (Konuk, 1979).

Erdönmez ve Akı (2005), kentsel mekânlar ve toplumsal yaşam arasındaki ilişkiye değinerek, kamusal ve toplumsal mekânların insanları bir araya getiren, iletişim kurmalarına ve sosyalleşmelerine olanak sağlayan, sokak, park, meydan, gibi açık alanlardan oluşan mekânlar olduğunu aktarmaktadır. Aynı zamanda bu mekânlar kent sakinlerinin toplanacağı, karşılaşacağı, iletişim kurabileceği, toplu ve bireysel etkinliklerini gerçekleştirebileceği, toplumsal ve davranışsal anlaşmaların sağlandığı canlı bir mekânizma olduğunu ifade edilmektedirler.

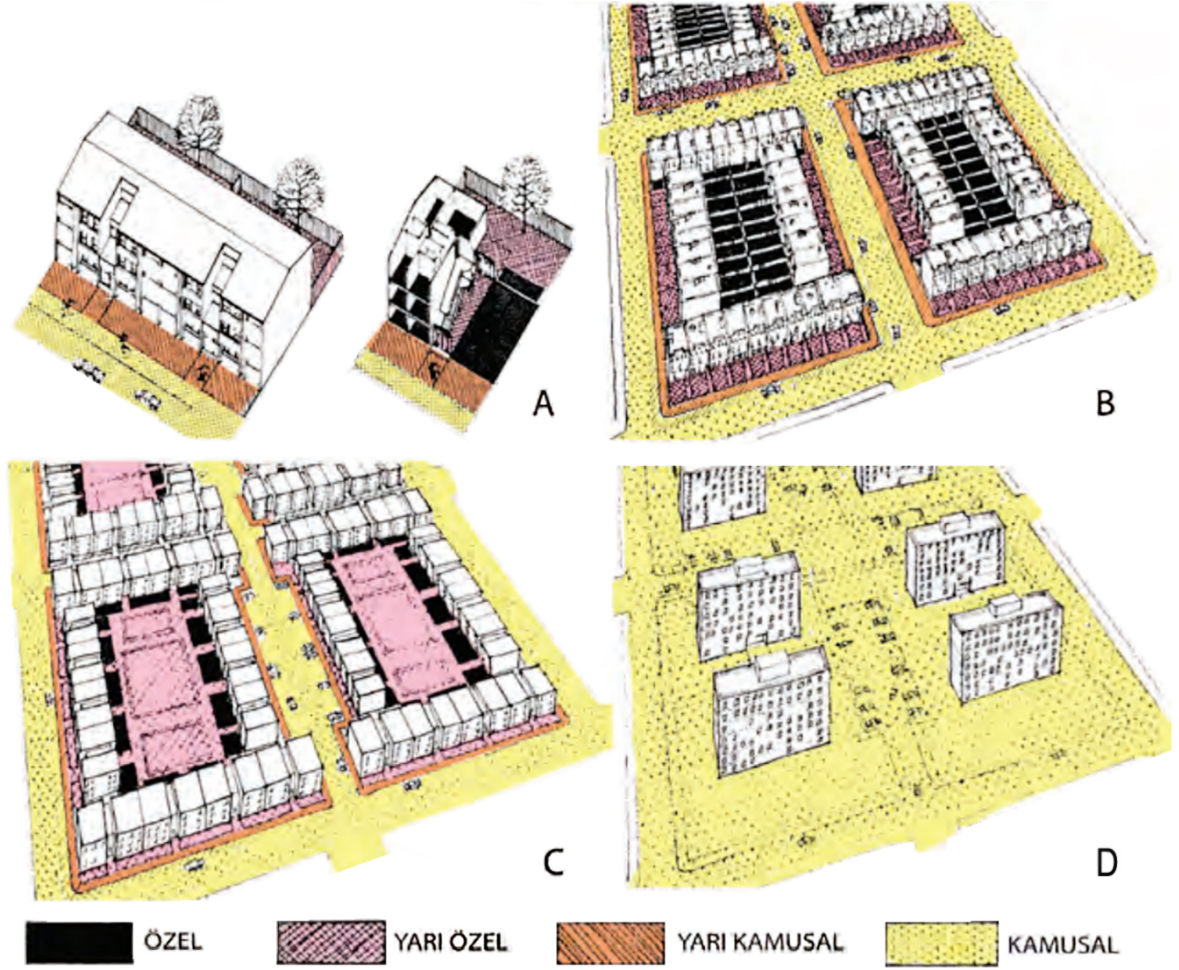
Kullanıcıların kentsel mekânda gereksinim duydukları donatılar, sonrasında gerçekleştirecekleri eylemler, kentsel mekânın mülkiyet ve kullanımına göre türlere ayrılmasıyla anlaşılabilir. Kentsel mekânı sınırlayan öğelere göre sınıflandırmanın dışında, kullanım koşullarına göre de sınıflandırma yapılabilir (Öksüz, 2004; Dede, 2010). Bu bağlamda Newman (1996), kentsel mekânı kullanım biçimi bakımından dört sınıfa ayırmıştır. (Şekil 2.2):

Özel Mekânlar: Bir bireyin veya bir topluluğun özel kullanımına ait, konut, mesken, özel mülkiyetli tarım alanı ve müstakil evlerin bahçeleri gibi mekânlardır. Özel mekânlar, mülk sahibinin izni olmadan kullanılamazlar (Öksüz, 2004).

Yarı Özel Mekânlar: Herhangi bir bireyin veya topluluğa ait, ancak özel mekânlar kadar keskin sınırları olmayan, dışarıda gözlemlenebilen, balkon, teras, ortak konut bahçeleri gibi mekânlardır. Özel mekânlarda olduğu gibi mülk sahibinin veya sahiplerinin izni olmadan kullanılamazlar ancak özel mekânlar kadar kapalı hissi barındırmazlar (Öksüz, 2004).

Kamusal Mekânlar: Tüm kent sakininin kullanımına açık, serbestçe gezilebilen kullanılabilen, sokak, cadde, meydan, rekreasyon alanları gibi kentin ortak kullanım mekânlarıdır (Öksüz, 2004).

Yarı Kamusal Mekânlar: Kamusal mekânlardan farklı olarak bir bireye veya kamuya ait olabilen, her toplum kesiminin kullanabildiği ancak bir yönetim birimi ile kendini denetleyebilen mekânlardır. Yarı kamusal mekânı, özel mekân ile kamusal mekânı veya farklı kamusal mekânlar arasında bağlayıcı bir özelliği vardır. Yarı kamusal mekânlara örnek olarak; alışveriş merkezleri, bazı çıkmaz sokaklar, ticari kullanıma açık arka bahçeler, han, avlu, pasajlar gösterilebilir (Walljasper, 2007; Sımmaz, 2018).



Şekil 2.2: Kentsel Mekân Türleri (Newman, 1996) Grid (ızgara) sisteme sahip, örnek bir kent dokusunda mekânsal karakter incelemesi. A: Çok aileli bir yapı ve parsel örneği, B: Düşük yoğunluklu bahçeli sıra nizam konut adası örneği, C: Çok aileli bahçeli blok nizam yapı adası örneği, D: Yüksek katlı blok nizam yapı adası örneği.

Calhoun (1993)'a göre kamusal mekân, bulunduğu yerin toplumu tarafından oluşturulan yere özgü bir alandır. Kamusal mekân, politik sorunların çözümlenmesine olanak sağlayan, rasyonel eleştiri söylemlerini geliştiren, kültürel ve toplumsal örgütlenme alanıdır (Calhoun, 1993; Özbek, 2004; Günaydın, 2018). Bir mekânın kamusal mekânın olma potansiyeli o mekânın bireyler tarafından kullanma serbestliği ve sunulan imkanlar ile açıklanır. Bu

noktada mekânsal kısıtlamalar, mekânının kamusal olma potansiyelinin birincil ölçütüdür ve toplumsal hayatın bir yansımasıdır (Çetin, 2006).

Kedik (2012) de kamusal mekânların sosyal yönüne vurgu yaparak, insanların eşit ve özgürce bir araya gelerek, sosyalleşebildikleri, ortak sorunlar hakkında tartışıp düşünce, söylem ve çözüm üretebildikleri bir platform olduğunu ifade etmiştir. Bu bağlamda Çınar (1994), doğru ve bilinçli bir şekilde yapılandırılmamış kamusal mekânlar, kargaşa ve sorunlara neden olduğunu, çünkü kentlerde suç veya yasa dışı olaylar genellikle kimin gözetimde olduğu belli olmayan düzensiz ve belirsiz mekânlarda oluştuğuna dikkat çekmektedir (Çınar, 1994). Eren'e (2020) göre Kamusal mekânlar, bireysel ve birlikte deneyimlenebilen, tartışmalara, görüşlere ve müdahalelere açık dolayısıyla sürekli devinim halinde olmalıdır. Bu bağlamda daha yaşanılabilen kamusal mekânlar için; geçişlerden, etkileşimlerden, eşiklerden ve aralardan bahsedilmelidir.

Yarı özel mekânlar ve yarı kamusal mekânlar ise, kamusal ve özel mekânlar arasında sınırları yumuşatan, kent yaşamı ve özel yaşam arasında köprü görevi gören birer geçiş alanlarıdır. Bu mekânlar kullanıcılara bir hazırlık, geçiş, karşılaşma ve sosyalleşme imkânı sunarlar (Tarhan, 2016). Yarı kamusal mekânlara örnek olarak; konut girişleri, ortak bahçeler, merdiven ve koridorlar, avlular, hanlar, pasajlar, çıkmaz sokaklar, geçitler verilebilir. Bu mekânlar tüm kent sakinleri tarafından kullanılabilir fakat mekân sahipleri veya yöneticileri tarafından birtakım kısıtlamalar getirilebilen kent parçalarıdır (Sınmaz, 2018; Pektaş, 2019; Eren, 2020).

Danimarkalı kentsel tasarımcı Jan Gehl, kamusal mekânlar ile özel mekânlar arasında geçişi sağlayan yarı kamusal mekânların erişilebilirliğine ve sosyal özelliklerine dikkat çekerek, yarı kamusal mekânların kentsel alanlarda arazi kullanım çeşitliliği sağladığını ve dolayısıyla kentsel mekânları canlandırmakta ve hareket kapasitesini artırdığını ifade etmiştir. Bu nedenle yarı kamusal mekânlar, kentsel mekân planlama sürecinde organizasyona hareketliliğine yön veren önemli bir kent birleşenidir. Kentsel tasarım sürecinde boşluk olarak görülen yarı kamusal mekânların tanımlanması, özgül mekânsal kimliklerinin ortaya çıkması ve karakteristik özelliklerinin tanımlanmasını sağlar (Bala, 2006; İnan, 2008; Özbilen, 2012; Çelikyay, 2017; Eren, 2020).

Toplumsal yaşamın sürdürüldüğü kamusal mekânların tanımlanabilir olması ve yaşanabilirliği, özel mekânlarla kurulan başarılı ilişkilerle mümkündür. Bu bağlamda, bina-

kentsel dış mekân, iç-dış mekân, kamusal-özel mekân arasındaki etkileşimler sonucu ara mekân olarak ortaya çıkan geçiş alanları veya geçiş görevi gören elemanlar, kentsel tasarım ve mekân çeşitliliğinde önemli rol oynamaktadır. İki mekân (ve iki durum) ilişkisinde oluşan ara mekânlar, “hem iki ayrı mekâna ait hem de bu mekânlardan bağımsız; mekânlar arası bağlantıyı, ayrımı, farklılığı, birlikteliği, girişi, geçişi, kesintiyi, sürekliliği sağlayan geçiş mekânlarıdır.” (Erdönmez ve Akı, 2005).

Yapılan tanım ve açıklamalara göre araştırmanın materyali olan cadde, sokak ve çarşılar kamusal alan niteliğindeyken, pasaj, avlu ve hanlar ise “yarı kamusal-ara mekân” bazı durumlarda ise “kamusal-ara mekânlar” olarak da tanımlanmaktadır. Ara mekân kavramının anlaşılabilmesi için bir sonraki başlıkta kentsel ara mekân kavramı irdelenmiştir.

2.1.1 Kentsel Ara Mekân Kavramı

Ara Mekân; mimari bakış açısı ile bakıldığında eşikler ve bu eşikler arasındaki geçirimli ve geçirimsiz sınırlardır. Ara mekânlar ile eşikler arasında bir hareket döngüsü vardır. Elizabeth Grosz, mimarlıkta aradalık ve ara mekân olgularının irdelenmesi, mekân problemlerinin sorgulanmasına ve yeni mekân ilişkilerin ortaya çıkarılabilmesine olanak tanıyacağını ifade etmektedir (Grosz, 2001; Yalgın, 2016).

Ara mekân kavramı, yaşamın her yerinde farkında olarak ya da olmayarak karşımıza çıkmaktadır. Kentsel mekânda aralar; sokaklar, pasajlar, avlular, hanlar, köprü altları vb. birçok alan ara mekân kavramına örnek olarak gösterilebilir. Ara mekânların bilinçli yollarla oluşabileceği gibi aynı zamanda tesadüfi olarak da oluşabilirler. Ara mekân kavramının irdelenmesi ile ara mekânların bilinçsiz bir biçimde oluşan üretim artığı olmasını engellemiş ve içindeki potansiyeli açığa çıkarmıştır (Arnur ve diğ., 2012; Sanrı, 2015). Ancak genellikle bilinçsiz bir biçimde oluşan ara mekânlar ve ara yüzler kentin üretim artıları olarak görülmekte, potansiyelleri tam olarak anlayamadıkları için kentsel planlama ve tasarım aşamalarında göz ardı edilmektedir. Özgün karaktere sahip bu mekânların, çözümlenerek potansiyelinin gün yüzüne çıkartılması, amacı ile yerel yönetimler, kamu kuruluşlarının veya varsa yerel işletme yönetimleri tarafından iyileştirilmesi ve okunabilirliğinin artırılması ile kaliteli kentsel yaşam alanları oluşturulabilir (Gehl, 2011; Sanrı, 2015).

Yapı ile sokak arasında ara mekân adı verilen boşluklar aynı zamanda sosyal açıdan önemli bir rol oynamaktadır. Bu boşluklar ve aradalıklar mekânsal süreklilik yaratarak kamusal alan ile özel alan arasında eşik alanı olurlar. Ara mekânların önemli özellikleri etkileşim

sağlayan, nüfuz eden, geçirgen ve görünür alanlar olmalarıdır (Dündar, 2015; Doğan, 2016; Eren, 2020). Ara mekânlar, “farklı hiyerarşik düzendeki mekânlar arasındaki geçiş ve bağlantıyı sağladığı gibi, bu alanlar arasındaki buluşma ve diyalog için gerekli mekânsal durumu oluştururlar” (Hertzberger, 1991; Hızlı ve Ulubay, 2017, s. 10). Ara mekânlar bölgesel ölçekte; mahalle, cadde, yol, kaldırım, meydan, yeşil alanlar ve çıkmaz sokaklar olabileceği gibi, yapı ölçeğinde; binalar arasındaki boşluklar, arkad, pasaj, han, alışveriş alanları, köprüler, geçitler, rekreasyon alanları, oyun alanları, avlu vb. işlevleri mekânlar olabilir. Aralar kentsel mekâna çeşitlilik ve hareketlilik kazandırarak yaya kullanımına destek veren yerlerdir (Özsel, 2009; Aydemir, 2018).

Piccinno’ya (2012), göre ara mekânlar sadece hareket ve gelişim mekânı değildirler. Belli bir görseelliği olan kentsel mekâna kimlik ve çeşitlilik kazandıran yapı arası boşluklarıdır. Dolayısıyla ara mekânlar, buldukları bölgenin sosyal ve fiziksel normları ile uyumlu ilişkiler kurabilirlerse kentsel mekânın yapısal karakterini güçlendirecek, anlamlı mekânlar oluşturabilirler (Piccinno, 2012; Aydemir, 2018).

Ticari mekânlar ölçeğinde, ara mekânların geçmişi irdelendiğinde, geleneksel anlamda ilk örnek “Agora” olarak adlandırılan semt pazarlarıdır. İnsanların bir araya geldiği, sosyal ilişkiler kurduğu ve alışveriş eylemlerini gerçekleştirdiği agora mekânları, kamusal alan niteliğindedir. Sonraki dönemlerde M.Ö. 2. yüzyılda Roma’da ortaya çıkan “Trajan” pazarları, çok katlı ve onlarca dükkânı bir araya toplayan mimarisi ile toplu alışveriş mekânlarının ilk örneklerinden olmuştur. Bu mekânlar Agoralarla birlikte ilk planlı alışveriş mekânlarıdır. Ortaçağ’a gelindiğinde bedestenler ve kervansaraylar ticari işlevlerin önem kazandığı mekânlar olmuştur. Bu noktada kırılma noktası 18. Yüzyılın sonlarında ortaya çıkan ve alışveriş merkezlerinin öncüsü niteliğindeki pasaj yapılarıdır (Zengel, 2002). 18. Yüzyılın son çeyreğinde değişen toplumun sosyal ihtiyaçlarını karşılamak adına ortaya çıkan pasajlar, özel alanlar içerisindeki kamusal alanlardır ve bu tür mekânların “yarı kamusal” mekânlar olarak adlandırılmaktadır (Southworth, 2005; Aytar, 2013). Pasajlar “denetleme ve kontrol mekânizmalarına” sahip olmaları sebebi ile yarı kamusal mekânlar olarak nitelendirilmiştir (Gottdiener, 2005). Ancak bir başka görüşte ise pasajlar, kullanım durumuna göre ikiye ayırmıştır. Eğer kullanıcılar pasajda giriş ve eylem kısıtlaması olmadan günün her saati serbestçe dolaşabiliyorlarsa “kamusal mekânlar” olarak nitelendirilmektedir, pasajda denetimli ve kontrollü bir giriş söz konusu ise “yarı kamusal mekân” olarak nitelendirmiştir (Aytar, 2013).

Pasaj: Hanların, apartmanların veya iş merkezlerinin altında yer alan, pasajların zemin katlarında iş ve alışveriş merkezi olarak kullanılan, caddeleri ya da sokakları birleştiren iki tarafı dükkanlı geçitlerdir (Gürpınar, 2009; Koç, 2019). Pasaj sözcüğü kökeni itibari ile, Latince (Passus) adım anlamına gelmektedir. Pasaj, başı ve sonu olan bir geçit mekânıdır ancak diğer geçitlerden farklı olarak bu mekânın fonksiyonu ayrılmış ve bağımsız bir yapıyı oluşturmuştur (Geist, 1979).

Pasajlar, “kamusal mekânlar ile kamuya açık-özel ve özel mekânların ilişkisinde ara mekân olarak ortaya çıkan geçiş mekânlarıdır. Kamusal ve özel mekânı ayıran-bağlayan ara yüz, pasaj gibi yapıların sahip olduğu geçişle birlikte yapının plan kurgusunun içinde yer almaya başlar. Böylece sokakla sınırlı olan ara mekân kavramı pasaj gibi yapılarda, iç mekâna dâhil olur ve kullanıcılar bir mekândan başka bir mekâna geçerler” (Gülenaz, 2011; s. 79).

Geist’te (1979) göre bir pasaj, şehrin ticaret merkezinde yer alıyor ve en az iki işlek caddeyi birbirine bağlıyorsa varlığını amaçlandığı gibi sürdürebilir. Pasajlar öncelikle, bulvar ve ticaret caddelerinde kamusal alanlar olarak düzenlenmiş, toplumun tüketim ihtiyacı arttıkça bu mekânların sayısı zaman içerisinde çoğalmıştır. Alışveriş merkezlerinin öncüsü sayılan pasajlar, 19. Yüzyılın ikinci yarısında Londra ve Paris’te inşa edilen alışveriş merkezlerinin gölgesinde kalır ve itibarını kaybeder (Gülenaz, 2011).

Pasaj yapılarının ilk örnekleri 18. yüzyılın sonlarına doğru Batı’da Paris’te uygulanmaya başlanmıştır. Sanayi devriminin birlikte kullanımı yaygınlaşan cam ve çelik malzemeler pasajlarda da sıklıkla kullanılmış ve doğal aydınlatmalı pasajlar ortaya çıkmıştır. Pasajlar, zaman içerisinde değişmiş ve gelişmiştir. Dolayısıyla ticaretin yoğun olduğu işlek caddeler arasındaki cam çatılı ve iki yanında dükkanların sıralandığı birleştirici halini almıştır. Pasajların, diğer alışveriş yapılarından farklı olarak, cam çatılarının bulunması, simetrik cepheleleri ile sokakları birbirine bağlaması ve sadece yayalara hizmet eden bir yaya yolu olarak kullanımı gibi özellikleri ile ayrılmaktadır (Geist, 1979; Koç, 2019). Pasajlardan oluşan bu yaya yolları cadde ve sokakları birleştiren kestirme yolları meydana getirmiştir. Böylece hem büyük bir yapı kütleli bölünmeden iki bulvar birleştirmiş, hem de yağmur ve aşırı güneş gibi olumsuz hava koşullarından korunmuştur (Güler, 2004; Koç 2019). Şalgamcıoğlu (2019) ise çarşı, geçit, arkad ve pasajlar için 7 ayrı kullanım özelliğine dikkat çekmektedir.

- Yapı bloğunun iç mekânlarına erişim sağlama,

- Özel mülkiyette kamusal alan oluşturma,
- Simetrik bir sokak alanı,
- Boşluk alanı,
- Erişim sistemi,
- Perakende ticareti organizasyonu,
- Geçiş alanı.

Belçika'nın Brüksel kentinde yer alan Galeries Royales Saint Hubert cam tavanlı, şık alışveriş merkezlerinin Avrupa'daki ilk örneklerinden biri olan bu galeri aslında birbirine bağlı üç pasajdan oluşur: Galerie du Roi (Kral), Galerie de la Reine (Kraliçe) ve Galerie du Prince (Prens) (Şekil 2.3). 19. yüzyılın ortalarında tamamlanan bu pasaj, 200 metrelik cam tavanı ile Avrupa'nın en şık pasajlarından biridir (Aytar, 2004).



Şekil 2.3: Galeries Royales Saint Hubert, solda Galerie du Roi (Kral), sağda Galerie du Prince (Prens) pasajları (Url-1).

19. yüzyılın başlarında ortaya çıkan ve aynı yüzyılın ortalarında Avrupa'da hızla yaygınlaşarak benimsenen pasajlar, 19. yüzyılın sonlarında Türkiye'de de görülmeye başlamıştır. Ülkemizdeki ilk pasaj örnekleri İstiklal Caddesi üzerinde inşa edilmiştir (Gülenaz, 2011). İstiklal Caddesi'nde komşu iki parsel üzerine kurulan Çiçek Pasajı (1876) ve Avrupa Pasajı (1874) ülkemizin en bilinen pasaj yapılarındandır. İstiklal Caddesi'ndeki pasajlar Avrupa'daki örnekleri gibi Rönesans ve gotik mimarı üsluplarıyla dikkat çekmektedir (Şekil 2.4).



Şekil 2.4: Solda Avrupa Pasajı, sağda Çiçek Pasajı.

Arasta: Sözlük tanımında Arasta, “Üstü örtülü veya dükkânlarının önü saçaklı çarşı” ve “Eskiden çarşılarda aynı çeşit mal satan esnafın bulunduğu kısım” (s. 43) şeklinde tanımlanmaktadır (Hasol, 1995). Arastanın Batı dillerindeki sözcük kökenine baktığımızda ise, ordu pazarı, asker çarşısı anlamlarında kullanıldığını görmekteyiz (Ceylan, 1989).

Arastayı, çarşıdan ayıran özellikler; doğrusal, düzgün, karşılıklı ve aynı yükseklikteki bir yapı adasına sahip oluşudur. Arastaların üstü açık veya kapalı olabilmektedir (Küçükeman ve Mortan, 2007).

Çarşı: Çarşı kelimesi, Farsça dört anlamına gelen “cahar” ve sokak anlamını taşıyan “su” sözcüklerinin birleştirilmesi sonucunda ortaya çıkan “Çar-sû” kelimesinden türetilmiştir. Çarşının kelime anlamı ise kentin ticaret merkezindeki sıralı dükkanlardan oluşan, alışveriş eyleminin gerçekleştirildiği mekânlar olarak tanımlanmıştır. Farsçada üstü örtülü ticaret mekânları için kullanılan, Batı dillerinde de aynı şekilde geçen “bazar”, zamanla yerini “çarşı” sözcüğüne bırakmıştır (Hasol, 1995). Kentin merkezinde yer alan, çevresi dükkanlar ile sınırlandırılmış, üstü kapalı veya açık olabilen, sokaklar ve meydanlar bütünü olarak tanımlanan, ticaret mekânlarına da çarşı olarak isimlendirilmektedir (Pakalın, 1983).

Han: Çarşı örneğinde olduğu gibi han kelimesinin kökeni de Farsça’ya dayanmaktadır. Kelime anlamı olarak han, “yolcuların konakladığı yer, durup dinlenen mekân” anlamına

gelmektedir (Hasol, 1995). Hanlar, yolcuları konaklama, kervanları dinlendirme, malları sahiplerine verilinceye kadar muhafaza edilmesi gibi amaçlara hizmet etmektedir. Hanların mimari özellikleri ise, “avlunun etrafını saran revak dizisi ve revak dizisinin gerisindeki kapalı mekânlardan oluşan ticaret ve konaklama yapılarıdır” (Hasol, 1995; Gürpınar, 2009; Koç, 2019). Han kelimesi genellikle kervansaray (menzil hanları) yerine de kullanılmasına karşın aslında fonksiyon ve mimari açıdan kent hanları ve kervansaraylar olmak üzere ikiye ayrılır.

Kervansaraylar genellikle şehirlerarası yollar üzerinde belirli aralıklar ile inşa edilen yapılardır. Kervansaray içerisinde konaklama birimleri, hamam, çarşı ve ahırlar bulunurdu. Şehir hanlarında bu bölümler kısmen veya tamamıyla yok olmuştur. Kervansaraylar ıssız yollar üzerinde yapıldıkları için kent hanlarına göre daha korunaklı ve savunulmaya olanak sağlayacak şekilde yapılırlar. Bu sebepten yapılış tarzı bakımından kaleyi andırırlar ve tek kapılıdırlar (Aydın, 2017).

Kent hanları ise, bir avlu çevresinde sıralanmış odalar dizisi ile bunların önündeki revaktan oluşan iki katlı ve genellikle birden çok kapıya sahip ticari yapılardır. Zemin katlarda hayvanların ihtiyaçlarını karşılayacak birimler ve depolar yer almaktayken üst katlarda ise konaklama ve dinlenme birimleri bulunmaktadır (Ataman, 2000). “Hanlar bir avlu etrafında sıralanan mekânlardan oluşmakta, tüm mekânların açıldığı avlu sosyal ve ticari paylaşım amacıyla kullanılmaktadır” (Dede, 2010: s. 38). Ancak, Doğru (1995), bazı hanlar yalnızca avluya açılan mekânlardan oluşmaktayken bazı hanlarda daha fazla gelir elde etmek amacıyla, hanın dış cephesinde de sıralı dükkanlar oluştuğunu ifade etmektedir. Avlu içinde gerçekleştirilen ticaret eylemler ile hanın dış cephesindeki dükkanlarda yürütülen ticari eylemler, farklı özellikler barındırabilir. Oluşan bu dış ticaret alanı kendi içerisinde ve yakın çevresine göre şekillenmektedir. Aks şeklinde gelişen ticaret mekânlarının oluşumunda han yapıları, yönlenme açısından belirleyici öge olurken, dış duvarları ile mekânı tanımlayan bir özellik sergilemektedir (Ataman, 2000; Dede, 2010).

Gülenaz, (1998) İstanbul hanları hakkında yaptığı bir çalışmada Osmanlı dönemi kent hanlarını; ticaret hanları, geçiş hanları ve büro hanları olmak üzere üç ayrı başlıkta incelemiştir:

Ticaret hanları: 15. yüzyılda ortaya çıkmış, 19. yüzyılın ilk yarısına kadar yapılmış örnekleri mevcuttur. En önemli örnekleri İstanbul’da olan bu hanlar plan tipi olarak “bir avlu etrafında

toplanmış revaklı bir galeri ile çevrili odalardan” oluşmaktadır. Hanlar genelde iki veya üç katlıdır. Yapı malzemesi taş ve tuğla olan ticaret hanlarında beşik tonoz, çapraz tonoz ve kubbeler örtü sistemi olarak kullanılmıştır. Hanların kapıları tonozlu bir geçite açılır ve bu geçitten avluya giriş yapılır. Hanlar cephe mimarisi olarak sade bir düzende yapılmıştır. Ticaret hanlarında konaklama bulunmamaktadır. Zemin katlar penceresiz ve kapıları avluya açılan depo mekânlarıdır. Ticaret hanlarının bazılarında kendi içinde bazılarında da avluda mescit bulunmaktadır. Bazılarında avluda çeşme bulunmaktadır (Gülenaz, 1998).

Geçiş hanları: Yapımı 19. yüzyılda başlayan geçiş hanları, mimari özellikleri açısından bakıldığında büro hanları ile ticaret hanları arasında bir tipolojide yer alırlar. “Üzeri açık veya cam çatılı, kareye yakın forma sahip bir avlu etrafında kapalı mekânlar sıralanmış olan “geçiş hanlarının” mekân organizasyonu daha çok klasik Osmanlı “ticaret hanlarına” benzemektedir. Genellikle avlu revakla çevrilidir ve üst katlar revaklıdır. Örtü sistemi ise geleneksel örtü sistemi olan tonoz örtü sistemleri kullanılmıştır. Bu geleneksel örtü sistemi ile birlikte volta döşeme de kullanılmıştır. Genellikle cepheler yalın ve sadedir ancak bazı örneklerde çok bezemeli süslemeler görülebilir (Gülenaz, 1998).

Büro hanları: 19. yüzyıl ile 20. yüzyıl başında yapılmış han tipleridir. Klasik Osmanlı han mimarisine kıyasla büyük değişimler gösterirler. Han mimarisinin değişiminde ekonomik gelişmelere bağlı olarak işlevlerin değişimi ve yeni teknolojilerin getirdiği yapım biçimlerinin kullanılması etkili olmuştur. Önceki han tiplerinde imalat ve depolama hizmeti ağırlıktayken büro hanlarında bankacılık ve hizmet sektörü çoğunlukta. Büro hanlarının zemin katları çoğunlukla dükkân ve mağaza olarak kullanılmıştır. Ticaret hanlarında daha çok içe dönük sade bir yapı görülürken, büro hanlarında dışa dönük ve bezemeli cepheler görülmeye başlanmıştır (Gülenaz, 1998).

Ticaret hanlarında açık bir avlu etrafında revaklı birden çok parselde bulunan odalar görülürken, büro hanlarında büyük bir farklılıkla tek bir parselde, tek bir kitle olarak konumlanmaktadır. Büro hanları da kendi içerisinde avlulu veya avlusuz olarak iki sınıfa ayrılmaktadır. Avlulu hanlar, avlu üzeri cam ile örtülmüş galerili veya koridorlu hanlardır. Avlusuz hanlarda odalar galeriye, koridora veya merdiven sahanlığına açılmaktadır. Avlulu hanlarda revak yoktur. Fakat, galerili olanlar mekân düzeni bakımından ticaret hanlarına benzerler (Gülenaz, 1998).

2.1.2 Kentsel Mekân Yaklaşımları

Kişisel ve toplumsal ihtiyaçların karşılandığı, tüm aktivite ve eylemlerin gerçekleştiği kentsel dış mekânlar, her birey tarafından farklı algılanmaktadır. Algı konusunda Lynch (1960), her bireyin algısının biricik olduğunu ifade etmiştir. Bireyin algısı geçmişte biriktirdiği anılara, kültürüne ve o andaki psikolojisine göre değişiklik gösterebilir. Kentsel mekânlarda birey tarafından algılanır, geliştirilir ve değiştirilirler. Kentin nasıl algılandığına göre yaklaşımlar değişiklik gösterse de sorunları tanımlama yönteminde benzerlikler bulunmaktadır (Dede, 2010). Bu bağlamda kent mekânlarının oluşumu ve gelişimi için, farklı disiplinlerden birçok uzman tarih boyunca pek çok kuram geliştirmiştir. Kuramları oluşturanlar, kimi zaman mimarlar, kimi zaman planlamacılar, kimi zaman ise sosyologlar olmuştur (Köseoğlu, 2011).

Kentsel mekân yaklaşımının tarihsel sürecini inceleyen Çubuk (1996), kentsel tasarım yaklaşımlarını, Erken, Çağdaş ve Güncel kentsel tasarım olarak 3 farklı kategoride değerlendirmiştir. Erken kentsel tasarım yaklaşımı, 20. yüzyıl öncesinde doğa ve insanın uyum içerisinde yaşayacağı ve yapı bazında mimari estetiğin de ön planda olduğu kentsel tasarım yaklaşımı mevcuttur. Ancak 20. yüzyıl sonrasında sanayileşmenin kent ve toplum üzerinde büyük değişimlere yol açmış ve kentler doğadan uzaklaşarak “Modernizm Hareketi” ile sanayi odaklı bir kentleşme politikası izlenmiştir. Özellikle 1950 yılları sonrasında kentsel refahın yükselmesine bağlı olarak, hızlı nüfus artışı ve kırsaldan kente göçün yoğunlaşması sonucu mimari düzen, kentsel düzen ve doğa ilişkisi ortadan kaybolmuştur. Kentlerde bu sebeplerden meydana gelen sorunların çözümü için 20. yüzyılın ortalarında Kuzey Amerika’da çağdaş kentsel tasarımın temelleri atılmıştır. Kentsel tasarım kavramının tanıtılması ve geliştirilmesi için öncelikle mimarlar ve sonrasında planlamacılar çalışmaktayken çağdaş kentsel tasarım hareketinde sosyal bilimciler ve coğrafyacılardan önemli kişiler katkıda bulunmuşlardır. Bu kişiler arasından; “José Lui Sert Chermayef, Christopher Alexander, Lewis Mumford Spreiregen, Edmond Bacon, Jean Jacobs, Kevin Lynch, Gordon Cullen, Bill Hillier” gibi önemli kuramcılar gösterilebilir (Çubuk, 1996). Bu kapsamda kentsel mekân yaklaşımlarına örnek olarak 3 farklı disiplinden kuramcının yaklaşımı irdelenmiştir. Aktarılan ilk yaklaşım, görsel algı ve “ardışık görüş” kuramını ortaya atan Mimar Goldon Cullen’nın yaklaşımıdır. İkinci yaklaşım ise kentsel algı ve “kent imgesi” üzerine çalışmaları ile tanınan Şehir Plancısı Kevin Lynch’in yaklaşımıdır. Üçüncü

kentsel mekân yaklaşımı ise mekânı sosyolojik ve topolojik bir yaklaşımla ele alan Sosyolog Bill Hillier'in kentsel mekân yaklaşımıdır.

Lynch yaklaşımı: Şehir plancısı olan Kevin Lynch, kentsel mekânın birey tarafından bilinçli bir şekilde algılanması ve bu algılamanın etkenleri üzerine birtakım araştırmalar yapmıştır. Lynch (1960), bireyin deneyimleri ile geliştirdiği kent imgelerini irdelemiş ve bu imgelerde biçimlenen kentsel peyzajın yapısal bileşenlerini saptamaya çalışmıştır. Belirlenen yapısal bileşenler, bireyin kentsel mekân ile duysal ve duygusal iletişimi sonrasında hafızasında yer kaplayan, kentle bireyin bütünleşmesini sağlayan kentsel mekân öğeleridir. Bu bağlamda kentin birey tarafından tariflenebilmesi ve okunabilmesi için, öncelikle önemli kentsel öğelerin belirlenmesi gerektiğini aktaran Lynch (1960), bu öğelerin bireyin anılarında yer eden kentsel bölgeler, sınırlar, işaretler, düğüm noktaları veya kenti bölgesel olarak birbirine bağlayan yollar gibi elemanlar olabileceğini ifade etmektedir. Bu öğelerin nitelikleri ve herkes tarafından bilinir olmaları kentin tariflenmiş sınırlarını tanımakta kolaylık sağlar. Tüm kent kullanıcıları ve kente gelen ziyaretçiler tarafından algılanan bu öğeler kentin imajını oluşturur ve kolay tarif edilebilmesini sağlar. Lynch (1960), kentsel imgeleri, yollar, sınırlar, bölgeler, düğüm noktaları ve işaret öğeleri olmak üzere beş ana başlıkta sınıflamıştır (Şekil 2.4).

Yollar (Paths): Kent sakinlerinin ve ziyaretçilerin, kente hareket etmesine ve bir noktadan bir noktaya ulaşmasını sağlayan, gözlemcinin alışkanlıklarına ve ulaşım yöntemine göre kullanım sıklığı değişen alanlardır. Yol ögesi, kent içerisindeki boşluklar aracılığı ile hareketi düzenleyen; sokaklar, caddeler, kaldırım, demiryolu, kanal ve patika gibi kent birimleridir. Kentli, yollar aracılığı ile çeşitli ihtiyaçlarını karşılarlar, kenti gözlemeleme fırsatı bulurlar ve diğer kentsel öğeler ile görsel-işitsel iletişim kurar. Kullanıcının mekân algısı ne kadar kuvvetliyse, yollar da o ölçüde baskın öge olarak tanımlanabilir (Lynch, 1960).

Sınırlar-kenarlar (Edges): Kent sakinleri tarafından yollar gibi direkt kullanılmayan ancak mekânları algısal veya fiziksel olarak bölgeleri birbirinden ayıran öğelerdir. Bir dere veya orman dokusu gibi doğal sınırlar olabileceği gibi duvarlar, binalar veya otoyollar gibi yapay öğelerde olabilirler. Kenarlar, kentlinin yön bulmada veya kenti tariflemeye kullandığı önemli öğelerden biridir (Lynch, 1960).

Bölgeler (Districts): Kentin orta veya büyük ölçekli alanlarını oluşturan bölgeler, kullanıcıların zihninde iki boyutlu ve ortak mekânsal karaktere sahip alanlardır. Yaya hareket halindenken psikolojik olarak farklı bir bölgeye girdiğini hisseder. Kullanıcı kenti gözlemlerken, bölge içerisindeki işlevler ve sosyal fonksiyonları aracılığı ile diğer bölgelerden ayırır. Lynch (1960)'e göre bölgeler, kenti yeterince tanımayan kullanıcılar ile karışık kent dokularında yaşayan kullanıcıların, yön bulma ve kenti algılamada, ilk başvurdukları kentsel imgelerden biridir.

Odak/Düğüm noktaları (Nodes): Diğer mekânlardan kentsel mekâna ya da bir bölgeden başka bir bölgeye geçiş sağlayan kavşak, meydan veya toplanma alanları gibi stratejik noktalar. Düğüm noktaları, kent sakinlerinin sık sık karşılaştığı, köşe başı faaliyetlerinin yapıldığı, fiziksel ve sosyal fonksiyonları bakımından yoğun kullanılan noktalarıdır. Küçük ölçekte bir kavşak odak noktası olabileceği gibi büyük ölçekten bakıldığında kentin tamamı bir odak noktası olabilir (Lynch, 1960).

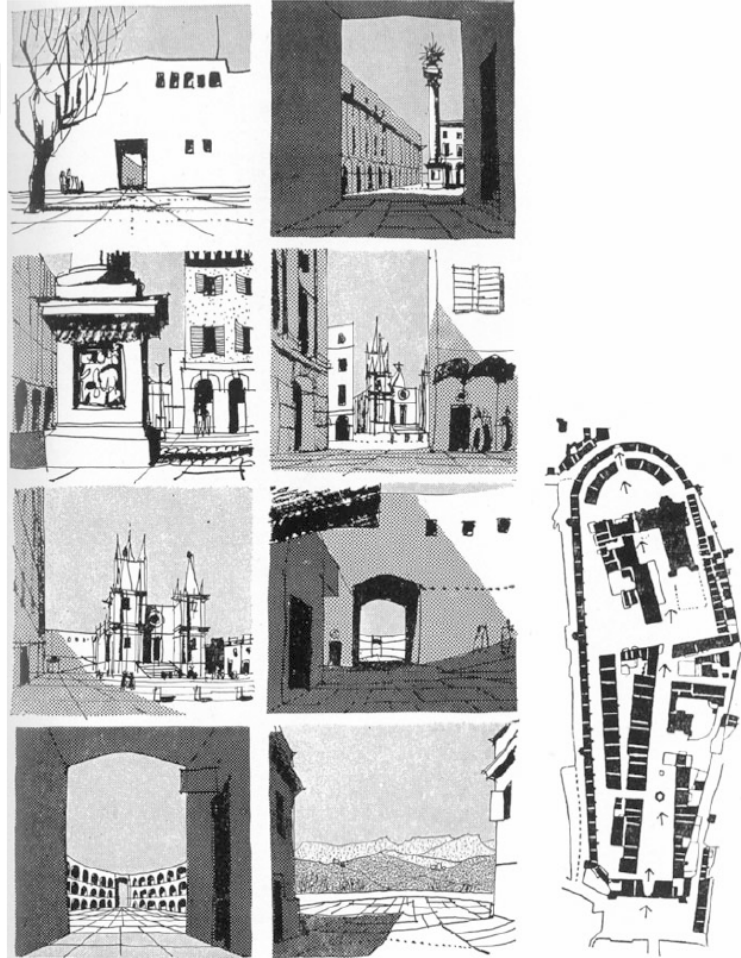
İşaretler öğeleri (Landmarks): İşaret öğesi, kent sakinlerinin kolayca tanımlayabileceği fiziksel objelerdir. İşaret öğeleri, küçük ölçekte bir trafik levhası, heykel veya bir bina olabileceği gibi kentin çoğu noktasından görülebilen bir dağ veya güneş bile işaret öğesi olabilir. Bir işaret öğesinin barındırdığı tarihsel önem, mekân ile arasındaki zıtlık ve yön bulmada kullanılması durumuna göre işaret öğesinin değeri artar. Kenti yakından tanıyan bir kullanıcı bir yeri veya kenti tariflerken işaret öğelerini bir referans noktası olarak kullanırlarken kente yeni gelen bir birey daha çok yolları ve bölgeleri yol bulmada veya bir yeri tarif etmede kullanırlar (Lynch, 1960) (Şekil 2.5).



Şekil 2.5: Boston kent imgesi çizimi (Lynch, 1960).

Lynch (1960), imgenelenebilirliğin birtakım dezavantajlarının bulunduğuna dikkat çekmektedir. Farklı kültürlerin yere yükledikleri anlamlar imgeleri etkilediği gibi imgenelenebilirliği de zorlaştırmaktadır. “Çevrenin olduğu gibi açık bir şekilde analiz edilmesi; yorumlanmaya açıktır, geliştirilmesi her zaman mümkündür (s. 157).” Her algı özeldir, yaşanılan mekân, zaman ve kültür algımızı şekillendirir ve geliştirir. Mekân-toplum, toplum-mekân ikilemindeki gibi algı ile imge arasında benzer bir ilişki vardır. Bu durumda uzun yıllar büyük bir kentte aynı mekânda yaşamış bir birey ile farklı bir kültürden o kentte yeni gelmiş bir bireyin algısı değişkenlikler olabilir (Lynch, 1960).

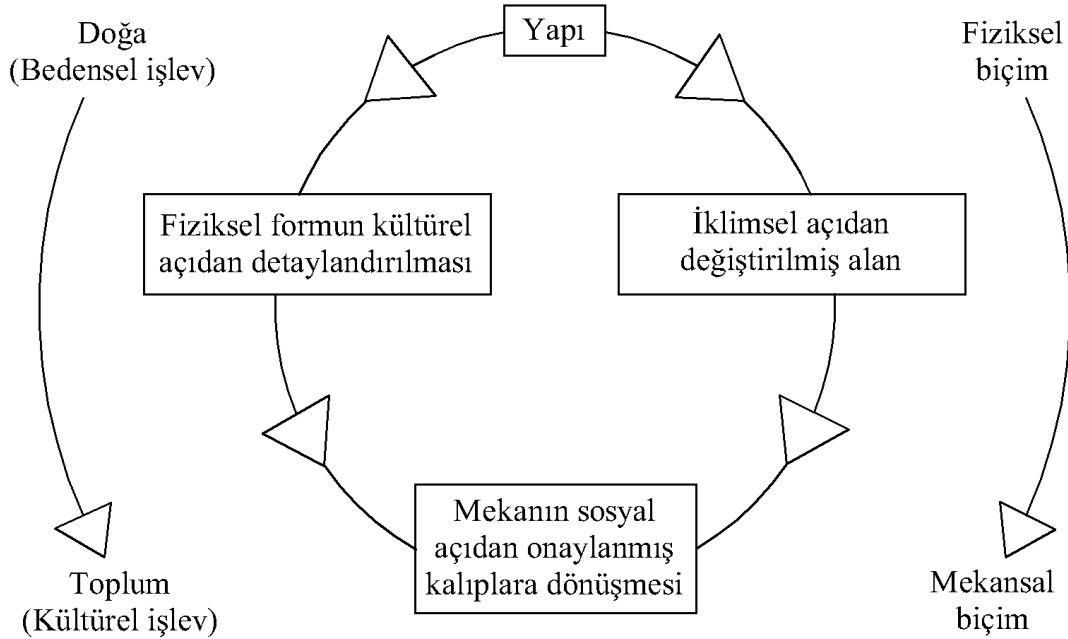
Cullen yaklaşımı: Mimar Goldon Cullen, kente yer alan bir yapının sadece mimari ölçekte bir ürün olduğunu, yapı topluluklarının bir araya gelmesi ile mimarlığın ürettiğinden farklı bir sanatın meydana geldiğine dikkat çekmiştir. Kentsel mekânda bu yapılar ve açık alanlar arasında bir bağlantının olduğunu vurgulayan Cullen (1995), kişinin hareket halindeyken mekânın her noktasından etkilendiğini, kişinin görsel algısı ve hareketine göre kentsel mekân algısının değiştiğini aktarmıştır (Şekil 2.6) Cullen, 1962, 1995; Dede, 2010).



Şekil 2.6: Ardışık görüşe göre kentsel mekân (Cullen, 1995).

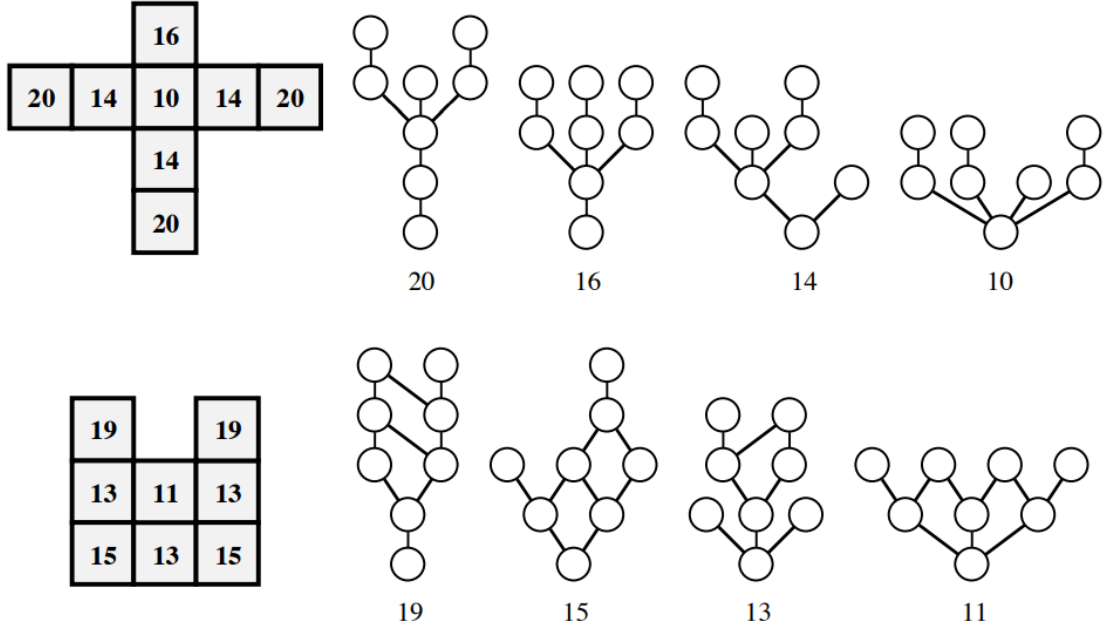
Hillier yaklaşımı: Sunulan ilk iki mekânsal yaklaşımdan farklı olarak, Sosyolog Bill Hillier'in (2007) mekân yaklaşımı, metrik ve algısal analizden çok topolojik ve sosyal bir analize dayalı bir yaklaşımdır. Bu bağlamda mekânı bireysel ve toplumsal açısından değerlendirerek, mekân dizim yöntemi ile tanımlanmasını yapmıştır.

Hillier (2007) yapının oluşumunda ve gelişiminde (Şekil 2.7) iki önemli özelliğin olduğuna dikkat çekmekte, yapının inşasındaki ilk özelliğin doğa yani topoğrafya olduğunu ifade etmektedir. İkinci özellik ise doğanın kültür üzerindeki değiştirici etkisidir. İki özellik arasındaki bağlantı, sosyo-kültürel işlevin, mekânsal biçimin nasıl ilişkilendirildiğini ya da nasıl dizildiğini göstermektedir. Bu durumda bir yapı, sosyal açıdan onaylanmış bir kalıba dönüşmüş, kültürel açıdan da detaylandırıldıysa, mekânın sosyal bir alan olduğuna ve yaşanılabilir bir ortam oluşturulduğu söylenebilir. Bu bağlamda yapı, insanın fiziksel sınırları çerçevesinde topoğrafya üzerinde kurulmakta, daha sonra fiziksel formun kültürel özellikler aracılığı ile detaylandırılmaktadır. Sosyal bir mekânın detaylandırılması, kültür, topoğrafya ve sosyal özellikler ile temsil edilir. Her iki anlamda da mekânlar, biçim ve mekânın temel bedensel öğelerinden daha karmaşık desenler yaratır. Kentsel mekânların, sosyal ve kültürel varlığımızı oluşturma ve temsil etme yetisi, bu örüntülerin iyi ilişkiler kurması ile açıklanabilir. Eğer bir yapı, topoğrafyaya ve kültürel özelliklere uyumlu olarak kurulduysa devamlılığı mümkündür.



Şekil 2.7: Toplumsal açıdan mekânın biçimlenişi (Hillier, 2007).

Hillier'in (2007) dizimsel mekânsal teorisi ise, mekânın sayısal değerlerini ortaya koymayı amaçlamaktadır ve birbirleri ile bağlantılı mekânlar arasında bağlantılılığın tespit edilmesi sonucunda mekânların algılanma derecelerini ortaya koyan bir yöntemdir (Şekil 2.8). Kısaca yöntemin amacı en çok karşılaşılan mekânı ve tercih edilen yolun tespit edilmesidir. 2.2 Mekân dizim analizi başlığı altında konu daha detaylı irdelenmiştir.



Şekil 2.8: Mekân diziminin şematik gösterimi (Hillier, 2007).

2.1.3 Kent Bileşenlerinin Okuması

Bir kenti okumak, çok boyutlu ve değişken katmanlı bir uğraştır. Kent bileşenleri arasındaki ilişkileri anlamak için; kentin dünü, bugünü ve yarınının işlevsel, simgesel öğeleri ile resmi ve gündelik hayatına dair katmanlarını çözümleyerek bu katmanlar arasındaki ilişkiyi ortaya çıkarmak ve mekânı dair anlam üretme yöntemidir. Kenti okumak, geleceğe yönelik tahminlerde bulunmak ve bu tahminler ışığında kente veya kent parçasına gerekli müdahaleleri yapabilmek için oldukça önemlidir (Çil, 2006).

Kentlerin okunabilirliği kavramı, ilk kez Kevin Lynch, Amerika'da Jersey City, Los Angeles ve Boston kentleri üzerinde yaptığı Kent imgesi (The Image Of The City) isimli çalışmasında bahsedilmiştir. Lynch "okunabilirlik" kavramını kent mekânının "kolayca fark edilmesi ve belirli bir doku olarak organize edilmesi" olarak tanımlamıştır. Yani okunabilirlik bir parçanın belirgin bir düzen içinde fark edilebilme derecesini ifade etmektedir. Lynch'e

(1960) göre kentin okunabilirliğini yollar, odak noktaları, bölgeler, işaret öğeleri ve sınırlar olmak üzere beş bileşen etkilemektedir (Erem ve Erkman, 2003; Hayta, 2011).

Mimaride ve planlamada uzun yıllar mekânın, iki boyutlu ya da çevresel algı gibi fiziksel özellikleri arasındaki ilişkilere odaklanılmıştır. Ancak bir kenti okumak ve anlamak için sadece fiziksel bileşenlerine odaklanmak yeterli değildir. Kentin fiziksel bileşenleri ile olgusal bileşenleri, soyut öğeleri ile somut öğeleri arasındaki ilişkiyi okumak ve anlamlandırmak 1970 yılı sonrasında mimarlık alanında yaygınlaşmaya başlamıştır. Bu sayede oldukça karmaşık olan kent olgusu, fiziksel bileşenleri ile birlikte, ekonomik, sosyal ve kavramsal ilişkileri ile bütün katmanları göz önüne serilerek değerlendirilebilir (Rossi, 1982; Sassen, 2001; Çil, 2006). Bu bağlamda Hoernig ve diğ. (2005) kentlerin, fiziksel/teknik boyutu ve sosyal/ilişkisel boyutu olmak üzere iki boyutunun var olduğunu ifade etmektedirler. Carmona ve diğ. (2006) de kentlerin çok boyutluluğuna dikkat çekerek, kentsel tasarımın dokuz katmanının olduğundan söz etmektedir. Bu katmanlardan bazıları; morfoloji, algısal, sosyal, görsel, işlevsel ve zamansalıdır. Bell ve Dourish'e (2004) göre ise kentler, fiziksel, tarihsel ve kültürel olmak üzere üç farklı katmandan oluşurlar (Köseoğlu ve Önder, 2010).

Kropf'a (1996) göre şehirler, birçok farklı nesnelere veya farklı parçaların birleşimi ile oluşmuş nesnelere sahiptir. Bu nesnelere arasında "parçadan bütüne" birtakım ilişkiler tespit etmek ve bu ilişkilerden kenti okumak mümkündür (Kropf, 1996; Oliveira, 2016). Bu söylemlerden de anlaşıldığı üzere kentler, morfolojik açıdan son derece karmaşık ve farklı katmanlardan oluşan olgulardır.

2.2 Mekân Dizim Analizi

Mekân dizim analizi (Space Syntax Analysis), Bill Hillier önderliğinde bir grup araştırmacı tarafından, University College London'da geliştirilen ve konut ölçeğinden yerleşim düzeyine kadar olan yapı çevrenin, mekânsal biçimlenme (configuration) özellikleri ve altında yatan sosyal yapının tanımlanması, sayısallaştırılması ve okunması amaçlarını taşıyan bir teknikler bütünüdür (Hillier ve ark, 1984; Atak, 2009; Günaydın, 2018).

Mekân Dizim (Space Syntax) analizi ilk olarak, Bill Hillier, Adrian Leaman önderliğinde bir araştırma grubu tarafından 1974 yılında yayımlanan "Space Syntax" isimli bir çalışmada irdelenmiştir. Hillier bu çalışmada sosyo-mekân bağlamında, mekân organizasyonun matematiksel boyutları ve hareket ekonomisi irdelenmiştir. Bu sayede mekân dizim

analizinin temelleri atılmıştır. 1984 yılında ise Bill Hillier ve Julienne Hanson liderliğindeki bir araştırma grubu tarafından yayımlanan *Social Logic of Space* (Mekânın Sosyal Mantığı) isimli çalışma sonucunda mekân dizim analizi geliştirilmiştir (Hillier ve diğ., 1974; Hillier ve Hanson, 1984).

Hillier'in (1999), kent bilimi hakkında yapılan tartışmalara bakıldığında, genellikle kentlerin karmaşık bir yapıya sahip olduğunu ifade etmektedir. Bu karmaşıklık bir kentin fiziksel ve mekânsal yapısını bir objeler bütünü olarak düşünülebilir. Fakat bu karmaşık yapıyı tanımlamak ve okumak oldukça zordur (Topçu, 2008). Bu sebepten mekân dizim yöntemi, kentin fiziksel karmaşıklığı, araştırmada bir değişken olarak kontrol edilmesine izin verecek yeterli titizlik ve tutarlılık ile nasıl tarif edilebileceği sorusuna cevap aramaktadır. Yöntem, kentlerin sadece fiziksel bütünlüğünün anlaşılmasının yeterli olmayacağını aynı zamanda fiziki araçlar tarafından oluşturulan mekân sistemi tanımlaması ile bulunabileceğini savunmaktadır (Hillier, 2008; Günaydın, 2018).

Mekân Dizim yöntemi, mekânın sayısallaştırılması çalışmalarında kullanılan biçim, renk, doku gibi özelliklerini kullanmaz. Onun yerine mekânın bağlantılıkları, uzunlukları, topolojik ilişkilerini gibi özelliklerine odaklanır. "Mekân her zaman güçlü ilişkisel bir sistemdir, elemanlar arasındaki ilişkiler sistemin kurgusu ve işleyişi anlamında bireysel mekânlardan daha önemlidir" (Major ve diğ. 1997; Atak, 2009, s. 7). Mekân Dizim analizi 1980'lerin ikinci yarısından sonra, konut ölçeğinden kent ölçeğine kadar geniş bir yelpazede kullanılmaya başlamış ve hızla yaygınlaşmıştır. Bu tarihten önce mimaride ağırlıklı olarak, biçimsel analizler ya da tipolojik analizler gibi şekilsel mekân okumaları kullanılmaktaydı. Mekân dizim analizinin kullanılması, mekânı oluşturan sosyal yapı ile sosyal yaşamı etkileyen mekân ilişkileri arasında daha nesnel ve keskin çıkarımlar yapma imkânı sağlamıştır (Çil, 2006).

Mekân dizim analizi grafiklere dayanan ve mekânın nicel verilerini oluşturmayı amaçlayan bir tekniktir. Mekân dizim analizi mekânı sayısallaştırma işleminde; çizgiler, noktalar, köşeler, köşe noktaları ve bir dizi düğümlerden yararlanır. Açık alan sistemi içerisindeki çizgiler, yolları, köşeler, yol açılarını, köşe noktaları ise kavşakları veya düğüm noktalarını temsil eder. Buradaki amaç çalışılan mekânın grafik dilini oluşturmak, öngörülebilir ve saydam bir nicel veriler havuzu hazırlamaktır. Ancak analiz, tek bir grafik şekilden ziyade grafiğin bütünü içerisindeki grafik şekillerinin birbiri ile olan ilişkileri ile ilgilenir. Analiz sadece bir noktadan diğer tüm noktalara olan gerçek mesafeyi değil aynı zamanda noktalar

arasındaki topolojik mesafeleri de ölçer. Bu sayede analizin temel amacı olan bütünleşme (entegrasyon) ölçüsü metrik hale getirilir ve mekânlar arasındaki ilişkiler modeli oluşturulur (Hillier, 1999).

Lawson (2003), mekânın fiziksel var oluşunda matematiksel ölçütlerle niye ilgilenelim sorusuna iki ayrı cevap vermiştir. İlk ve en etkili yanıtı; “fiziksel olarak tanımlanmış olanların belirgin özellikleri, mekân örgütlenmesinde, sosyal ilişkiler ve insan aktivitelerinde çok belirgindir ve böylece tasarımcılar soyut prensipler geometrisinde mekânsal ilişkilerini yaratmalıdırlar” (s. 49). İkinci cevabı ise, “vernaküler (geleneksel) mimarlık, toplumların uzun zaman döneminde sosyal yapılara yansıyan mekânsal konfigürasyonlar oluşturmuştur ve bunları analiz ederek, toplumları daha iyi anlayabiliriz” (s. 49) şeklindedir (Lawson, 2003; Özkan, 2007).

Bafna’ya (2003) göre kısaca mekân dizim yöntemi; “Binalar, yerleşim yerleri, kentler ve hatta tüm bir peyzaj dokusu gibi çeşitli biçimlerde yaşanan tüm yerleşim şekillerinin, sosyal durumu ve mekân arasındaki ilişkisini, genel bir teori perspektifinden araştıran bir mekân okuma yöntemidir” (ss. 17-29). Mekân dizim yöntemi, farklı mekânlar arasındaki ilişkilere veya mekân ve toplum arasındaki etkileşimlere atıfta bulunmaktadır. Bu davranış kuralları, mekânın farklı bölümleriyle ilişkilendirilebilir ve mekânın tek tek bölümlerinin nasıl bir sembolik ya da kültürel yük taşıdığı anlaşılabilir (Malek, 2015).

Hillier, (1984) kent mekânları, binalar ve binaları çevreleyen açık alanlardan oluştuğunu, binaların bir araya toplanma biçimleri ile açık alanlar sistemini oluşturduğunu aktarmaktadır. Bu durumda Hillier, kent Mekânlarını önce konveks mekânlar sonra da bu Mekânlar arasından oluşan akslar olarak iki farklı şekilde ayırmış ve analiz etmiştir. Aks haritaları kentsel açık alanların biçimini temsil eder ve bir dizi düğümlerden (kavşaklar), çizgilerden (yol) ve köşelerden (yol açıları) oluşurlar. Açık alanları temsil eden bu çizgiler grafiklere çevrilerek topolojik (metrik olmayan) analizler oluşturulur. Yöntemin temel analizi bütünleşme (entegrasyon) haritasıdır (Hillier, 1999; Günaydın, 2018). Bir aksın bütünleşme değeri, o aksın sistemdeki diğer bütün akslardan olan uzaklığının (derinliğinin) matematiksel olarak ifadesidir. Aks haritalarında, akslar birbirlerine ya doğrudan ya da başka bir aks aracılığı ile bağlıdır. Bir akstan diğerine ne kadar az aracı aks varsa, o aks diğerine göre o kadar fazla derindir. Bir mekânının bütünleşik olma durumu ise en derin akslara bağlıdır. En az bütünleşik akslar, ayrılmış akslar olarak adlandırılır. Bu Mekânlar genelde, kendi içine dönük ve dışarıyla doğrudan bağlantıları az olan bölgelerdir. En bütünleşik bölgeler ise, kent

sakinlerinin sıklıkla karşılaşabilecekleri ve ziyaretçilerin kolaylıkla girip çıkabileceği akslardır. Bu analizlerden sonucunda kentin morfolojik yapısı ve bu yapının sosyal bağlantıları elde edilebilir. Bunun yanı sıra, geleceğe yönelik tasarım stratejileri de oluşturulabilir (Hillier ve Hanson, 1984; Köseoğlu, 2011).

Mekân dizim analizleri gama ve alfa olmak üzere iki farklı yöntem çeşidi vardır. Gama analizler iç mekân ve binalar için kullanılırken, Yerleşim alanlarında yapılar dışında kalan bölgelerin analizlerinde alfa analizleri kullanılır. Hillier (1984) alfa analizleri, yerleşim düzenlerini ve dokularını değerlendiren kentsel dış mekânın yapının sayısal modeli oluşturan analizler olarak ifade etmektedir. Bu analizlerle yerleşim dokusu tanımlanır ve devamında yapılan bir seri dizgesel analizlerle de yerleşimin doğal yapısının özellikleri ortaya çıkarılır (Özkan, 2007).

2.2.1 Mekân dizim analizinin kullanım alanları

1980'lerin ortalarında kullanılmaya başlayan mekân dizim analizi, başlangıçta mimari ölçekte tasarlanan mekânın etkilerini incelenmesi amacı ile geliştirilen bir analiz tekniğiydi. Zaman içerisinde geliştirilen mekân dizim analizi, küçük bir iç mekândan, büyük bir yerleşim yerine kadar geniş bir ölçekte kullanım imkânı sağlamaktadır. Mekân dizim analizinin bilgisayar yazılımı geliştirilmesi ile birlikte bilinirliği artmış ve kullanım alanı genişlemiştir. Farklı disiplinlerce benimsenen analiz; mimarlık, kentsel tasarım, planlama, iç mimarlık, peyzaj mimarlığı, arkeoloji, kent ve insan coğrafyası, ulaşım, bilişim ve enformasyon teknolojisi gibi birçok çalışma alanında kullanılmaktadır (Atak, 2009). Mekân dizim analizinin uygulama alanları şu şekildedir:

- Kent ve yapı ölçeğinde karışık yapılı çevrenin tanımlanmasında;
- Kentsel doku ve yaya hareketleri arasındaki ilişkilerin anlamlandırılması;
- Yaya hareketinin çözümlenmesi sonucunda yol bulma (way-finding) ve mekânın okunabilirliği (intelligibility);
- Mevcut durum ve yeni öneriler arasında karşılaştırma yapılması;
- İç mekânlarda gerçekleşen yaya hareketinin çözümlenmesi ve planlanması;
- Kentsel dış mekân veya iç mekânlarda eklenecek herhangi bir yeni fonksiyon ya da yapı için yer seçiminin yapılması ve önerinin mekân organizasyonuna etkisinin belirlenmesi;
- Suç ve mekân ilişkisi;

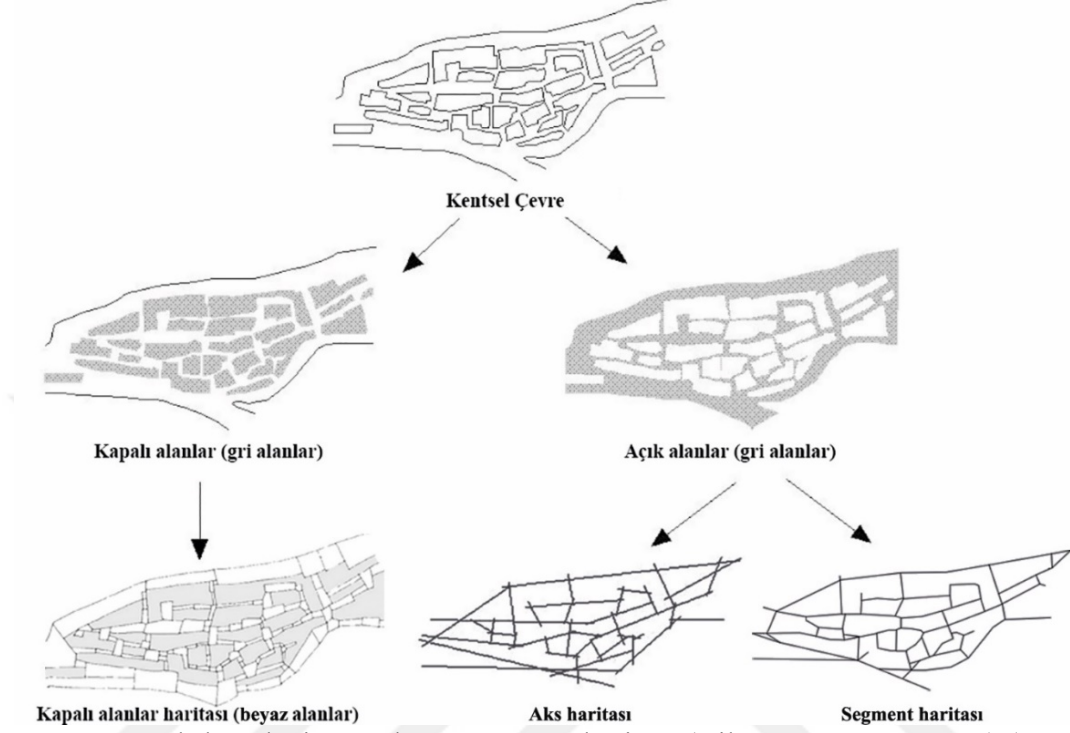
- Kamusal ve yarı kamusal mekânlara erişilebilirlik;
- Sosyal bağlamda, mekâna ilişkin mahremiyet, kontrol ya da sosyal hiyerarşiyi kavrama;
- Kentsel gelişimin izlenmesi ve yeni öneri bağlantılıkların yaya-taşıtlı hareketleri üzerindeki etkileri;
- Bir mekânın kapalılık-açıklık bağlamında irdelenmesi ve mahremiyet, kapalılık ve sosyal hiyerarşisi durumunun belirlenmesi;
- Kentsel trafik ağının modellenmesi;
- Kentlerde hava kirlilik seviyelerinin ve potansiyelinin tahmin edilmesi;
- İç mekân ve kentsel dış mekânlarda ticari fonksiyonların potansiyelinin belirlenmesi (Baç; 2012; Atak, 2009; Çil, 2006).

2.2.2 Aks haritası (Axial map)

Mekân dizim yönteminin temel haritası olan ve morfolojik analizler kapsamında kullanılan aks veya segment haritaları (Şekil 2.9), yapılan yerleşimin sürekli açık alanların iki boyutlu grafiksel temsilleridir. Akslar, kent içerisinde hareket eden bir bireyin görebileceği en uzak mesafeleri temsil ederler. Bir diğer ifade ile aks çizgileri “dışbükey alandan geçen en az sayıdaki doğrusal çizgiler” olarak tanımlanır (Hillier ve Hanson, 1984). Yerleşimin aks harita sistemi, mekân dizim analizinin temel haritasıdır. “Kesintisiz görüş ve saydamlıkla farklı yönlerde farklı uzaklıklarda kente bakmak, yaya hareketlerinin temel düşüncesidir. Bu amaçla kentteki her sokağın basit bir çizgi ile temsil edildiği sokak dokusunu gösteren çizgiler bütünüdür” (Ratti, 2004: s. 491). Ancak Ratti, aks çizgilerin mekânı ve özellikle organik dokulu kent yapısını tanımlamada yetersiz olduğu ifade etmiştir. Bu sebepten Turner (2007), yol orta çizgilerini dikkate alarak oluşturduğu segment haritalarını kullanarak mekân dizimi yöntemine yeni bir model getirmiştir (Turner, 2007; Kubat ve Koç, 2018).

Segment çizgisi bir sokak parçasının orta noktasından, komşu sokak parçasının orta noktasına olan mesafeyi göstermektedir. Segment haritaları, bir segmentin metrik ölçüde uzunluğunu, bir sonraki komşu segment çizgisine olan bağlanma açısını ve yön değişiklikleri verilerini saklayan bir haritalama sistemidir (Hillier ve Iida, 2005; Hillier, 2009). Segment analiziyle aksiyel analiz arasındaki en büyük fark; aksiyel analizler topolojik ölçüm yaparken, segment analizinde açısal hesaplamaların yapıyor olmasıdır. Yani aksiyel haritalarda görüş mesafesinin en uzun olduğu akslar insanlar tarafından algısal olarak tercih

edildiği varsayılırken, segment analizinde görüş mesafesinin uzunluğu yanında, Öklid metodundaki açısız görüş açısının da algıları ve tercihleri etkilemesi varsayılarak analiz yapılmaktadır (Aslan ve Şikoğlu, 2015).



Şekil 2.9: Açık-kapalı sistem aks ve segment haritası (Çil ,2008; Hayta, 2011) (Hayta, 2011’den uyarlanarak hazırlanmıştır).

Aks veya segment haritası hazırlanırken dikkate alınan iki tür sınır vardır, birinci sınır; geçirimsiz yapıların çevrelediği yapılı çevredir (Binalar, dükkanlar, duvarlar, vb. fiziksel sınırlar) ikinci sınır ise mülkiyet sınırı olan, site sınırları, bahçe, avlu sınırları gibi özel ve yarı özel alanlardır (Hillier ve Hanson, 1984). Aks haritaları hazırlanırken, bireyin görüş alanında olan ve erişilebileceği mekânlar dikkate alınır. Mekân ulaşılabilir ve görülebilir olduğu sürece en uzun doğrusal aks çizgisi ile temsil edilir. Mekân dizim analizi için, öncelikle geçirimsiz sınırları belirlenip yerleşimin açık alanlar haritası çizildikten sonra, analizi yapılacak mekâna göre aks haritası veya segment haritası hazırlanır, sisteme dahil edilir ve tanıtılır. “Analiz sonucunda her bir parçanın aldığı değer, parçaların bütün ile ilişkisi vb. dizimsel analizin kodlarının çözülmesini sağlar” (Hayta, 2011: s. 31).

2.2.3 Derinlik haritası (Depth map)

Mekân dizime göre derinlik, “bir mekândan bir diğer mekâna ulaşmak için iki mekân arasındaki en az sayıda dizimsel adım” olarak tanımlanır (Klarqvist, 1993; Günaydın,

2018: s. 56). Bir mekânın bir diğerine göre sığ olması, iki mekân arasındaki güzergahın doğrudan (dolambaçsız) olduğunu ifade etmektedir. Her mekâna sistem içindeki diğer mekânlarla olan ilişkisine göre bir değer tanımlanır. Böylece sistem içindeki her bir mekân için global bir derinlik değeri hesaplanır. Her bir mekân için hesaplanan bu değerlerin ortalaması sistemin derinlik değerini verecektir (Hillier ve Hanson, 1984).

Yayanın bir mekândan diğer bir mekâna geçmesi için en az 8 aksiyel adım geçmesi gerekiyorsa bu durum sistemin toplam derinlik değerini artırır. Derinlik değeri yüksek bir mekân, sistem içerisindeki kente yabancı olanlar ve hatta yerleşim yerinde yaşayan yerliler tarafından daha az kullanılmasına ve neticesinde bu mekân hakkında daha az bilgiye sahip olmalarına neden olur (Özkan, 2007: s. 66).

2.2.4 Bütünleşme haritası (Integration map)

Bütünleşme analizi, bir yerleşim yerindeki mekânların hareket potansiyellerini sayısal bir dilde ifade edilmesini amaçlayan, iki veya daha fazla mevcut mekân arasında veya öneri mekânlar arasında karşılaştırmaların yapılmasına olanak tanıyan bir mekân okuma yöntemidir. Bu yöntem kentsel açık alanlarda, hiyerarşik bir mekân sınıflaması yapmak suretiyle en bütünleşmiş veya en yalıtılmış bölgelerin anlaşılmasını sağlamaktadır. Bu bölgeleri ortaya çıkarılması sayesinde, kentsel açık alanların halihazır durumu anlaşılmakta ve kentsel tasarım çalışmaları için bir altık oluşturulmaktadır (Hillier, 1996). Bütünleşme analizi mekân dizim yönteminin en önemli ve temel analizidir. Bütünleşme (entegrasyon) değerleri, kentsel sistemlerin nasıl işlediğini anlamada büyük önem taşımaktadır. Bütünleşme analizi aracılığıyla her bir mekânının ne kadar hareket potansiyeli barındırdığı ve mekânın sistem bütününe göre nasıl konumlandırıldığı belirlenebilir.

Bütünleşme analizin amacı, en çok kullanılan açık alanlar ile en az kullanılan açık alanların belirlenmesi ve yerleşim yeri içerisindeki aksların hiyerarşik bir haritasının oluşturulmasıdır. Analiz sonucunda en çok kullanım potansiyeli barındıran mekânlara “bütünleşik” (integrated), en az kullanım potansiyeli barındıran mekânlara ise “yalıtılmış” (segregated) olarak isimlendirilir ve belirlenen renk skalasına göre en bütünleşik akstan en yalıtılmış akslara doğru kodlanmış bir harita elde edilir (Çil, 2006). Bütünleşme değerleri sayılardan ibadettir, fakat bilgisayar ortamında “mekânsal bütünleşme haritası” biçiminde renkli bir grafik sunuma çevrilebilmektedir. Grafik sunumun önemi hem hareket potansiyellerinin hem de daha önemlisi bu durumun değişikliklerle nasıl etkilenecek olduğunun bir bakışta

kavranabilmesidir (Space Syntax Limited, 2002: Kubat ve ark 2003: Topçu, 2008'den). Çeşitli formlarda ve renklerde bütünleşme haritası oluşturulabilir ancak en sık kullanılan bütünleşme haritası Şekil 2.10'da gösterilen Hillier'in 2002 yılında Londra kenti için oluşturduğu 3 renk Bütünleşme haritasıdır. 3 ana renk olan; kırmızı, sarı ve mavi renkleri ile bu ara renkler kullanılan bu haritada, mavi çizgi en az bütünleşme değerine sahip aksı gösterirken, kırmızı renge doğru bütünleşme değeri yükselir.



Şekil 2.10: Londra lokal bütünleşme (R3) haritası (Hillier, 2002).

Kent ölçeğinde çalışılan alfa analizlerde potansiyel hareket şebekesini açıklamak için maksimum-çap (R-max veya R_n) ve üç-çap (R3) olmak üzere en az iki farklı ölçek dikkate alınır. Maksimum-çap (R-Max) adı verilen analiz ölçeği tüm yerleşimin (global) bütünleşme değerini verirken, üç-çap (R3) ölçeği ise yerleşimin lokal bütünleşme değerlerini verir (Çil, 2006). Global bütünleşme (R_n) akslar ile temsil edilen bir yerin içinde bulunduğu sistemin tamamına ne kadar entegre olup olmadığı konusunda bilgi verir. Lokal bütünleşme (R3) değeri her hattın kendisine üç hat derinlikte olan hatlarla ilişkisidir. Yani yerel bütünleşme (R3) değeri bir hattın sistemin tamamına göre değil de kendisine komşu olan hatlarla ne kadar ilişkilendiği hakkında bilgi verir (Gigi, 2009).

Mekânın bütünleşme değeri yolculuğun türüne ve uzunluğuna göre değişebilir. Yaya hareketlerinin bütünleşme değeri incelenmek istendiğinde yerel bütünleşme değeri (yarıçap-3), daha doğru sonuç verirken, daha büyük ölçekteki rotalarda hareket eden araçlar için global

bütünlük değeri veya daha yüksek yarıçap bütünlük değerlerine bakılmalıdır, çünkü araç yolculukları daha uzun ve hızlı yolculuklardır. Bu nedenle sürücüler olası güzergâh seçimlerinde yayalara kıyasla mekânları daha büyük ölçekli bir mantıkla okumaktadırlar (Penn ve diğ., 1995; Hillier, 2007).

2.2.5 Seçim haritası (Choice map)

Mekân dizim yönteminde açısız analiz, ya da seçim (choice) analizleri olarak isimlendirilir. Seçim, bir mekâna ulaşım sağlayan tüm yolların kombinasyonlarını ölçer. Seçim analizi, bir mekânın içinden geçen hareketin dinamik bir ölçüsüdür. Bir aks en kısa yoldan sistem bütününe ne kadar çok mekânı bağlıyorsa güçlü global seçim değerine sahiptir. Bütünleşme analizinin tersine seçim, dizgisel olmayan bir ölçüdür. Seçim analizlerinde iki önemli tespit vardır. Birinci tespit, genelde ızgara sistemine sahip sokak dokularının daha okunabilir olduğu, ikincisi ise yayalar hedeflerine yaklaşan dönüşler gerçekleştirdiklerini yani daha az dönüş yapmak için uzun kenarı ve 90 derece dönüş yapabilecekleri rotaları tercih etme eğilimindedirler (Czerkauer- Yamu, 2010; Baç, 2012).

2.2.6 Mekân dizime göre okunabilirlik

Lynch'e (1960) göre "Okunabilirlik, bir çevrenin fark edilebilir ve tutarlı bir örüntü içinde organize edilebilir olmasıdır. Bir çevre zihinde ne kadar kolay imge oluşturabiliyorsa o kadar çok okunabilir" (s. 225). Mekân dizim yöntemi açısından okunabilirlik ise, Lynch'in kent imgesinde bahsettiği görsel anlaşılabilirlikten çok, sokak sisteminin hareketi yönlendirme potansiyeli ile ilgilidir. Bir başka deyişle global veya lokal ölçekte kenti gözlemleyen yabancı veya yerli bir yaya, bütünleşik bir sokakta yürüyorsa yerleşimin bütününe dair bilgi hem daha kolay aklında tutabilir hem de nerede olduğunu tahmin edebilir. Bu durumda, lokal seviyede bütünleşik ama global seviyede yalıtılmış olan sokaklar, bütüne ait imgeyi sunmada görece zayıf olan kent mekânlarıdır (Çil, 2006).

Mekân dizime göre okunabilirlik (Intelligibility), ikinci dereceden bir ölçü olarak ölçülür ve mekânsal konfigürasyon analizinde aksiyel çizgilerin bağlantı ve global bütünlük değerleri arasındaki korelasyon derecesi olarak tanımlanır. Bir aksın sahip olduğu anlık bağlantıların sayısı, o aksın sistem içerisindeki önemini gösterir. Okunabilirliği yüksek bir kent sistemi, iyi bağlanmış ve bütünleşme değeri yüksek alanların yer aldığı sistemdir. Okunabilirliği düşük alanlar ise iyi bağlanmış fakat bütünleşmesi zayıf olan sistemdir (Hillier, 2007).

2.2.7 Mekân dizim yöntemi kullanılan bazı çalışmalar

Mekân dizim analizi ile Hillier (1984), diğer mekân yaklaşımlarının aksine mekânı sadece fiziksel bir obje olarak ele almamış, mekânın görünebilenden çok daha fazla özelliğe sahip olduğunu savunmuştur. Bu bağlamda mekân kavramına sosyolojik bir bakış açısı ile yaklaşan Hillier, toplum-insan ilişkilerini açıklamış ve toplum-mekân ilişkisi hakkında birtakım kuramlar geliştirmiştir. Mekânın sayısallaştırılması üzerine çalışmalar yürüten Hillier, önce iç mekân ölçeğinde çalışmış ve sonra kent, bina ve iç mekân ölçeğinde yöntemin nasıl uygulanacağına açıklık getirmiştir (Hillier, 1984).

Türkiye’de mekân dizim yöntemi ilk olarak, Ünlü (1999) tarafından mimari ölçekte iç mekân irdelemesi amacı ile kullanılmıştır. Ünlü (1999) 17. ve 18. yüzyıllar arasında yapılmış Türk evlerinin sofa mekânlarını mekân dizim yöntemi ile irdelemiştir. Ülkemizde kent ölçeğinde mekân dizim yöntemi ilk örneklerden biri ise Kubat (2003) ve diğer çalışma arkadaşları tarafından Galata Kulesi Çevresi ve Hendek Caddesinde çalışılmıştır. Bu çalışma İstanbul Büyükşehir Belediyesi için hazırlanmış ve çalışma alanı ile yakın çevresinin mekân organizasyonu irdelenmiştir. Çalışmaya etki eden diğer literatürler şu şekildedir:

Gaziantep tarihi kent merkezinin mekânsal organizasyonu irdeleyen Günaydın (2018), tarihi kent dokusu ve yakın çevresinin sorunları, kimlik öğelerini ve tipolojileri belirleyerek mekân dizim yöntemini kullanmış ve mevcut kent dokusu için analizler üretmiştir. Oluşturulan müdahale bölgeleri üzerinden koruma stratejisi kapsamında uygulanacak müdahaleler için politikalar geliştirmiştir. Bu amaç doğrultusunda tarihi kent merkezi ve yakın çevresinin ilişkilerini kuvvetlendirecek birtakım mekânsal öneride bulunmuştur. Öneriler sonucunda uygulanan mekân dizim analizlerinde kentin bütünleşme değeri mevcut duruma kıyasla %40 oranında yükseldiği görülmektedir. Son olarak Gaziantep tarihi kent merkezinde belirlediği müdahale bölgeleri için koruma önerileri sunmuştur.

Özkan (2018), Kapalıçarşı, Tahtakale, Mercan, Laleli ve Beyazıt semtlerini içine alan İstanbul Hanlar Bölgesinin doğal yaya hareketlerini, mekân dizim ve yaya sayım yöntemleri kullanarak irdelemiştir. Bölgenin mekân organizasyonu ile hanlar arasındaki ilişkiyi konu alan Özkan, hanların birbiri ile olan ilişkilerini, yolların eğim yüzdeleri, bütünleşme değerleri ve yaya sayım verileri ile karşılaştırmış ve sonuç olarak sokağın yapısal özelliklerinin yolun kullanım durumunu etkilediğini, dolayısıyla hanların kullanım yoğunluklarının yakın dış çevresi ile bağlantılı olduğunu ifade etmiştir.

Kentsel mekânlarda yaya hareketlerinin morfoloji ve çevresel algı bağlamında irdeleyen Özer (2014), İstanbul'da Bakırköy, Kadıköy ve Beşiktaş ilçelerini çalışma alanı olarak belirlemiş ve bu ilçelerde çevresel algı anketleri uygulamıştır. Anket sonuçlarına göre mekân algısı özelliklerini belirleyen Özer, sonrasında uyguladığı yaya sayım ve mekân dizim yöntemleri mekânsal algı bulgularını karşılaştırmıştır. Sonuç olarak, mekân dizim analiz verileri hareket potansiyelini yüksek oranda tahmin etmektedir. Ancak birincil akslar yayalara konforlu koşullar sunmaması halinde yayalar ikinci veya üçüncül akslara yönelmektedir. Bu bağlamda yayalar güzel ve/veya canlı algıladıkları aksları tercih ettikleri sonucuna ulaşılmıştır.

Şalgamcıoğlu ve Cabadak (2019), İstanbul İstiklal Caddesinde yer alan Avrupa Pasajı ve Hazzopulo Pasajlarının mekânsal kullanım durumlarının anlaşılması için mekân dizim analizi, yaya sayım yöntemi, ticari fonksiyon, mekân formu ve mimari analizler ile iki pasajın mekânsal okumalarını yapmış ve sonuç olarak Hazzopulo Pasajı'nın Avrupa Pasajına kıyasla daha yoğun kullanıldığını ifade etmiştir.

Ayrıca çalışmaya etki eden diğer kaynaklar şöyledir; Baç (2012), Tarihi Kentlerde Koruma Kavramının Mekân Dizim Yöntemi Üzerinden Araştırılması-Bergama Örneği, Hayta (2011), Ayvalık Kent Mekânının Mekân Dizim Yöntemiyle Analizi, Önder ve Gigi (2010), Kentsel Mekânların Mekân Dizimi Yöntemiyle Okunması: Güney Haliç Bölgesi İçin Bir Öneri, Malek (2015), Mekânsal Biliş: İstanbul Beyazıt İlçesi'nde Mekân Dizim Yönteminin Uygulanması, Topçu (2008), Konut Değerleri Değişiminin Kentsel Etmenlerle Ölçülmesine Yönelik Bir Yöntem Denemesi: İstanbul Örneği.

2.2.8 Yaya hareketleri ve yaya sayım tekniği

“Yaya hareketleri” kavramı, bir yayanın bulunduğu konumdan başka bir konuma gitmeye karar vermesi ile başlayan ve varış noktasında son bulan sürecin tamamıdır. Bu süreç içinde, yayanın yaş, cinsiyet, kilo gibi kişisel özellikleri ve tercihleri, zaman, kentsel mekânın nitelikleri ve çevre/iklim koşullarına bağlı olarak sürekli değişimler gözlenebilmektedir. Değişkenliği oldukça yüksek olan bu süreçte yayalar, kentsel mekân içerisinde birbirinden farklı davranışlar ve tercihler sergilerler. Bu sebepten yaya hareketleri, kentsel mekânda bütüncül ve karmaşık bir ağ oluştururlar (Kürkçüoğlu ve Ocakçı, 2015).

Dalton'a (2003) göre bir yolculuğun en önemli iki bileşeni; “varış noktası ve güzergâhtır.” Yapılan araştırmalara göre yayalar güzergâh seçimi yaparken en kısa güzergâhtan çok, en az

açı değışikliği olan rotaları tercih etmeye dikkat ederler. Yolun açısallığı (Route angularity), yön değışikliği çok olan bir güzergâhın, olduğundan daha uzun algılanması neden olmasıdır. (Dalton, 2003). Bu durum yayaların buldukları konumdan varış noktasına olan uzaklığı metrik olarak değil “açısal geometrik model” kullanarak hesapladıkları anlaşılmaktadır (Hillier, 2009; Özer, 2014).

Hillier ve Iida (2005), ise yaya hareketlerini iki farklı bileşende tanımlamaktadır:

- Başlangıç noktasından bitiş noktasının seçimi (to-movement)
- Güzergâh seçimi (through-movement)

Kitazawa ve Batty’e (2004) göre, yaya hareketleri süreci dört temel kısımdan oluşmaktadır (Kürkçüoğlu ve Ocakçı, 2015).

- Bilgi Edinme Süreci: Varış noktası hakkında önceden bilgi edinmeyi ve bu bilgi doğrultusunda tercih edilecek rota ve yayanın hedefine ulaşacağı süreyi belirlemesidir.
- Varış Noktası Seçimi: Bilgi edinme sürecine elde edilen bilgiler doğrultusunda, yayanın ulaşmayı hedeflediği noktayı belirlemesidir. “Hedeflenen noktanın belirlenmesinde; erişilebilirlik, süre, maliyet gibi faktörler de etkili olmaktadır.”
- Güzergâh Seçimi: Ulaşılması hedeflenen noktaya hangi güzergâh üzerinden erişileceğinin belirlenmesini kapsamaktadır. İlk iki sürece kıyasla güzergâh seçimi ani karar değışimlere daha açıktır. “En konforlu güzergâh”, “En kısa güzergâh” veya “en ilginç güzergâh” seçimleri ile mekândaki sürpriz ve gizem etkisi (Nasar ve Çubukçu, 2011), yayaların tepki, hareket ve tercihlerinde önemli rol oynamaktadır.
- Yerel Hareket: İlk üç süreç sonunda yeterli bilgiyi ve kararı veren yayanın hareket esnasında kentsel mekânda karşılaştığı engellere göre hareketini yönlendirmesi sürecidir. Belirlenen güzergâh içinde karşılaşılan doğal ve yapay engeller (duvarlar, yükselteler, diğer yayalar vb.) karşısında yayanın hareket doğrultusunun ve hızının değışmesi söz konusudur (Kürkçüoğlu ve Ocakçı, 2015: s. 369).

Bosselmann (1998), “yayaların yürüdükleri yolun algısal uzunluğunu, güzergâh boyunca tekrarlayan unsurların ritmik boşluklarına dayandırdığını” ifade etmektedir. Bu durumda yayaların yürüdükleri yolda ritmik tekrarların fazla olması, algısal yürüme sürelerinin arttığı

gözlemlenmektedir. Çeşitli araştırmalar sonucunda elde edilen farklı yorumlara göre, 3 farklı hipotez ortaya koymaktadır. (Jansen-Osmann ve Wiedenbauer, 2004; Özer, 2014):

- Depolama Hipotezi (Storage Hypothesis): Bir rota bölünmüş ve çok sayıda yön değişikliği barındırması, yayanın o yol hakkında daha fazla veri depolamasına yol açar. Bu durum yolun daha uzun algılanmasına sebep olmaktadır.
- Ölçekleme Hipotezi (Scaling Hypothesis): Bir yolun uzunluğu tahmin edilirken, uzun segmentler, olduğundan daha kısa hissedilir, bu sebepten daha fazla dönüşe sahip bir yol, çok dönüşe sahip bir yola kıyasla daha uzun hissedilecektir. Dolayısıyla yolun mesafe tahmininde segmentlerin metrik uzunlukları değil dönüş sayılarına göre uzunluk tahmini yapılmaktadır.
- Efor Hipotezi (Effort Hypothesis): Yaya rotada harcadığı efora göre yolun uzunluğunu tahmin ederler. Daha karmaşık güzergahlar daha yorucudur ve daha uzun algılanmaktadır.

Mekân fiziksel, psikolojik ve davranışsal boyutlarının yaya hareketleri üzerindeki etkisini araştıran Kürkçüoğlu ve Ocakçı (2015), ızgara dokulu kent formlarında yaya hareketlerinin yüksek uyarıcı unsurları bulduran işlevlerinin daha çekici geldiğini söylemektedir. Bir diğer çıkarım olarak, mekân algılanmasının ve imgelenmesinin ilk aşamasında biçimsel uyarıcıların etkisi önemlidir ancak “işlevsel ve hareketsetel uyarıcıların, genel yaya hareketlerini yönlendirme açısından bazı durumlarda biçimsel uyarıcılara göre daha etkili olduğunu” (s. 369) belirtmişlerdir. Kent dokularının sadece fiziksel özellikleri ile değil; tüm boyutları ile ele alınması, yorumlanması ve tasarlanması gerekmektedir (Kürkçüoğlu ve Ocakçı, 2015).

Dalton'nun yaya hareketleri üzerine yapmış olduğu bir araştırmada, insanların bildikleri rotalardan hedeflerine ilerlerken en az dönme açısı olan yolları tercih ettiklerini ortaya koymuştur. Bu konu hakkında yapılan bir deneyde, sanal bir ortamda oluşturulan kentsel mekânda gezinen denekler, kavşaklara geldiklerinde genel olarak geniş açılı yolları tercih etmişlerdir (Dalton, 2001). Bu tercih aynı zamanda, başlangıç noktasından varış noktasına doğru daha yakın bir açıyla hareket etme imkânı sağlamaktadır. “Dik üçgen geometrisindeki bir düzende, uzun kenar her zaman hedef noktasına daha yakın bir açıya sahip olacaktır” (Özer, 2014: s. 56).

Hillier ve Iida (2005), o zamana kadar kullanılan “metrik mesafe” tanımına dikkat çekerek, yaya hareketlerinin yol ağı ile doğrudan ilişkisi olduğunu, bu hareketlerin kent dokusu ile bağlantılı olduğu için sadece metrik mesafe ile açıklanamayacağını aktarmış, mesafenin, insanların algısıyla daha iyi uyum sağlayan bir ölçüm tanım yapılmasıyla açıklanabileceğini ifade etmişlerdir. Bu bağlamda Hillier ve Iida’ya göre (2005), insanlar daha kısa yolları kullanma eğilimindedirler, ancak insanların algısı bu kısa yolları metrik olarak değil, geometrik olarak çizebilmektedir. Bu durum insanları yolları algılamasında geometrik ve topolojik bir güdü olduğunun göstergesidir. Geometrik ve topolojik özellikler, hareketin esas belirleyicisi olduğu halde, hareketi tahmin etmeye çalışan birçok modelde temsil edilmemektedir (Hillier ve Iida, 2005, Özer, 2014: s. 56). Mekân dizim yöntemine göre mesafe üç ayrı şekilde tanımlanmaktadır:

- Metrik mesafe: Bir sokak parçasının (segment) orta noktasından, komşu sokak parçasının orta noktasına olan mesafeyi göstermektedir. Bu ölçü, metrik olarak en kısa güzergahları gösteren bir sistem vermektedir (Hillier ve Iida, 2005; Hillier, 2009; Özer, 2014: s. 58).
- Topolojik mesafe: Sokak parçası (segment) ile komşu sokak parçası (segment) arasında yön değişikliği varsa 1, yoksa 0 veren bir ölçü tekniğidir. Bu ölçü, dönüşün açısız değerini hesaba katmadan, en az sayıda dönüş olan güzergahları hesaplamaktadır (Hillier ve Iida, 2005; Hillier, 2009; Özer, 2014: s. 58).
- Geometrik mesafe: Sokak parçası (segment) ve komşu sokak parçası (segment) arasındaki yön değişikliğinin derecesini değer olarak atayan ölçü tekniğidir. Bir doğru, birbirine 0 (sıfır) derece açı yapan parçalardan oluşmaktadır. Bu ölçü, en az yön değişikliği olan güzergahları hesaplamaktadır (Hillier ve Iida, 2005; Hillier, 2009; Özer, 2014: s. 58).

Yaya sayım tekniği: Aks haritası ve grafikler katı, somut sonuçlar verirken, yalnızca gözlem ve ek başka birtakım bilgilerin toplanmasıyla, kentin tamamının nasıl işlediği anlaşılabilir. Bazı araştırmacılar kentin ekonomik yüzüyle ilgilenebilmek için yaya akışı gibi başka sebeplere odaklanabilirler. Mekân dizimi, kenti kullanan insanlardan bilgi toplayarak araştırma yapabilmek için üç ana gözlem tekniği kullanır. Bu teknikler şu şekildedir;

- Kapı sayısı, (yaya akışı için),
- Anlık görüntüler, (aktivite merkezleri için),
- Yaya aksları, (yaya yolları ve patikalar için kullanılır) (Czerkauer-Yamu, 2010).

Kapı Sayısı: Gün boyunca kentin her yerinde güncel yaya akışını anlamak için kullanılmaktadır. Bir sokak arasında olan kavramsal çizgi bir kapıdır ve kapı sayıları çizgiden geçen insanı saymayı gerektirir. Bu tekniğin kullanımında gözleyici caddede durur, her yöne kaç kişinin geçtiğini sayar. Mekân dizim yönteminde, haftada iki gün yapılır. Bu gözlem, kentte tahmin edilen güncel yaya akışı arasındaki bağlantıları kurmayı sağlamaktadır. Bu anlamda kentin genel eğiliminin bütünleşmesi ile ilişkisi bazı aykırılıkların yanı sıra, yaya akışına bağlı olarak performans üstü ya da performans altı olan sokaklar olarak tanımlanabilir (Czerkauer-Yamu, 2010).

Anlık Görüntüler: Mekân dizim yönteminde bir sonraki metot, kentin açık mekânlarını detaylı bir şekilde inceleyerek, aktivite merkezi olan noktaları saptamaktır. Metotta hem durağan hem de hareketli aktiviteler, mekân kullanımının iki tipi arasında karşılaştırmalar yapılarak (oturan, konuşan/ kadın, erkek/çocuklar, ergenler ve yaşlı insanlar) dikkate alınmalıdır. Bu metodun uygulanmasında amaç, belirli kentsel alanlarda mekân kullanımının niteliğini saptamaktır. İnceleme altındaki her açık alanda gözlemciler tarafından, mekânda yer alan aktivitelerin tipinin yanı sıra, mekânın içinde ve dışındaki hareketleri de kaydedilmelidir (Czerkauer-Yamu, 2010).

Yaya Aksları: Kentsel mekânı anlamada kullanılan üçüncü yol, yayaların izlediği aksların incelenmesidir. Bu yöntem, belirli bir zaman aralığı için bir grubun ya da belirli bir kişinin hareketinin izlerini takip etmeyi içerir. Farklı mekânlardan (örneğin, tren istasyonu veya alışveriş merkezi) hareketin dağılımına kadar, hareketi gözleyen çok önemli bir tekniktir. Üç farklı alanda araştırma yapılabilir;

- Özel bir yerde hareketin yapısı,
- Alandaki diğer akslarla araştırılan aksın ilişkisi ve
- Belirlenen yerden insanların ortalama yürüme mesafesi. Kent meydanları ya da alışveriş alanları gibi, mimari mekânların hizmet alanı içindeki yayaların ortalama olarak yürüdükleri mesafedir (Czerkauer-Yamu, 2010).

3. MATERYAL VE YÖNTEM

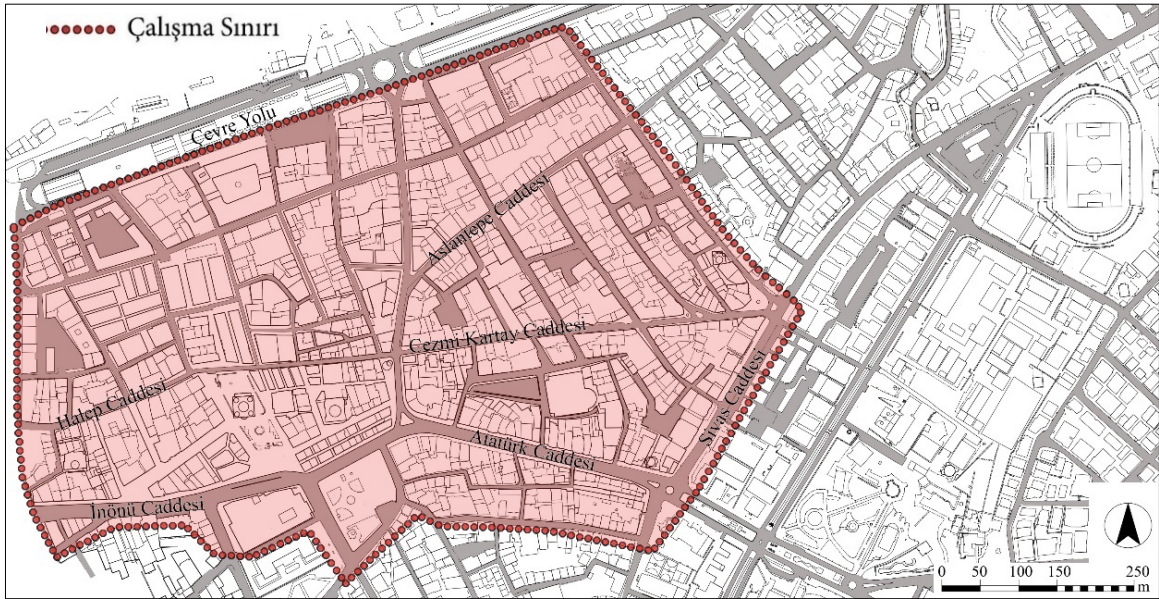
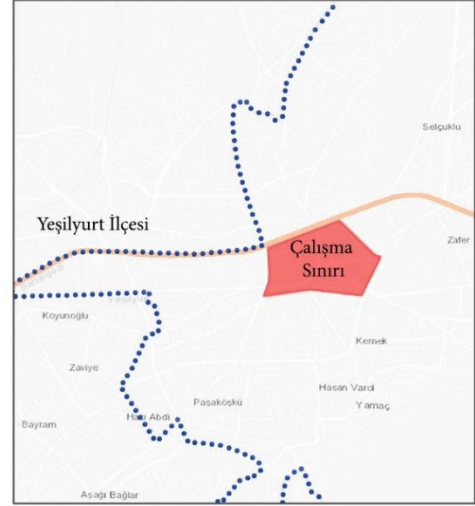
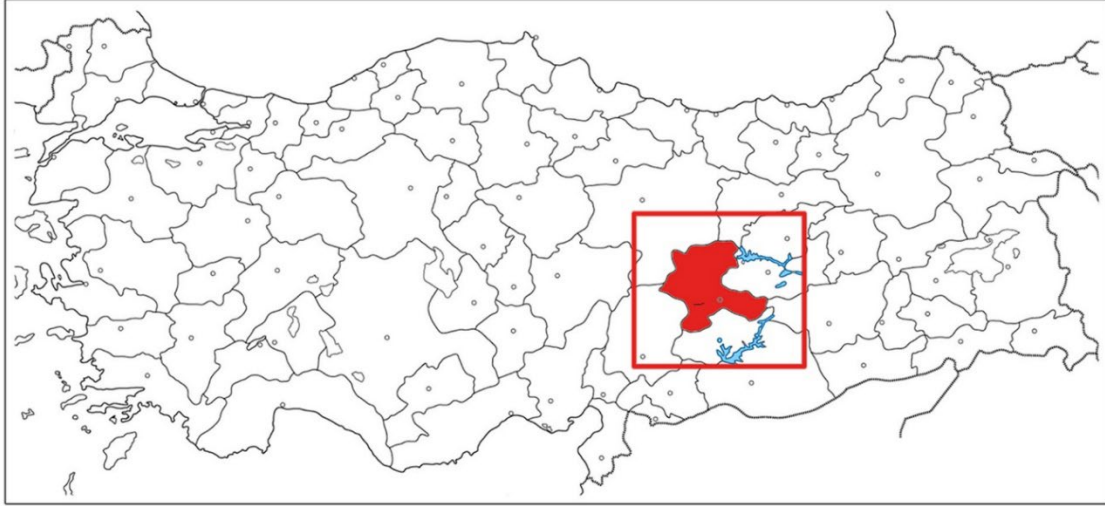
3.1 Materyal

Çalışmanın ana materyali, Malatya kent merkezinde yüksek yaya ve araç yoğunluğuna sahip merkezi iş alanı (MİA) ve yakın çevresidir. Çalışmanın odak materyali ise merkezi iş alanında, bir cadde veya sokağa geçiş özelliği barındıran ve bu özellik neticesinde yaya ulaşımına etkisi olduğu düşünülen pasaj, han, çarşı ve arasta gibi ara mekânlar ile bu mekânlar arasındaki geçiş organizasyonudur. Çalışmanın kapsamı ve materyallerinin belirlenmesi amacı ile, çalışmada yararlanılan diğer veri kaynakları ise şu şekildedir:

- Malatya kent merkezinin 2019 yılı halihazır haritası (Battalgazi Belediyesi, 2020)
- Uydu fotoğrafları (Google earth)
- Sözlü ve yazılı tarihçe
- Alana ait eski fotoğraflar (Fotoğraflarla Geçmişte Malatya, 2004 ve internet kaynakları)
- Yazılı ve görsel basın
- 2021 yılı Battalgazi ilçesi 1/5000 ölçekli mevcut imar planı (Battalgazi Belediyesi)
- Bilgisayar yazılımları (AutoCAD 2020, Civil 3D 2019, Photoshop CC 2018, Google Earth, DepthmapX)

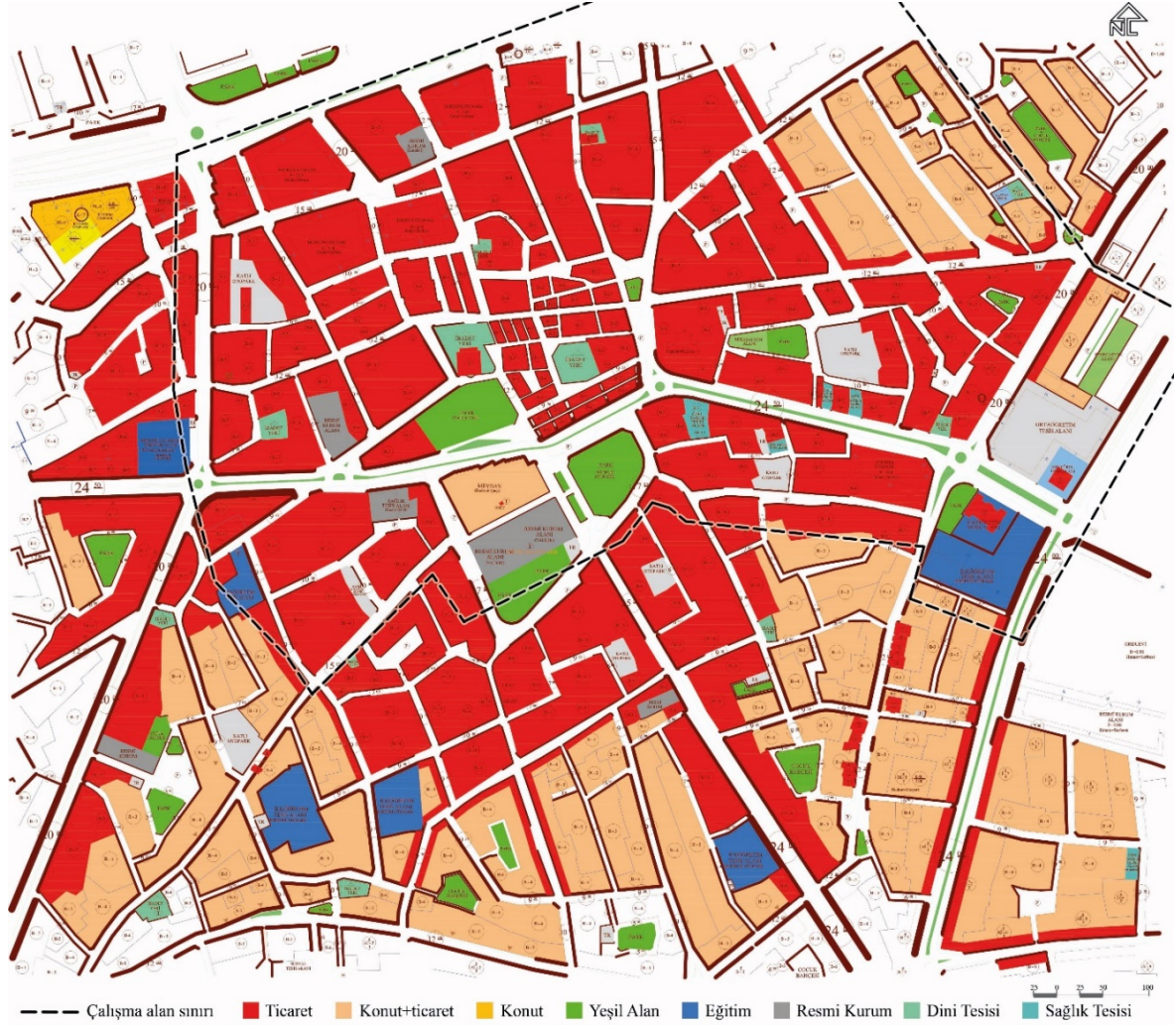
3.1.1 Çalışma alanı

Çalışma alanı, şekil 3.1’de gösterildiği gibi Doğu Anadolu Bölgesi’nde, Malatya ili, Battalgazi ilçesi sınırları içerisindeki Malatya kent merkezidir. Malatya ili 37° 54' ve 39° 03' kuzey enlemleri ile 38° 45' ve 39° 08' doğu boylamları arasında yer almaktadır ve ortalama rakımı 900 ile 1000 arasında değişmektedir. Çalışma alanının rakımı ise 950 metre ile 975 metre arasındadır ve ortalama eğim %3 gibi düşük bir değerdir. Çalışma alanı 532 bin m² (53,2 ha) alanı kapsamaktadır. Malatya kent merkezinin en eski yerleşim yerlerinden biri seçilmiştir. Çalışma sınırı İnönü Caddesi'nin yakın çevresi ile Atatürk Caddesi, Turgut Temelli Caddesi, Sivas Caddesi ve Çevre yolu arasında kalan ticari hareketliliği yüksek olan bir alandır. Çalışma alanı Malatya kentinin, araç ve yaya yoğunluğu bakımından en yoğun olan bölgelerinden biridir. Çalışma kapsamı ara mekân geçişleri ve yaya yollarını kapsadığı için yaya hareketlerine odaklanmaktadır bu sebepten araç hareketleri kapsam dışı bırakılmıştır.



Şekil 3.1: Çalışma Alanının Ülke ve Bölge İçerisindeki Konumu ve Sınırı.

Çalışma alanı; Malatya ili Battalgazi ilçesi 1/1000 ölçekli uygulama imar planında (Şekil 3.2) da gösterildiği gibi doğusunda ve güneyinde 24 metre, kuzeyinde ise 55 metre çevre yolu ile çevrili alan içerisinde kalmaktadır. Araştırmanın sınırı, Malatya kent merkezinin en eski mahallelerinden olan; Akpınar, Yenihamam, Halfeti, Dabakhane ve Saray Mahallelerini kapsamaktadır.

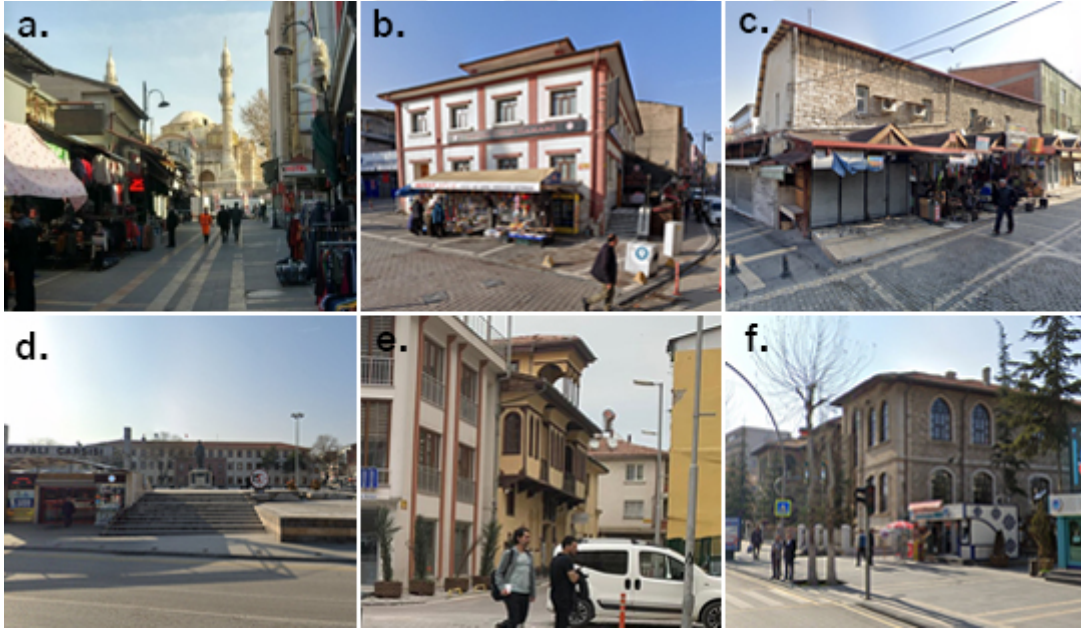


Şekil 3.2: Malatya İli Battalgazi İlçesi 2021 yılı 1\5000 ölçekli Uygulama imar planı (Battalgazi Belediyesi, 2021).

Çalışma alanında ve yakın çevresinde toplam 9 adet tescilli yapı ile 1 adet tarihi koruma alanı bulunmaktadır (Çizelge 3.1). Tarihi koruma alanının kuzeyinde Yeni Cami, kuzeybatısında tarihi Malatya hamamı, güneyinde valilik binası, kapalı çarşı ile İsmet İnönü heykeli, batısında Temelli Pasajı, doğusunda ise bir yeşil alan yer almaktadır. Aynı zamanda Malatya kent merkezi imar planında da çalışma etki alanında bulunan çok sayıda tescilli yapıya rastlanmaktadır. Bu tescilli tarihi yapılar şu şekildedir:

Çizelge 3.1: Malatya Kent merkezindeki tescilli yapılar

Sıra No	Yapı adı	Adresi
1	Yeni (Hacı Yusuf) Cami	Cezmi Kartay Cad.
2	Tarihi Malatya Hamamı	Cezmi Kartay Cad.
3	Çınarlı Cami	Yenihamam Sokak
4	İsmet İnönü Heykeli	İnönü Cad.
5	İstanbulluoğlu Konağı	Azizler 1 Sokak
6	Beşkonaklar Sivil Mimari Örnekleri	Beşkonaklar Cad.
7	Bekir Sıtkı Arpacı Evi	Beşkonaklar Cad.
8	Gazi İlkokulu	Atatürk Cad.
9	Atatürk Evi Müzesi	Atatürk Cad.
10	Tarihi Koruma Alanı	İnönü Cad.- Yeni Cami Sk.

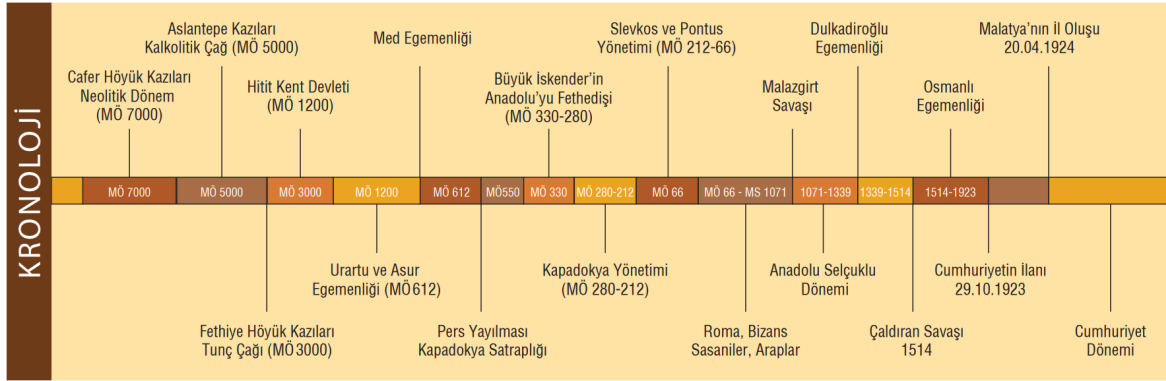


Şekil 3.3: Çalışma alanındaki tescilli yapılar a. Yeni Cami, b. Tarihi Hamam, c. Çınarlı Cami, d. Önde İsmet İnönü Heykeli arkada Valilik Binası, e. İstanbulluoğlu Konağı, f. Gazi İlkokulu.

Şekil 3.3’de gösterilen Tescilli Hükümet Konağı, İnönü Anıtı, Çarşı Hamamı ve Yeni Cami Koruma Alan Planı incelendiğinde dört ayrı tescilli yapı ile çevresinde yer alan yeşil alanları kapsadığı görülmektedir. Aynı zamanda, çalışmanın önemli materyallerinden olan Temelli Pasajı, Pakkazanç İş Hanı, Zafer İş Hanı, ile kentin önemli kamusal mekânlarından olan 15 Temmuz Meydanı, Soykan Meydanı ve Emekliler parkı koruma alan planı içerisinde yer almaktadır. Bu bağlamda Koruma alan planı, kent çekirdeğinde olması, odak noktası, işaret ögesi ve ara mekânların yoğunluğu bakımından dikkat çekmektedir.

3.1.2 Malatya'nın kentsel gelişimi

Malatya kent yerleşimi tarihsel süreçte üç kez yer değiştirdiği bilinmektedir. Malatya kentinin bilinen ilk yerleşim alanı Battalgazi ilçesi sınırlarındaki Orduzu bölgesindeki "Aslantepe" denilen bölgedir. MS 79-81 yıllarında kent, Aslantepe'nin 4 km kuzeyindeki Eskimalatya (Battalgazi ilçe merkezi) olarak adlandırılan bölgeye taşınmıştır. 1838 yılına gelindiğinde kent yerleşimi, Eskimalatya'nın daha güneyindeki Aspuzu mevkiine yani günümüzdeki Malatya kentinin yer aldığı bölgeye taşınmıştır. (San, 1955; Polat, 2014) (Şekil 3.5). Bu son taşınmanın sebebi olarak 1838'de Doğu Anadolu'daki Osmanlı orduları karargâhının Malatya'ya (Eski Malatya) yani şimdiki Battalgazi ilçesine taşınması gösterilmektedir (Malatya Kent Rehberi, 2013).



Şekil 3.5. Malatya Kentinin Kronolojisi (Malatya Kent Rehberi, 2013).

Polat (2014), Aspuzu mevkiinde taşınan Malatya'nın kentsel olarak gelişimi 17. yüzyıla kadar dayandığını ve bu durumun iki göstergesi olduğunu aktarmaktadır. İlk gösterge Mücelli ve Sıtma Pınarı mahallerinde 17. ve 18. yüz yıllarda inşa edilen camilerdir (Demirbağ, 2013). İkinci gösterge ise günümüzdeki kent merkezindeki Çınarlı Cami'nin güney bitişiğinde 1736 yılında yapımı tamamlanan bir kapalı çarşının yer almasıdır. Ancak bu kapalı çarşı, sonraki yıllarda Malatya Belediyesi hukuk müşavirinin "üzerinde meydan muharebesi geçmemiş olan yerlerdeki eserler, tarihi eser sayılmaz..." kararı ile yıkılmış ve yerine (Pamuk) İş Hanı yaptırılmıştır (Çolak, 1967).

19. yüzyılın sonlarına doğru hızla büyüyen ve gelişen kentte ulaşım sorunları ortaya çıkmaya başlamıştır. Konut alanları ve çarşı arasında ulaşım güçlüğüne başlanmaya başlamış ve 1892 yılında kentin ilk imar planı uygulanmıştır. İmar planı doğrultusunda kent merkezinden konut alanlarına yeni caddeler ve yollar açılmıştır (Işık, 1998; Polat, 2014). Kentin büyümesi ile birlikte Erken Cumhuriyet döneminde imar plan değişikliği ihtiyacı doğmuş ve 1930'lu yıllarda Ankara kent planı için Türkiye'ye gelmiş olan ünlü Kent Plancısı Jansen'in önerileri

ile dört ana sanayi tesisi ve 30 bin nüfuslu bir bahçe kent modeline karar verilmiştir. Ancak İller Bankasının 1954 yılı plan değişikliği sonucunda hayata geçmemiştir. Bu plan değişikliği sonucunda bugünkü ana caddelerden olan; Fuzuli Caddesi, Turgut Temelli Caddesi vb. yollar açılmıştır (Evin ve Demiral, 2009). 1950'lerin sonunda postaneyi Yeni Camiye bağlayan PTT Caddesi kentin ana caddesi iken, bu imar uygulamalar sonucunda İnönü Caddesi ana cadde konumuna gelmişti (L'illustration de L'orient, 1949; Gögebakan, 2004). 1980 yılından sonra uygulanmaya başlanan özelleştirme politikası neticesinde “Malatya'da da birçok kamu işletmesi özelleştirilmiştir. Bu kamu işletmelerinin yerleşkelerinde özel sektör yatırımları yerini almış ve artık kentin merkezi durumuna gelmiş bu yerleşkelerde AVM'ler ve siteler yükselmeye başlamıştır. Böylelikle üretim alanları sanayiden hizmet sektörüne geçmiştir” (Polat, 2014, ss. 234). 2014 yılında Malatya ili büyükşehir statüsüne kavuşmuştur. Bu süreçte Battalgazi ve Yeşilyurt ilçeleri merkez ilçe statüsüne geçmiştir.

3.1.3 Malatya kent merkezindeki han ve pasajların tarihsel süreci

Yeni Malatya'nın son yerleşimi olan Aspuzu'da bilinen en eski ticari yapı Akpınar mevkiindeki 18. yüzyılda yapımı tamamlanan, 26 dükkanlı kapalı çarşıdır (Çolak, 1967). Ma'muret'ül-Aziz Salnamesi'ne (Devlet yıllığı) göre 19. yüzyılın sonlarında, kentte 9 han bulunmaktadır. Bu hanlar kentin ticaret merkezlerine yakın yerlerde konumlanmıştır. Örneğin; Mücelli Caddesi üzerinde Hamikoğlu Hanı, Hüseyinbey Köprüsü civarı Hacı Abdullah Efendi Hanı, Akpınar Mahallesi'nde Keysin Efendi ve Gübüroğlu Hanları, kanere (mezbaha) civarında Sarioğlu, Divanefendi ve Dirbbeko Hanları, Tüccar Pazarı'nda Şeyhvelioğlu Hanı, İplik Pazarı'nda Abo Hanı (Işık, 1998; Polat, 2014: s. 127). 20. yüzyılın başında da Akpınar, zanaatkarlar ile esnafların konumlandığı bir ticaret merkezi halini almıştır. Yine bu tarihte 1902 yapım yılına sahip Yeni Cami ise geniş avlusu ve etrafında yer alan ticari mekânlar ile kentin kamusal toplanma merkezidir (Gögebakan, 2004). Bununla birlikte, 1907 Salnamesine göre, Malatya'da tarım dışı üretim ekonomisi tekstil ve kereste işletmelerine dayalıdır. Ayrıca bu yıllarda kentte 8 han ve 1 bedesten, bulunmaktadır (Işık, 1998; Polat, 2014).

Cumhuriyetin ilk yıllarında da kentte ticari merkezi Akpınar'dır. Bu ticaret bölgesinde, köyden kente tahıl, odun vb. yükleri taşıyan hayvanların bakımının yapılacağı ve sahiplerinin dinlenmelerine olanak sağlayacak hanlar, çuhacılar, nalbantlar ve bakırcılar çarşısı yer almaktadır. Akpınar merkezinde Saman Pazarı ve bu pazarının doğusunda Şirket

Hanı batısında ise Mecidiye ve Hamidiye Hanları yer almaktadır. Kentin en önemli ticari merkezlerinden biri olan Şirket Hanı (Şekil 3.6); İki katlı, kerpiç yapı malzemeli ve iki kapılı bir handır. İki kapısından biri Saman Pazarına diğeri Kışla Caddesi'ne açılmaktadır. 1924 yılında inşa edilen Şirket Han, 1989 yılında yıkılmış ve yerine İl Özel İdaresi İş Hanı yapılmıştır. Şirket Hanın kuzeybatısında pamuk satışı yapılan bir dönemde Devlet Güvenlik Mahkemesi olarak hizmet veren Pamuk Han yer almaktadır (Göğebakan, 2004; Polat, 2014). 1940'larda Şirket Han'ın kuzeydoğusunda ise Efe Garajı yer almaktadır. Bu garajda Malatya'dan kuzey yöndeki Arapgir, Arguvan gibi ilçelere ulaşım sağlayan araçlar bulunmaktadır. Efe Garajı 1950 yılında yıkılmıştır (Demirbağ, 2013; Polat, 2014'den). Günümüzde bu garajın yerinde şehir içi sefer düzenleyen minibüs durakları yer almaktadır.



Şekil 3.6: Şirket Han ve eski Saman Pazarı (Göğebakan, 2004).

Yeni Caminin doğusunda Kelle Pazarı ve Demirciler Pazarı (Şekil 3.7), kuzeybatı yönünde ise Kasap Pazarı yer almaktadır. Söğütlü Caminin yakınının da inşa edilmiş olan İki Kapılı Hanı'nın içerisinde Bit Pazarı ve Karpuz Pazarı bulunmaktadır (Göğebakan, 2004; Kısacık, 2012). Çınarlı Cami ile Pamuk Han (Tarihi Kapalı Çarşı) arasında yer alan Kasap Pazarı 1932 yılında yerel yönetim tarafından yenilenmiştir. Günümüzde Kasap pazarının yerinde ayakkabı tamiri yapan esnaf dükkanları mevcuttur (Demirbağ, 2013).



Şekil 3.7: Demirçiler Çarşısı (1964) arkada Yeni Cami (Gögebakan, 2004).

Yeni Cami'nin batısında bulunan ve hala ayakta olan Temelli Pasajı inşaatı 1937 yılında başlayıp 1938 yılında tamamlanmıştır. Şekil 3.8'de pasajın kuzeyindeki Fırat İlköğretim okulu görünmektedir. Fırat İlköğretim Okulu 1964 yılında yıkılarak (Gögebakan, 2004) yerine (Belediye) İşhanı yapılmıştır (Cumhuriyetin 50. Yılında Malatya, 1973). Okulu geçtikten sonra Yıldız Hanı bulunmaktadır. Yeni Cami ile Tüccar Pazarı arasında Vakıf İşhanı yer almaktadır. Eskiden Vakıflar İş Hanı yerinde İsmail Ağa tarafından 1631 yılında, kerpiç ve taş malzemeden yapılmış Çınarlı Cami bulunmaktayken, Malatya Şehir meclisinin kararıyla yıkılıp yerine iş hanı yapılmıştır (Gögebakan, 2004).



Şekil 3.8: Temelli Pasajı'nın inşaatı (1937) arkada Fırat İlköğretim Okulu.

Belediye ve Hükümet binalarının yapımı amacıyla (1938 yılında) Mücelli Caddesinde (Şekil 3.9) 90 ev, dükkân, ambar ve Hamikoğlu Hanı kamulaştırılarak yıkılmıştır (Gögebakan, 2004; Yalvaç, 2011). Bu yıkım cumhuriyetin ilk yıllarında yapılan kentsel yenileme çalışmalarında yık-yap anlayışının egemen olduğunun önemli bir kanıtıdır. Ayrıca yıkılan bölgedeki Hamikoğlu Hanı dönemi itibariye çevresine asayiş sorunu yaratan bir handır. Yani bölge bir çöküntü alanıdır ve bu çöküntü alanı yenilemeyle kent mekânına yeniden eklemlenmiştir (Polat, 2014).



Şekil 3.9: Solda 1930'lar Mücelli Caddesi, Sağda Belediye ve Hükümet Konağı Hava Fotoğrafı 1950 yılı (Gögebakan, 2004).

Osmanlı devlet yıllıklarına göre 19. yüzyılda kentte 9 han mevcutken, 1933 yılına gelindiğinde ise Gögebakan (2004), kentte 6 Hanı'nın bulunduğunu aktarmaktadır. Bu durumun nedeni olarak değişen sosyo-kültürel, ekonomik ve teknolojik şartlar neticesinde iki katlı kerpiç veya taş hanların işlevlerinin değiştiği ya da yok oldukları anlaşılmaktadır. Özkan (2018), bu durum için şehir içi hanlarının kent formunun gelişimi ve değişimine paralel olarak değiştiğini ifade etmektedir. “Hanların yüzyıllara göre hem fonksiyonel hem de mimari özelliklerde gösterdikleri farklar kentsel dokunun parsel bazında zamanla doygunluk göstermesi ve dönemin değişen ihtiyaçları ile paralellikler içerir” (Özkan, 2018: s. 184).

Günümüzde Akpınar ve Ayakkabıcılar Çarşısı mevkiinde yer alan Mecidiye Han ve Hamidiye Han, fotoğraf ve literatür taraması sonucunda 1930'lu yıllarda da mevcut konumunda bulunduğu anlaşılmıştır. Günümüzdeki Hamidiye ve Mecidiye Hanların mimari durumu incelendiğinde 1960 ve sonrasında mimari izlerini taşımaktadır. Bu durumda eski

“1950 sonrası artan kent nüfusu ve gelişen ticaret hayatı Malatya kentini ortak tüketim mekânına dönüştürmüştür. Bu dönüşümde kentte, sanayiden çok hizmet sektörünün gelişiminin önünü açmıştır” (Polat, 2014: s. 164).

Çalışma alanında günümüze ulaşmayan hanlar

Şirket Hanı (1924-1989): Malatya'nın ileri gelen 48 ailenin bir araya gelmesiyle 1922-1924 yıllarında yapılmıştır. İki kapısı olan han, Kışla Caddesi ve Saman Pazarı arasında bulunmaktadır. “Birbirine bitişik 150 kadar dükkânın bulunduğu Şirket Han'da; terzi, manifatura, camcı, tuğlacı, avukat, şapkacı, halıcı, kolonyacı, berber, eczacı, nalburiye ile çeşitli yazıhane, İl Müftülüğü, Türk Hava Kurumu da bu handa yer almaktadır. Caddeye bakan ikinci katta Emniyet Oteli bulunmaktadır. Şirket Han 1989 yılında yıkılmış ve yerine İl Özel İdaresi İşhanı yapılmıştır” (Gögebakan, 2004: ss. 17-18). İl Özel İdaresi İşhanı ise 2014 yılında satışı gerçekleşmiş ve 2015 yılında yıkılarak yerine 23 katlı iş merkezi yapılmıştır (Şekil 3.11).



Şekil 3.11: Şirket Hanı'nı dönüşüm süreci, solda Şirket Han (URL-3), ortada İl Özel İdaresi İş Hanı (URL-4), sağda LCW İş Merkezi (URL-4).

Kapalı Çarşısı (18. Yüzyıl): Çolak (1967)'a göre 1736 yılında şimdiki Çınarlı Cami'nin güneyinde Yeni Cami'nin ise Kuzey Doğusunda 26 dükkândan oluşan bir kapalı çarşı bulunmaktaydı. “Bu kapalı çarşı sonraki yıllarda Malatya Belediyesi hukuk müşavirinin "üzerinde meydan muharebesi geçmemiş olan yerlerdeki eserler, tarihi eser sayılmaz..." (s. 60) kararı ile yıkılmış ve yerine günümüzde hala ayakta olan Pamuk İşhanı yaptırılmıştır.

Günümüze ulaşmayan diğer hanlar:

- Hacı Arifin Hanı (Aksoğanların Hanı)
- Emirahmetoğlu Hanı
- Hosurafıoğlu Hanı
- Barambaroğlu Hanı

- Ali Çavuş Hanı
- İki Kapılı Han

“Nice hanlar vardı Akpınar’da: Talha Baba Hanı, Hasan Usta Hanı, Hosrafoğlu Hanı, Ali Çavuş Hanı, Çırpıcıların Hanı, Barambarlının Hanı, Nalbant Bekir’in Hanı, Dört kapılı Afyon Hanı, İki kapılı Şirket Hanı ve hatırlamadığım birkaç han daha vardı” (H. Yapar’dan aktaran, Korkmaz, 2018).

3.3 Yöntem

“Kentsel Mekân Organizasyonunda Han ve Pasaj Geçişlerinin Okunması: Malatya Kent Merkezi Örneği” çalışmasında kentsel mekân organizasyonunun ve ara mekân geçişlerinin okunmasına yönelik ilk olarak kent, kentsel mekân, ara mekân kavramları ile han, pasaj, arasta ve çarşı kavramları hakkında literatür taraması yapılmıştır. Bu doğrultuda kamusal ve yarı kamusal kent parçalarının birlikte okunması için Bill Hillier’in sosyolojik ve sentaktik mekân okuma yöntemi olan mekân dizim analizleri ile Kevin Lynch’in algısal kent okuma ve yer bulma yöntemi olan kent imgesi haritalama yöntemleri kullanılmıştır.

Mekân dizim analizini desteklemesi ve yaya hareketlerinin anlaşılması amacı ile ara mekânlar bakımından zengin 4 farklı caddede belirlenen yaya sayım noktalarında 07.04.2021-21.04.2021 tarihleri arasında hafta içi sabah-öğle-akşam vakitlerinde, 6 farklı noktada 1 saat süre ile yaya sayım yöntemi uygulanmıştır. Çalışmanın yapıldığı dönemde COVID-19 pandemisi ile mücadele kapsamında hafta sonu sokağa çıkma yasağı getirilmiş bu sebepten hafta sonu yaya sayım yöntemi uygulanamamıştır. Yaya sayım yöntemi uygulanırken, yayaların yaş, cinsiyet, güzergâh yönü, vb. özellikleri göz ardı edilmiştir.

Çalışmanın ilk kısmında; sözlü ve yazılı tarihi bilgiler ile ara mekânların geçmişteki durumlarını anlatan eski fotoğraflar aracılığıyla, çalışma alanının anlaşılmasına çalışılmış ve zaman içerisinde ara mekânlarda gerçekleşen değişimler okunmuştur. Bu okuma sonrasına geçmişten günümüze değerini yitiren ara mekânların fiziksel ve sosyal açıdan karşılaştırılarak, sebep sonuç ilişkisi oluşturulmuştur. Çalışma kapsamında Malatya ili kent merkezindeki; pasaj, han ve çarşı mekânları için ayrıca literatür taraması yapılmış, bu kavramlar ile barındırdıkları alt kavram ve terimler tanımlanarak, Malatya kentinin ve kent merkezinin ticari mekânlarının gelişim aşamaları hakkında bilgi verilmiştir.

Mevcut durumda çalışma alanında çok sayıda ara mekân yer almaktadır. Çalışmanın kapsamını ve materyallerini belirlemek amacı ile birtakım saha çalışmaları yapılmıştır. Saha çalışmalarına yönelik ilk inceleme Battalgazi Belediyesinden elde edilen Malatya kent merkezinin 2019 yılı halihazır haritası ve çalışma alanının uydu görüntüleri üzerinden gerçekleştirilmiştir. Halihazır haritalar ve uydu görüntülerinden elde edilen bilgiler saha çalışmaları ile desteklenmiş ve haritalar üzerinde yer almayan ara mekânlar tespit edilmiştir. Bu bağlamda Malatya kent merkezini yaya sirkülasyonuna etkisi olduğu düşünülen 15 pasaj, 22 han, 1 geçit ve 8 çarşı çalışmanın materyallerini oluşturmaktadır. Elde edilen ara mekân verileri halihazır plan üzerine aktarılmış ve mekân dizim yönteminde kullanmak amacı ile önce açık alanlar haritası hazırlanmış ve bu harita üzerinden segment haritası oluşturulmuştur.

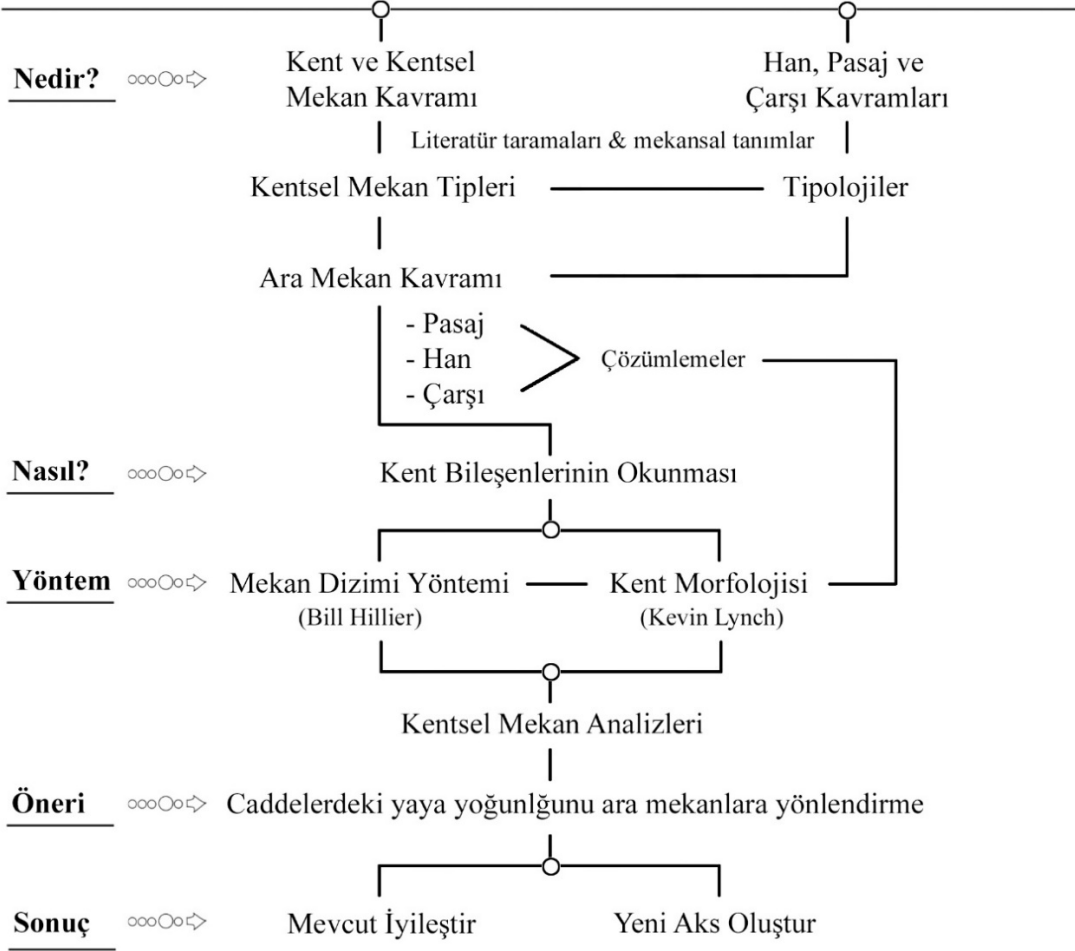
Çalışmanın ikinci kısmında, irdelenecek ara mekânların, mimari özellikleri, iç mekân formları, mekân tipolojileri, cadde-sokak ilişkileri ve kullanıcı yoğunluğu gibi mekânsal yapıyı çevre analizleri yapılmıştır. Özkan, (2003) ve Gülenaz'ın (1998) tipoloji çalışmalarından yararlanılarak üretilen analizler sonucunda çalışma alanındaki ara mekânların tipolojileri belirlenmiştir.

Çalışmanın üçüncü kısmında, araştırma odağındaki mekân geçişleri, genel bilgiler, fotoğraflar ve planlar Autocad ve Photoshop isimli bilgisayar yazılımları kullanılarak oluşturulan haritalar üzerinden mekân okumaları yapılmıştır. Çalışmanın son aşamasında, halihazır haritalar, imar planı ve uydu fotoğraflarında gösterilmeyen ara mekânlar mevcut imar planı üzerine eklenmiş ve açık alanlar haritası hazırlanmıştır. Hazırlanan açık alanlar haritasından yararlanılarak, DephtmapX programı aracılığı ile Mekân dizim yöntemi (Space Syntax) uygulanmış ve analiz sonuçlarına göre mekân geçişleri hakkında değerlendirmeler yapılmıştır.

Çalışmanın dördüncü ve son kısmında, caddelerdeki yaya yoğunluğunu ara mekânlara yönlendirilmesi amacı ile birtakım öneriler getirilmiştir. Kentsel dış mekân ve ara mekân ölçeğinde sunulan öneriler mekân dizim yöntemi kullanılarak, mevcut durum ile karşılaştırılmış ve değişim değerleri verilmiştir. Çalışmada uygulanan yöntem akışı şekil 3.12'de sunulmuştur.

Akış Şeması

KENTSEL MEKÂN ORGANİZASYONUNDA HAN VE PASAJ GEÇİŞLERİ



Şekil 3.12: Çalışmanın Akış Diyagramı.

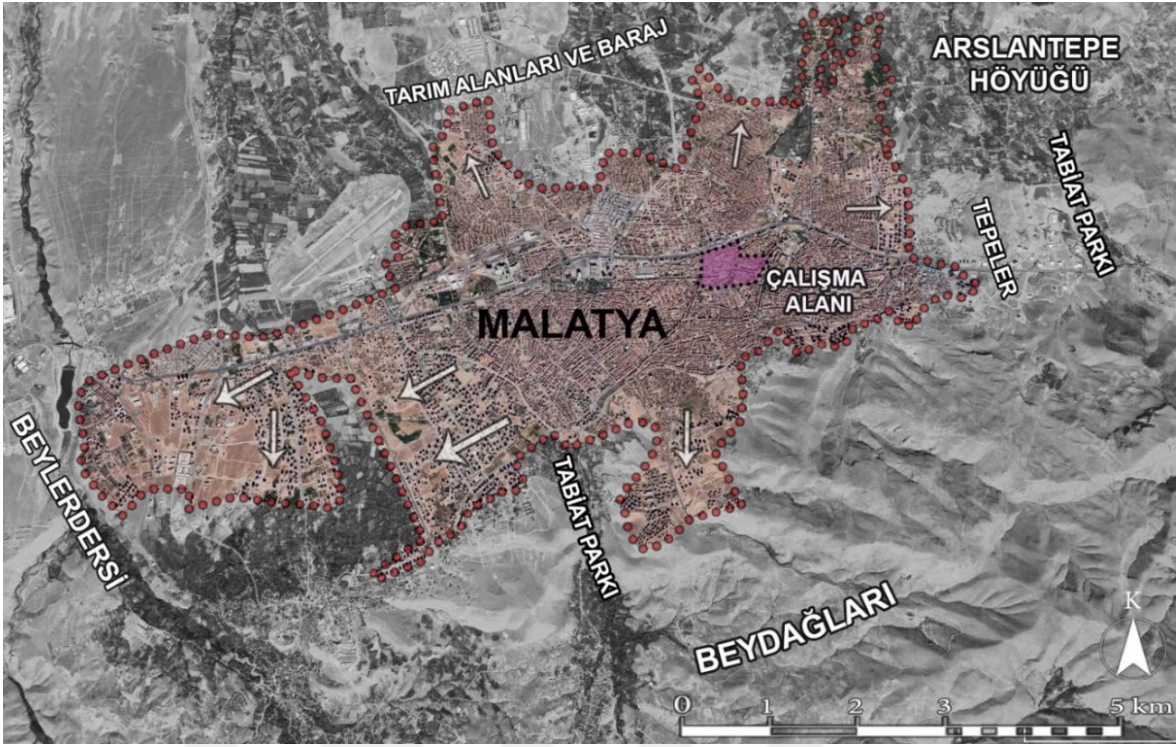
4. BULGULAR

Çalışmanın amacı doğrultusunda çok yönlü kent okuması gerekliliği doğmuştur. Bu noktadan hareketle imgesel, tipolojik ve topolojik analizler yapılmış, çalışmanın bu bölümünde aşağıdaki adımlar izlenmiştir.

- Malatya Kent morfolojisi başlığı altında, çalışma alanının yakın çevre analizi, yapılı çevre analizi ve algısal mekân yaklaşımları,
- Çalışma alanındaki ara mekânların mekân ve imge okumaları yapılması ve ara mekân tipolojileri belirlenmesi,
- Kentsel mekân okuma aracı olan mekân dizim yöntemi kullanılarak oluşturulan analizlerin değerlendirilmesi,
- Çalışma alanındaki ana caddelerde uygulanan yaya sayım verileri ile mekân dizim verilerinin karşılaştırılması,
- Sorunların ve güçlü yönlerin tespitinin yapılarak önerilerin geliştirilmesi ve mevcut durum ile öneri durumların karşılaştırılması bölümlerinden oluşmaktadır.

4.1. Çalışma Alanının Kent Bütünü ile Mekânsal Morfolojisi

Kent okuma çalışmalarında kent bütünü anlaşılmadan mekân okuması yapmak kolay olmamakla birlikte yetersiz kalmaktadır. Bu nedenle Malatya kent bütününe mekânsal morfolojisi irdelenmiştir. Şekil 4.1’de verilen Malatya Kentinin 2020 yılı uydu görüntüsüne bakıldığında doğu-batı aksında uzanan çizgisel bir kentleşme görülmektedir. Bu bağlamda kentin gelişimine etkisi bulunan topografik ve kültürel eşikleri ise şu şekildedir. Kentin batı sınırında topografik bir eşik olan Beylerderesi Barajı ve tarım alanları yer almaktadır. Güney yönde ise makro eşik olarak Beydağları yer almaktayken, mikro eşik ölçeğinde ise kuzey-güney doğrultusunda uzanan Beydağı Tabiat Parkı bulunmaktadır. Malatya kentinin doğu aksında ise yine topografik bir eşik olan 1160 rakımlı Yıldız Tepesi (şehir merkezi 960 rakımda), Turgut Özal Tabiat Parkı ve arkeolojik ören yeri olan Arslantepe Höyüğü yer almaktadır. Kentin kuzey yönünde ise tarım alanları ve baraj bulunmasından dolayı büyük ova sınırı niteliğindedir.



Şekil 4.1: Malatya Kent makroformu (Google Uydu görüntüsü, 10.2020).

Malatya Kent merkezinde doğu-batı yönünde düz bir aksda yer alan İnönü Caddesi kentin en önemli caddelerinden biridir. İnönü Caddesi, kuzeyinde yer alan çevre yolu ile büyük ölçüde paralel bir doğrultuda uzanır. Kentin omurgası niteliğindeki cadde, gerek yaya gerekse araç trafiği bakımından oldukça yoğun bir akstır.

Kent merkezinin kent bütünü ile olan uzaklık analizine (Şekil 4.2) bakıldığında, yaya ulaşımı için elverişli olan 2 km yarı çaplı alanda ticari, sağlık, resmi kurumlar ve rekreasyon fonksiyonlarının yoğunlukta olduğu görülmektedir. Kentin yol sistemi ve kent donatıları makro ölçekte incelendiğinde, doğu-batı yönünde uzanan çizgisel yol sistemi ve genellikle ışınsal sistemde mikro caddeleri ile kent imgesi bağlamında tanımlanabilir bir kent olduğu söylenebilir. Ancak çalışma alanı ve yakın çevresi ele alındığında belirli bir sistemden bahsedilemez. Özellikle kentin ilk yerleşim yerlerinden biri olan, şekil 4.2’de “n0” sembolü ile gösterilen çalışma alanının güneyindeki ve kuzey doğusundaki konut bölgeleri, kuvvetli bir cadde yapısına sahiptir. Ancak ikinci ve üçüncü derece yol sistemi, çarpık kentleşme sonucunda organik sokak dokusuna sahip ulaşılabilirliği zor bir bölgedir.

Kentin fonksiyon analizine (şekil 4.2) göre ticari fonksiyonlar genellikle İnönü Caddesi ve Çevre yolu çevresinde konumlanmaktadır. Askeri alanlar (n2, n8 ile gösterilenler) ise çalışma alanının batısında yer almaktadır. Resmi binalar ve sağlık birimleri yine İnönü Caddesi

ve Atatürk Caddesi üzerinde çalışma alanının 3 km yarı çapı içerisinde konumlanmıştır. Bu bağlamda İnönü Caddesi ve aynı aks üzerinde bulunan Atatürk Caddesi'nin kentin en önemli ulaşım aksı olduğu kanısına ulaşılmaktadır.



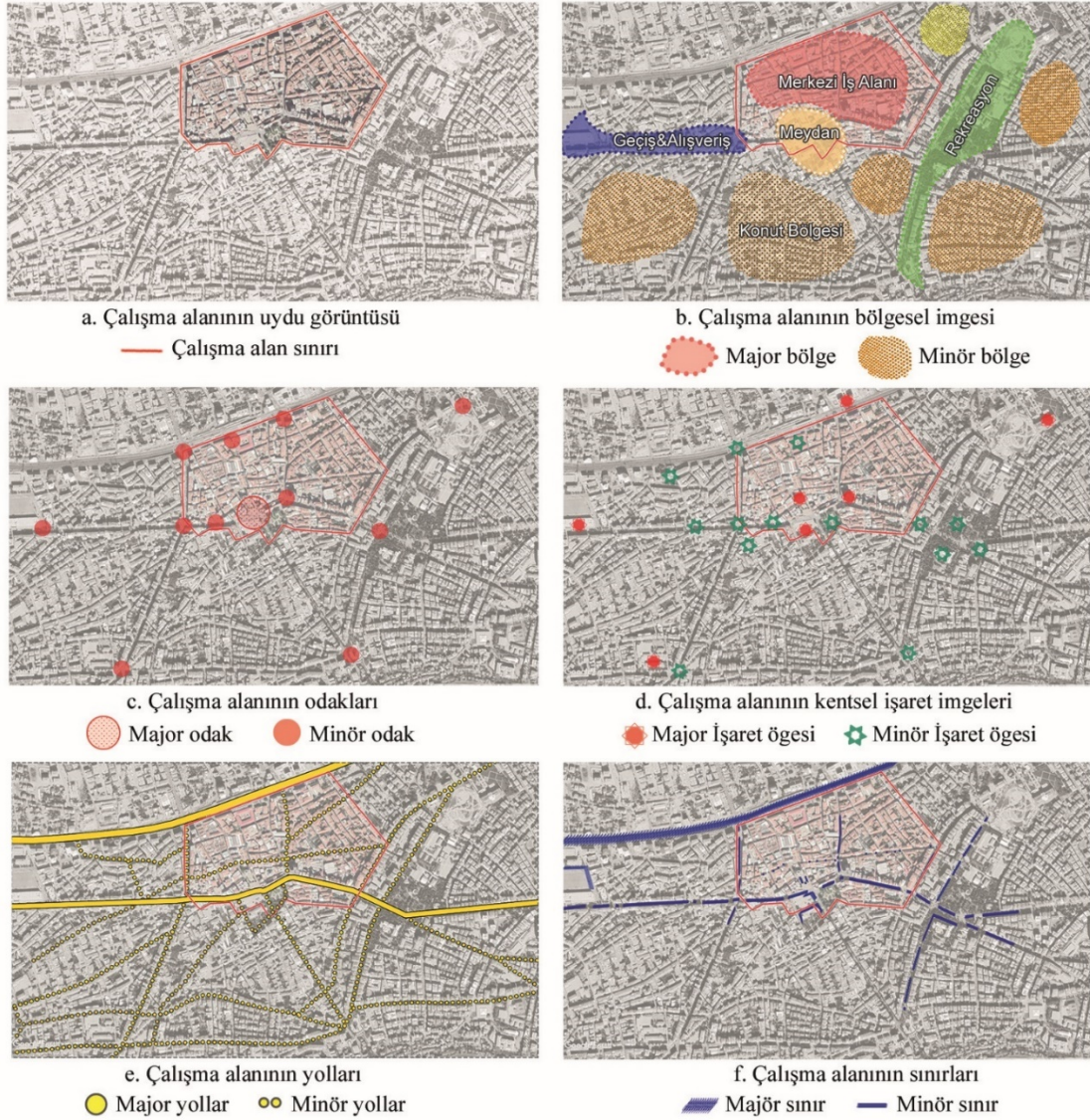
- | | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| n0 - Çalışma alanı (Kent merkezi) | n6 - Battalgazi Belediyesi | n12 - Abdullah Gül Parkı |
| n1 - Hürriyet Parkı | n7 - Yeni Üniversite Hastanesi | n13 - Malatya Park AVM |
| n2 - Orduevi ve Kanalboyu Caddesi | n8 - Askeri Alan (Kışla) | n14 - Büyükşehir Belediyesi |
| n3 - Kernek Meydanı | n9 - Beydağı Tabiat Parkı | n15 - Sanayi Sitesi |
| n4 - Cadde AVM | n10 - Beydağı Toki | n16 - Devlet Hastanesi |
| n5 - Matim İş Merkezi | n11 - Fahri Kayahan Caddesi | n17 - Tren İstasyonu |

Şekil 4.2: Kent geneli erişilebilirlik ve fonksiyonları analizi.

Şekil 4.3'de çalışma alanının ve yakın çevresinin, harita üzerinden kent imgeleme yöntemi ile kent imgesi haritası hazırlanmıştır. Şekil 4.3.b bölgesel kent imgesi haritası irdelendiğinde, çalışma alanının merkezi iş alanında yer aldığı, güney ve doğu yönünde ise genellikle konut bölgelerinin bulunduğu anlaşılmaktadır. Merkezi iş alanının güneyinde, yer alan konut bölgesi, organik dokulu ve bitişik nizamlı yoğun bir yerleşime sahip iken doğu yönünde yer alan konut bölgesi daha sistemli bir konut bölgesidir. Konut bölgeleri çevresindeki tek nitelikli yeşil alan, doğu yönündeki Yunus Emre Caddesi üzerinde yer alan Hürriyet Parkı ve Millet Bahçesi'dir. Bu bölge, konut, ticaret, geçiş ve rekreasyon bölgelerinin birleştiği bir düğüm noktası görevindedir. Ayrıca yaya hareketleri yoğunluğunun başladığı bölge Atatürk Caddesi'dir.

Şekil 4.3.c'de gösterilen kent odakları haritası incelendiğinde, kentin merkez caddesi konumundaki İnönü Caddesi ile aynı aks üzerinde yer alan Atatürk Caddesi çeperinde yoğunlaştığı görülmektedir. Caddeler üzerinde Erken Cumhuriyet Dönemi mimari yapıları,

saat kulesi, çeşmeler ve yoğun ticari kullanımları ile işaret öğeleri ve işitsel uyarıcılar bakımından çeşitlilik göstermektedir. Bu çeşitlilik tariflebilirlik ve yol bulmayı oldukça kolaylaştırmaktadır. Diğer minör odaklar ise güney yönündeki Kernek Meydanı ve Emeksiz Meydanı, batı yönündeki alışveriş merkezleri ve çevre yolu ile kent merkezine giriş kapısı niteliğinde olan Niyazi Mısri Kavşağı, Akpınar Kavşağı ve çevre yolu ile Soykan Meydanı arasındaki yaya aksı olan Yeni Hamam Sokağı'dır. Bu minör odaklar işinsal yollar ile majör odak noktası olan kent meydanına doğrudan bağlantılıdır.



Şekil 4.3: Çalışma alanı yakın çevresinin imgesel haritaları.

Şekil 4.3.e'de sunulan çalışma alanı yol analizi, genişlik ve işlev açısından irdelendiğinde, çalışma alanının kuzey yönünde şehirlerarası çevre yolu, güney yönünde ise Atatürk Caddesi ve İnönü Caddesi'nin 1. derece yollar olduğu anlaşılmaktadır. Çalışma alanındaki 2. derece yollar ise Cezmi Kartay Caddesi dışında genellikle kuzey-güney aksına ulaşım

sağlamaktadır. Dalton (2003) “yayaların bir noktadan başka bir noktaya giderken önce en uzun kenardan başladıklarını” ifade etmektedir. Bu bağlamda kentin merkezini neredeyse düz bir aks ile ikiye ayıran İnönü Caddesi ile çalışma alanı sınırlarındaki en düz aks olan Cezmi Kartay Caddesi’nin yoğun kullanıma sahip olabileceği varsayımında bulunabiliriz. Ancak bu yaklaşım yaya hareketini açıklamaya tek başına yeterli olmayabilir. Bu sebepten caddenin mekânsal özelliği, ticari işlevi, konforu, imgesel ve mekânsal okunabilirliği, bütünlüğü gibi etmenlere de yolun kullanım durumunu etkilediği söylenebilir. Bu noktada Özer’inde (2014) ifade ettiği gibi yolun konforu, canlılığı, güzellik algısı, caddenin diğer yollara kıyasla daha geniş olması, zemin döşemesinin estetik oluşu, yol boyunca bitkilendirmeye sahip olması, gölgelendirme etkisi, odak ve işaret öğelerinin yoğunluğu gibi konforu artırıcı sebepler, yayaları bu cadde üzerinde yoğunlaştıran etmenler olabilirler. Bu konuya hakkında detaylı bir çalışma yapılması gerekmektedir.

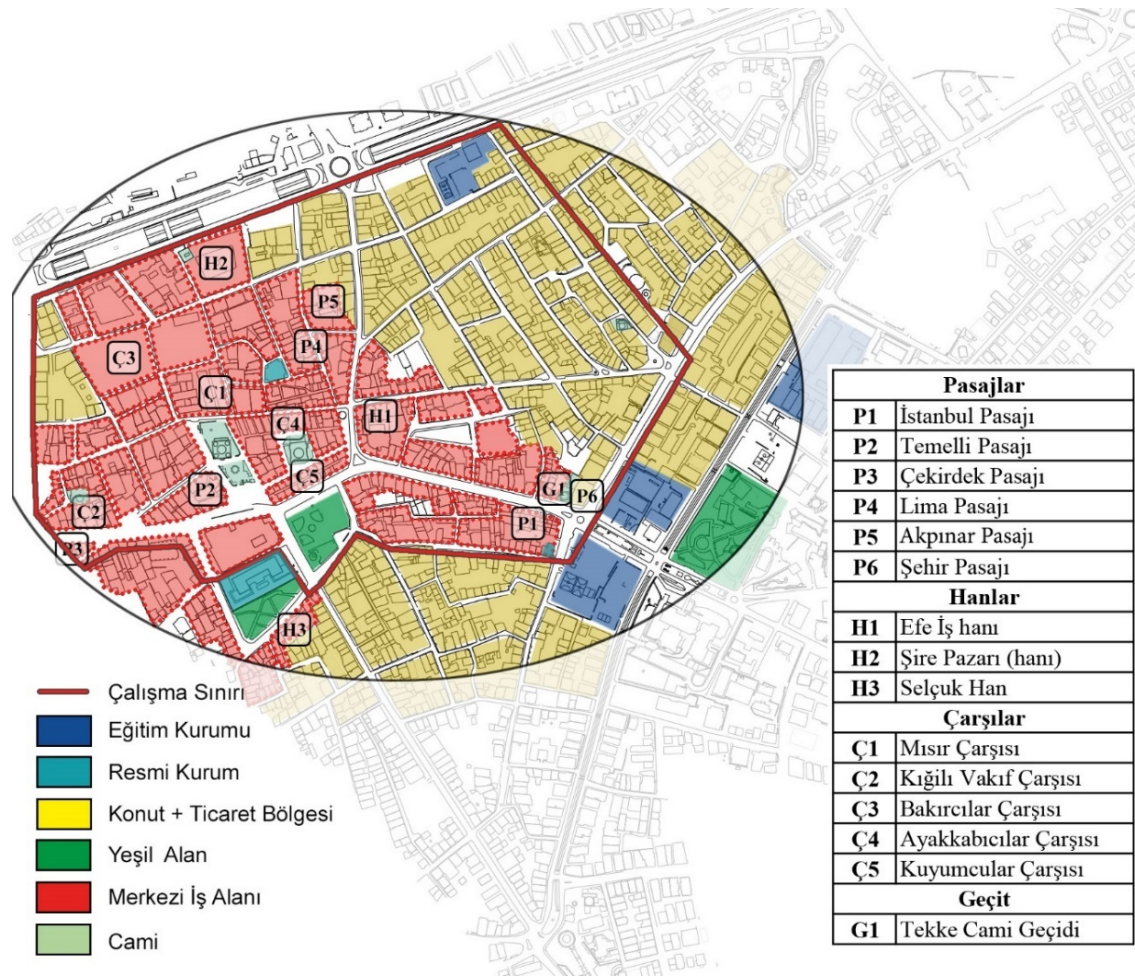
Çalışma alanında Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemine ait birçok işaret ögesi de yine bu caddeler üzerindedir. Bu sebeplerden caddelerin kullanıcılar tarafından tanımlanabilirliği yüksek olduğu ifade edilebilir. Ancak çalışma alanındaki ara sokaklar için durum farklıdır. Özellikle çalışma alanının güneyindeki konut bölgesinin sokak sistemi, birbirini karşılamayan organik bir yapıda olması sebebi ile tanımlanabilirliği zor bir bölgedir. Bu karmaşık yapının caddelerdeki yaya yükünü artırdığı düşünülmektedir.

Yayaların Malatya kent Meydanı’nı hangi amaçlar için kullandığını inceleyen Karakaş’a (2019) göre yayalar Soykan Meydanı; %25 oranında geçiş mekânı, %18,2’lik kısmı dinlenmek amaçlı, %17,2’lik kısmı buluşma amaçlı kullanılmaktadırlar. Kentin ticaret merkezi konumundaki alanın ticari kullanım oranı ise %12’dir. Bu veriler ışığında 2000’li yılların başında kent çeperinde bulunan sanayi alanlarının yerlerini AVM ve rekreasyon alanlarına bırakması sonucu, Soykan Meydanı’nın ticari fonksiyonundan çok geçiş kimliğinin öne çıktığı söylenebilir. Yaya sirkülasyon yoğunluğu 4.3.6 yaya sayım verileri başlığı altında irdelenmiştir.

Çalışma alanının sınır ve eşik imge haritası (Şekil 4.3.f) irdelendiğinde, yaya ve araç yoğunluğu yüksek caddelerin, yaya ölçeğinde çok sayıda eşik barındırdığı görülmektedir. Çevre yolu ve çevresindeki duvar, yayalar için en büyük sınırlayıcıdır. Minör sınırlandırıcılar çeşitlilik göstermektedir. Önemli minör sınırlayıcılar ise kaldırım çevresinde düzensiz bir şekilde yer alan kent donatıları, binaları veya yoğun araç yollarıdır.

Sınırlandırıcıların yoğunlukta bulunduğu yerler ayrıca yaya yoğunluğunda yüksek olduğu bölgelerdir.

Çalışma alanı ara mekân ve bölgeler bağlamında incelendiğinde (Şekil 4.4), çalışma alanının büyük çoğunluğunun ticaret bölgesi olduğu ve ara mekânların ticaret bölgesinde yoğunlaştığı görülmektedir. Pasajlar ve hanlar ticaret bölgesi içerisinde ana caddeler üzerinde yer alırken, çarşılar daha çok merkezi iş alanının çekirdeğinde konumlanmaktadır. Ayrıca çarşıların birbirleri ile güçlü bir bağlantılığı bulunmaktadır.

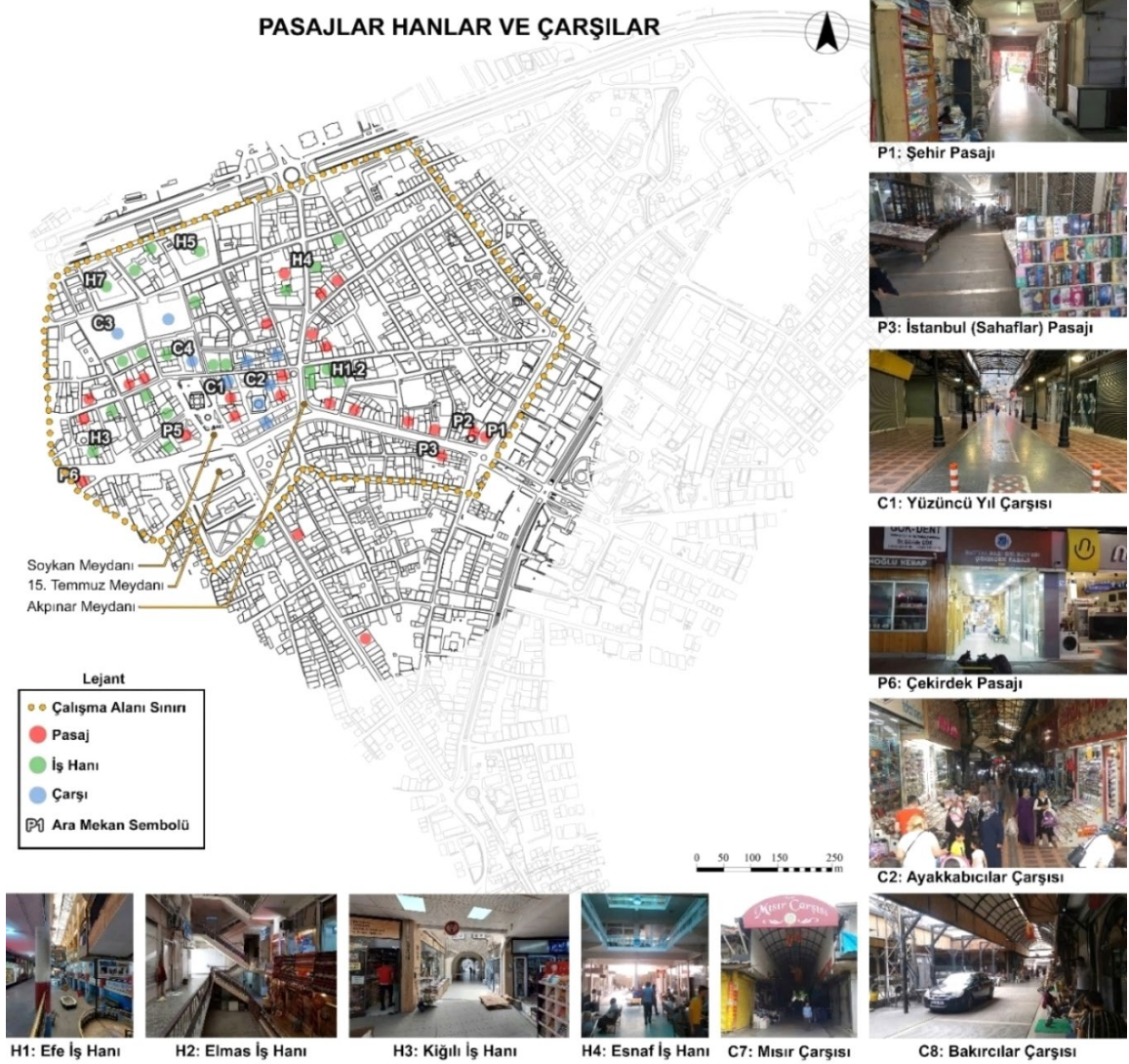


Şekil 4.4: Çalışma alanının bölgeler haritası ve ara mekânlar.

4.2 Kentsel Ara Mekân Okumaları

Kenti oluşturan, kentsel dış mekân ve yapılar, mekân organizasyonu içerisinde birbirini oluşturan ve tamamlayan, ögeler bütünüdür. Bir binanın, dış mekân ile kurduğu mekânsal ve sosyal ilişkileri ile bütünü oluşturur (Erdönmez ve Akı, 2005). Çalışmanın materyali olan ara mekânlar; kentsel dış mekânda kamusal mekân ile yarı kamusal mekân arasında bir konumda yer almaktadırlar. Kamusal mekân, yarı kamusal mekân ve özel mekân arasında

bir köprü oluşturmaktadırlar. Bu mekânlar genellikle üstü örtülü bir sokak veya bir koridor özelliği taşımaktadır. Dolayısıyla pasaj, han ve çarşılar kentsel ara mekân olarak da nitelendirilebilirler. Ara mekân kavramı, yaya sirkülasyonunda önemli bir yeri olan, ticaret ve sosyalleşme gibi işlevler barındıran; pasaj, han, geçit ve çarşılar ile bu mekânlar arasında kalan açık alan niteliğindeki mekânlar için kullanılmıştır. Şekil 4.5’de arazi çalışmaları ve literatür taramaları sonucu tespit edilen ara mekânların konumları sunulmuştur.



Şekil 4.5: Çalışma alanı içerisinde tespit edilen pasaj, han ve çarşılara genel bakış.

Kent merkezinin iki önemli düğüm noktası olan Soykan Meydanı ile Akpınar Meydanı arasında kalan bölgede ara mekânların yoğunluk gösterdiği görülmektedir. Özellikle çarşıların tamamı kent çekirdeği olarak nitelendirilen bu bölgede ve Yeni Cami'nin güneyinde konumlanmıştır. Soykan Meydanı'nın güneyinde yer alan İnönü Caddesi, Akpınar mevkiinin kuzeyine doğru devam eden Aslantepeler Caddesi, kuzeyde ise çevre yolu sınırları içerisinde kalan kent çekirdeğinde, çoğu parselinde bir han veya bir çarşının yer

almaktadır. Pasajlar ise İnönü Caddesi, Atatürk Caddesi gibi yaya ve araç yoğunluğunun yüksek olduğu yollarda konumlanmaktadır.

Pasaj, han, arasta ve çarşılar, kentin yaya sirkülasyonunun bir parçası ve kentlinin sosyalleşme, ticaret gibi ihtiyaçlarını karşıladığı kentsel ara mekân niteliğindeki alanlardır. Ancak Sanrı'ya (2015) göre potansiyeli tam olarak anlaşılamayan bu mekânlar üretim artışı olarak görülmektedir. Ara mekânlar için öneriler ve düzenlemeler uygulanarak potansiyeli gün yüzüne çıkarılabilir. Bu bağlamda kent merkezinde yapılan saha çalışmaları ile 15 pasaj, 22 han, 1 geçit, 1 arasta, 7 çarşı, olmak üzere toplam 46 ara mekân tespit edilmiştir. Gülenaz (1998), ve Özkan'ın, (2003), tipoloji çalışmalarından yararlanılmış ve 3 pasaj tipolojisi (çizgisel pasaj, avlulu pasaj, birleşik pasaj), 3 çarşı tipolojisi (sokak tipi çarşı, grid çarşı, ara çarşı) ve 4 han tipolojisi (ortak avlulu han, avlulu büro han, ticaret hanı, geçiş hanı) belirlenmiştir.

Çalışmanın bu bölümünde ara mekânların fiziksel ve algısal özelliklerine yer verilmiştir. Bu veriler doğrultusunda ara mekânlar için tipoloji çalışması yapılmıştır. Ara mekânlar; pasaj, çarşı ve han olmak üzere 3 ayrı alt başlık altında irdelenmiştir.

4.2.1 Pasaj okumaları

18. yüzyılın sonlarında Avrupa'da ortaya çıkan pasaj yapıları, 1860-1880 yıllarında İstanbul'da başlayan modernleşme hareketi ile uygulanmaya başlamıştır. İlk örnekleri İstanbul'un lüks mağaza ve lokantaların bulunduğu Pera bölgesi ve en işlek ticari caddelerinden olan İstiklal Caddesi'nde yer almaktadır. Bölgenin Batılı ve modern yüzü haline gelen İstiklal Caddesi'ndeki pasajlar, Paris pasajlarının etkisi büyüktür. Genellikle neo-klasik dönem mimari tarzını barındıran İstiklal Caddesi pasajları, süslü dış cephesi, vurgulu ve geniş girişleri ile ön plana çıkmaktadır (Elliott, 2010: s. 36).

Çalışma alanındaki pasajlar, İstanbul ve Paris pasajları ile karşılaştırıldığında, güçlü bir mimari üsluptan söz edilemez. 1960 yılından önceki yapılar; tek veya iki katlı ve kagir taşıyıcı sistemli ve az hareketli dış cepheye sahiplerdir. Cepheleri çeşitli dükkân tabelaları ile kaplanmış durumdadır. Giriş kapıları genellikle daha küçük ve vurgusuzdur. Bu yapıların genel işlevine bakıldığında; çay ocağı, sarraf, kitap evi, giyim mağazası gibi fonksiyonlar barındırdığı ve yapının tamamının ticari kullanımda olduğu görülmektedir. Yapım tarihi 1960 yılından sonra olan pasajlar ise çok katlı ve betonarme taşıyıcı sisteme sahiptirler. Dış cepheleri 1960 yılı öncesi pasajlar gibi gösterişsiz ve az hareketlidir. Pasaj geçişleri

genellikle bir koridoru anımsatır, dar, alçak betonarme tavanlı bu geçişlerde bazen, geçişin ortasında yer alan açık veya kapalı bir avlu görülebilir. Pasajların kullanım durumu ise ikiye ayrılmaktadır. Konut altı ticaret şeklinde kullanımı olduğu İstanbul Pasajı veya Temelli Pasajı gibi tamamen ticari fonksiyonların çalıştığı pasajlar mevcuttur. Ticari fonksiyonları çok çeşitlilik göstermektedir. Genellikle pasajların giriş kotları dükkanlardan oluşmaktayken alt veya üst kotlarda ofisler, çay ocakları vb. bulunmaktadır. Yukarıda belirtilen özelliklere göre 2020 yılında yapımı tamamlanan LCW Pasajı, kullanım durumu, geçiş ve bağlayıcı özellikleri ile diğer pasajlardan ayrılır. 4.2.4 han okumaları alt başlığında LCW Pasajı ve yakın çevresi daha detaylı irdelenmiştir.

Çalışma alanımızdaki pasajlar genellikle Malatya kentinin ilk yerleşim yeri olan Yeni Cami çevresi ile Akpınar ticari bölgesindeki İnönü Caddesi ve Aslanteppe Caddesi arasındaki ticari bölgede, 1930-1960 yılları arasında inşa edilmiştir. Pasajların ve Erken Cumhuriyet Dönemi yapılarının yoğun olduğu ikinci bölge ise Atatürk Caddesi'nin doğusundaki akstır. Bu akstaki pasajların birçoğunda yapım tarihi kesin olarak belli olmasa da yapıların mimari tekniği incelendiğinde 1960-1980 yılları arasında ve Yeni Cami çevresindeki pasajlara kıyasla daha yakın dönemde inşa edildiği düşünülmektedir.

Malatya Kent merkezinde bilinen en eski pasaj 20. Yüzyılın başında kentin ana caddesi olan PTT Caddesi ve İnönü Caddesi üzerinde, 1938 yılında inşa edilen Temelli Pasajı'dır. Günümüzde çalışma alanındaki pasajlar her ne kadar yoğun kullanıma sahip olsalar da bu mekânların bir kısmı eski önemini yitirmiş olup, genellikle atıl durumdadır. Ancak 2014-2018 yılları arasında yerel yönetimler tarafından iç mekân yenileme çalışmaları ile dükkân tabelaları değiştirilmiş ve cephe sağıklaştırma çalışmaları yapılmıştır.

Saha çalışmaları ve literatür taramaları sonucunda çalışma alanında 16 adet pasaj ve pasaj niteliğinde ara mekân geçişleri belirlenmiştir. Çizelge 4.1'de çalışma alanındaki pasajların isimleri, adresleri, iç mekân formları ve fotoğrafları sunulmuştur. Pasajların mekân formu, geçişin yönü dikkate alınarak hazırlanmış, girişler, kapatılmış girişler, galeri boşluğu, diğer ara mekânlar ile geçiş özelliği, havuz ve merdivenler mekân formu içerisinde gösterilmiştir. Çizelgede gösterilen veriler irdelendiğinde; pasajlar için 4 tip mekân oluşumu tespit edilmiştir:

Tek yapıdan oluşan pasajlar: İnönü Caddesi, Atatürk Caddesi gibi yoğun kullanıma sahip caddeler ile bir sokağı birleştiren, tek yapı adasında inşa edilmiştir. Bu tip pasajlar

ortasındaki avlu nedeni ile bazen bir iş hanını andırırlar. Bu pasajlar yönetim birimi bakımından giriş ve çıkışları kontrol altındadır. Bu sebepten yarı kamusal mekân tanımına daha uygundur. Fakat çeşitli sebeplerden bazı pasajların girişleri kapatılmıştır. Çalışma alanındaki bu tip pasajlara örnek olarak; Şehir Pasajı, Gökalp Pasajı, Çağlayan Pasajı, Tekke Geçidi ve İstanbulluoğlu Pasajı verilebilir.






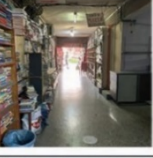


















İki yapı bloğundan oluşan pasajlar: İki caddeyi veya bir cadde ile bir sokağı birleştiren, iki kapılı pasajlardır. Bu pasajlar iki ayrı parseldeki yapıların iç mekânlarının birleştirilmesi ile oluşturulan geçitlerdir. Pasajların iç mekânlarında genellikle binaların arka bahçelerinden oluşan bir avlu yer almaktadır. Kullanım durumu bakımından zemin ticari fonksiyondayken üst katlar konut işlevinde kullanılmaktadır. Pasaj geçişlerinin üstü betonarme ile örtülü iken avlunun üstü saydam bir malzeme (polikarbon veya cam) ve çelik konstrüksiyon ile örtülüdür. Bu pasajlar, günün belli bir saatinden sonra geçişleri kapatıldığı için yarı kamusal mekân tanımına daha uygundur. Çalışma alanındaki bu tip pasajlara örnek olarak; Çekirdek Pasajı, Lima Pasajı, Birlik Pasajı, Öztaşlar Pasajı, Güneş Pasajı, Ünal Pasajı ve Akpınar Pasajı verilebilir.

Birden çok yapıdan oluşan pasajlar: Kentin önemli düğüm noktasında yer alan bu pasaj oluşumu bir meydanı kavşağı veya birden fazla caddeyi birbirine bağlamaktadır. Bu nedenle en yoğun kullanıma sahip pasaj tipidir. Yapı itibariyle bir arastayı andıran pasajlar, genellikle iki katlıdır ve tamamı ticaret fonksiyonunda kullanılır. Birden çok yapı arasında oluşturulan geçitlerin üstü polikarbon malzeme ve çelik konstrüksiyon ile kapatılmıştır. Geçitler daha çok üzerinde bulunduğu sokağın devamı gibi algılandığından görülebilirliği daha yüksektir. Çalışma alanındaki bu tip pasajlara örnek olarak; Temelli Pasajı ve İstanbul Pasajı verilebilir.

Birden çok yapı bloğu ve parselden oluşan pasajlar: Bu pasaj oluşumu diğer örneklerle kıyasla daha karmaşık bir yapıya sahiptir. Pasaj bazen bir cadde ile sokağı birleştirdiği gibi bazen de bir caddeyi başka bir ara mekâna geçiş sağlarlar. Bu pasaj tipini ticari kullanım durumu ise karmadır. Bir dini tesisin altında oluşan geçit, bir cadde ile sokağı bağladığı gibi cadde cephesinden girişi olan Kişili İş Hanı, bir pasaj aracılığıyla başka bir caddeye ulaşım imkânı vermektedir. Bu tip geçişler bazen tesadüfen oluşabildiği gibi bazen de arsa sahipleri veya yerel yönetimler tarafından bilinçli yollarla oluşturulmaktadır. Buradaki oluşumun amacı pasaj veya han yapılarının ticari sirkülasyonunun artırılması şeklinde yorumlanabilir. Çalışma alanındaki bu tip pasajlara örnek olarak; Çekirdek Pasajı, LCW Pasajı, Kuşçuoğlu

Pasajı verilebilir. Çizelge 4.1’de sunulan pasajların konumları irdelendiğinde, kentin önemli ana caddelerinden olan İnönü Caddesi ve Atatürk Caddesi üzerinde 8 adet pasaj bulunmaktadır. Kent merkezinin çevre yoluna bağlantısını sağlayan Aslantepe Caddesi ile bu caddenin paralelindeki İyiliksever Sokak’ta ise 3 adet pasaj yer almaktadır. Diğer 5 pasaj ise İnönü Caddesi’nin kuzey paralelindeki Cezmi Kartay Caddesi ve bu caddenin devamındaki Halep Caddesi’nde yer almaktadır.

Çizelge 4.1: Çalışma alanında yer alan pasajlar

Yapı adı	Adres	Mekan formu	Dış cephe fotoğrafı	İç mekan fotoğrafları
İstanbul Pasajı	Saray Mah. Atatürk Caddesi			
Şehir Pasajı	K. Hüseyinbey Mah. Sivas Cad. – Atatürk Cad.			
Gökalp Pasajı	B. Hüseyin Mah. İnönü Caddesi			
LCW Pasajı	B. Hüseyinbey Mah. Atatürk Caddesi			
Temelli Pasajı	Hamidiye Mah. İnönü Cad. – PTT Cad.			
Akpınar Pasajı	Akpınar Mah. Şehit İ. Ahmet Sarıoğlu Sok. -İyiliksever Sok.			
Kuşçuoğlu Pasajı	Dabakhane Mah. Halep Caddesi			
Çekirdek Pasajı	Hamidiye Mah. İnönü Cad.-Nasuhi Cad.			

▶ Giriş ❌ Kapatılmış Giriş ➡ Mekan geçişleri ▨ Galeri Boşluğu || Merdiven □ Havuz

Çizelge 4.1 (devam) Çalışma alanında yer alan pasajlar

Tekke Cami Geçidi	B. Hüseyin Bey Mah. Atatürk Caddesi, Turfanda Sokak 1. ara				
Lima Pasajı	Halfettin Mah. İyiliksever Sok.- Ş. Pazarı 2. Sok.				
Birlik Pasajı	Halep Cad. Turgut Temelli Caddesi karşısı				
Öztaşlar Pasajı	Akpınar Mah. Aslantepe Caddesi				
Ünal Pasajı	Dabakhane Mah. Halep Caddesi, 1. Sokak				
Güneş Pasajı	Dabakhane Mah. Aslantepe Cad.				
Çağlayan Pasajı	B. Hüseyin Bey Mah. Cezmi Kartay Caddesi				
İstanbuluoğlu Pasajı	B. Hüseyin Bey Mah. Atatürk Caddesi, Turfanda Sokak 2. ara				
 Giriş	 Kapatılmış Giriş	 Mekan geçişleri	 Galeri Boşluğu	 Merdiven	 Havuz

Çalışma alanındaki pasajların girişleri irdelendiğinde, üç ayrı durum ile karşılaşılmaktadır. İlk durum, sade ve düzenli giriş vurgusuna sahip pasajlardır. İstanbul Pasajı ve Çekirdek Pasajı'nda 2014 yılında yerel yönetim tarafından cephe sağlıklılaştırma çalışması yapılmıştır.

İkinci durum ise pasajların girişlerinde yer alan çok sayıda ve karışık dükkan tabelaları nedeni ile algılanamamasıdır. Özellikle, İstanbulluoğlu Pasajı, Gökalp Pasajı ve Çağlayan Pasajı örneklerinde olduğu gibi, özel işletmeler tarafından pasaj girişlerindeki reklam tabelaları, pasajın tek bir ticari birim gibi algılanmasına neden olmaktadır. Bir diğer durum ise pasaj girişinin oldukça sade olması nedeniyle giriş algısı zayıftır. Bu durum LCW Pasajı'nda ve Birlik Pasajı'nda görülmektedir. Hızlı ve Ulubay (2016)'a göre, vurgulu cephe özelliklerine sahip iki sokak veya cadde arasında geçit özelliği barındıran ayrıca işitsel veya görsel uyarıcıların yoğun olduğu bölgelerde yer alan pasajların cadde üzerindeki algılarının daha yüksek olduğu görülmüştür.

Giriş algısı zayıf, dış cephesi bakımsız olan ve geçit özelliğini yitirmiş pasajların çoğu bakımsız ve loş koridorlara sahipken, iç mekândaki dükkanların işlevleri depoya veya atölyelere dönüşmüştür. Ayrıca özel işletmeler tarafından işgal edilmiş pasajlardaki dükkanların büyük çoğunluğu kullanılmamakta ve bu durumda olan pasajlar geçiş özelliklerini yitirmişlerdir.


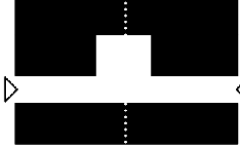
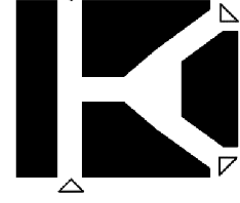
Çizelge 4.1'de verilen mekân formu değerlendirilmiş ve çalışma alanında yer alan pasajların tipolojisi Şekil 4.6'da sunulmuştur. Çalışma alanındaki pasajlar için, çizgisel pasaj, avlulu pasaj ve birleşik pasaj olmak üzere 3 ayrı tipoloji üretilmiştir. Pasaj tipolojileri şu şekildedir:

Çizgisel pasaj: Genel pasaj tanımına en çok benzerlik gösteren pasaj tipolojisidir. İki cadde veya sokağı birbirine bağlayan, tek veya birden çok yapı grubundan oluşan, genellikle iki katlı pasaj tipolojisidir. Pasajın düz bir koridor olması neticesinde dinamik bir mekân algısı oluşturmaktadır. Ancak pasaj yolunun genişledikçe çay evleri ve restoranlar tarafında kullanılan pasaj yolunda, durağan bir mekân algısı hissedilmektedir.

Avlulu pasaj: İki farklı yapı ile bu yapıların ortak arka bahçesinden oluşan pasaj tipolojisidir. Bu tipolojide arka bahçe, apartmanları ve devamında sokakları birbirine bağlayan bir köprü görevindedir. Pasaj yolu dinamik bir mekân iken ortada yer alan avlu pasif ve durağan bir mekân yaratmaktadır. Bu pasaj tipolojisi genellikle yoğun cadde ile yaya sirkülasyonu daha az olan bir sokak arasında yer almaktadır.

Birleşik pasaj: Birbirinden bağımsız birden çok yapı grubu arasında yer alan pasaj tipolojisidir. Yapı aralarındaki boşluklara ticari fonksiyon kazandırılmıştır. Farklı açıda yolların birleşmesi ile oluşan pasaj sürpriz mekânlar yaratmaktadır. Bu sebepten pasaj,

devingen ve hareketli bir mekân algısına sahiptir. Çalışma alanında “birleşik pasaja” tek örnek Temelli Pasajı’dır.

PASAJ TİPOLOJİSİ	
Çizgisel Pasaj	
	Fonksiyonlar: Kitapçı, çay evi gıda, giyim Sirkülasyon: Geçiş Örn. İstanbul Pasajı, Çekirdek Pasajı
Avlulu Pasaj	
	Fonksiyonlar: Kafe, çay evi Sirkülasyon: Geçiş ve durağan Örn. Akpınar Pasajı, Liman Pasajı
Birleşik Pasaj	
	Fonksiyonlar: Vitaminbar, çay evi, giyim Sirkülasyon: Devingen, hareketli Örn. Temelli Pasajı

Şekil 4.6: Çalışma alanını mekânsal pasaj tipolojileri.

Çizelge 4.2’de çalışma alanında yer alan pasajların geçiş özellikleri ve mimari durumları verilmiştir. Çalışma alanında en çok çizgisel pasaj tipolojisinde pasajın yer aldığı görülmektedir. Birleşik pasaj tipolojisindeki tek örnek Temelli Pasajı’dır. 4 ayrı kapıya sahip olan Temelli Pasajı, en çok girişi bulunan pasajdır. Genellikle pasajlarda 2 kapı bulunmaktayken Çağlayan Pasajı ve İstanbulluoğlu Pasajı’nın bir kapının kapatılması nedeni ile tek girişe sahiptirler. LCW Pasajı ile Kuşçuoğlu Pasajı’nın da birer girişi bulunmaktadır. Ancak pasajlar iç mekândan başka bir ara mekân ile bağlandıkları için geçiş özelliklerini korumaktadırlar.

Çizelge 4.2: Çalışma alanında yer alan pasajlar matrisi

	Mekan Tipolojisi	Kapı Sayısı	Ara Mekan Bağlantısı	Geçiş Uzunluk	Kontrollü Giriş	Yapı Kullanım Durumu	Yapım Tarihi	Taşıyıcı Sistemi	Mimari Durum
Temelli Pasajı	Birleşik	4	yok	155 m	yok	Ticari	1938	Kagir	orta
Akpınar Pasajı	Avlu geçiş	2	yok	54 m	yok	Tic.+Konut	1970-1980	Betonarme	orta
Lima Pasajı	Avlu geçiş	2	yok	42 m	yok	Tic.+Konut	1970-1980	Betonarme	kötü
Şehir Pasajı	Avlu geçiş	2	yok	25 m	var	Tic.+Konut	1970-1980	Betonarme	kötü
Gökalp Pasajı	Avlu geçiş	2	yok	61 m	var	Tic.+Konut	1980-1990	Betonarme	orta
Güneş Pasajı	Avlu geçiş	2	var	54 m	yok	Tic.+Konut	1970-1980	Betonarme	kötü
Öztaşlar Pasajı	Avlu geçiş	2	var	40 m	var	Ticari	1980-1990	Betonarme	orta
İstanbul Pasajı	Çizgisel Pasaj	2	yok	88 m	yok	Ticari	1930-1940	Karma	orta
Çekirdek Pasajı	Çizgisel Pasaj	2	yok	25 m	yok	Tic.+Konut	1970-1980	Betonarme	iyi
LCW Pasajı	Çizgisel Pasaj	1*	var	23 m	var	Ticari	2020	Betonarme	iyi
Kuşçuoğlu Pasajı	Çizgisel Pasaj	1*	var	58 m	yok	Ticari	1970-1980	Betonarme	orta
Birlik Pasajı	Çizgisel Pasaj	2	yok	37 m	var	Tic.+Konut	1970-1980	Betonarme	orta
İstanbulluoğlu Pasajı	Çizgisel Pasaj	1	yok	41 m	var	Ticari	1980-1990	Betonarme	kötü
Tekte Cami Geçidi	Çizgisel Pasaj	2	yok	44 m	yok	Dini	1988	Betonarme	orta
Ünal Pasajı**	Çizgisel Pasaj	2	var	45 m	var	Ticari	1970-1980	Betonarme	orta
Çağlayan Pasajı**	Çizgisel Pasaj	1	yok	21 m	var	Ticari	1970-1980	Betonarme	kötü

*Pasajın diğer ara mekânlar ile olan giriş sayısı **Pasajın ismi belirlenmemiş apartman ismi kullanılmıştır.

Kontrollü giriş özelliği bakımından pasajlar irdelendiğinde, çalışma alanında yer alan 16 pasajın 8'inde günün her saatinde giriş serbest iken diğer 8 pasaj gece belirlenen saat aralığında giriş-çıkışlar kapatılmaktadır. Sadece denetim mekânizması özelliği dikkate alındığında, pasajların bir kısmının “yarı kamusal mekân” sınıfına daha yakın olduğu göstermektedir.

Yapıların kullanım durumu bakımından açısından pasajlar irdelendiğinde, 7 pasajın konut altı ticaret, 8 pasajın ticaret, 1 pasajın ise dini fonksiyona sahip yapılarda bulunduğu gözlemlenmektedir. Mimari durum ve yapı kullanım durumu karşılaştırıldığında atıl durumda olan pasajların çoğunun konut altı ticaret fonksiyonuna sahip yapılardaki pasajlar olduğu anlaşılmaktadır.

Bir sonraki bölümde yapıların genel özellikleri irdelenmiş, fotoğraf ve çizimler ile geçişlerin mekân okuması yapılmıştır. Pasajların mekân okuması için yaya sirkülasyonu yüksek bölgelerde bulunan ve farklı mekânsal formlar barındıran; İstanbul Pasajı, Çekirdek Pasajı, Akpınar Pasajı ve Temelli Pasajı seçilmiştir.

İstanbul Pasajı: Saray Mahallesi'nde yer alan İstanbul Pasajı, kentin ana aksı İnönü Caddesi'nin bir uzantısı olan Atatürk Caddesi'nin güneyinde, doğu-batı yönünde, 88 metre uzunluğunda çizgisel bir pasajdır. İki girişe sahip olan pasaj, doğu yönündeki Beşkonaklar Caddesi'nden başlayıp batısındaki yayalaştırılmış Atatürk Caddesi 3. Sokakta son bulmaktadır. İstanbul Pasajı, Atatürk Caddesi ile bu caddenin güney paralelindeki H. Hüseyin Bey Sokak arasında kalan 14 ayrı yapı adasından oluşmuş, sokakvari bir pasajdır. İstanbul Pasajı genellikle iki katlıdır. Üst katında yer alan birkaç köprü ile yapılar arasında bağlantı sağlanmıştır (Şekil 4.7).



Şekil 4.7: İstanbul Pasajı yapı künyesi.

Pasaj içerisinde çok sayıda dükkan bulunmakta ve bu dükkanların büyük çoğunluğu sahaflardan ve çay ocaklarından oluşmaktadır. Bu sebepten pasajın bir diğer ismi Sahaflar

Çarşısı'dır. Atatürk Caddesi'ne cephesi olan birkaç dükkan çift cepheden oluşmakta ve İstanbul Pasajı ile cadde arasında geçiş özelliği bulunmaktadır. Ayrıca pasaj içerisinden güney kısmında bulunan bir çay bahçesine de geçiş yer almaktadır. Pasaj, ticari birimler içerisinden de bağlantı sağlayan kompakt bir yapıya sahiptir. Ancak mekân dizim analizinde bu mekân içi geçişler dikkate alınmamış sadece kamusal ve yarı kamusal yolların analizi yapılmıştır.

Pasaj, merkezi bir konumda, ana caddede ve önemli bir düğüm noktası üzerinde yer alırken, çevresinde çok sayıda erken cumhuriyet dönemi mimari eserler bulundurması sebebi ile okunabilirliği yüksek bir mekân olmaktadır. İstanbul Pasajı (Şekil 4.8), yapım tarihinden itibaren Malatya kentinin önemli pasajlarından biridir. Pasajın karşısında 1970 yıllarına kadar İstanbul Sineması hizmet vermekteydi. Günümüzde ise İstanbul Sineması'nın yerinde Gazi Parkı (Şekil 4.9) bulunmaktadır.



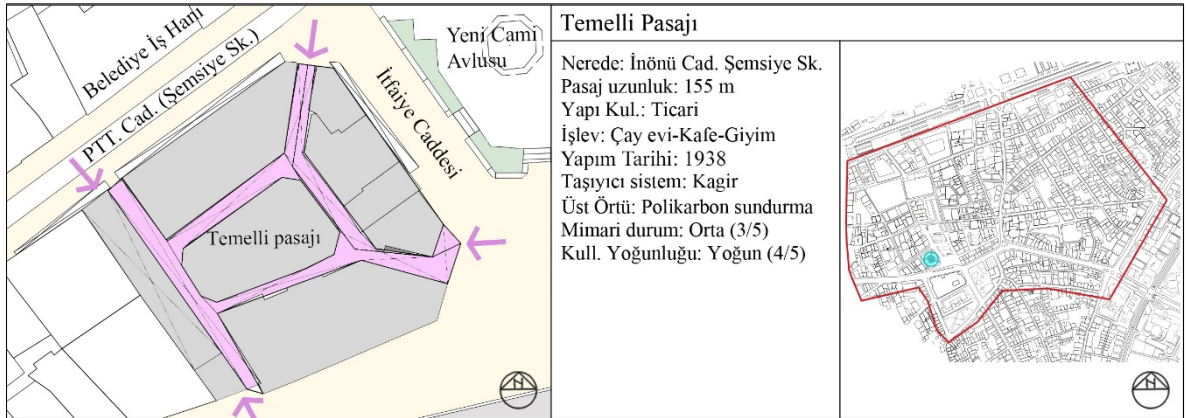
Şekil 4.8: 1963 yılı Kışla Caddesi, Sağda Tekke Cami, solda İstanbul Pasajı (M. Hamamcı, 1963; Gögebakan, 2004).



Şekil 4.9: Solda Gazi Parkı, sağda İstanbul Pasajı.

Temelli Pasajı: Hamidiye Mahallesi'nde Malatya Kent çekirdeğinde Soykan Meydanı'nda (Yeni Cami Meydanı), İnönü Caddesi üzerinde yer alan Temelli Pasajı'nın kuzeybatısında Şemsiye Sokak (PTT Caddesi), Kuzeydoğusunda ise Yeni Cami yer almaktadır. Temelli Pasajı'nın yakın çevresinde çok sayıda han, pasaj ve çarşı bulunmaktadır. Yapımı 1938 yılında tamamlanan pasajın güney batısında yer alan iki yapı, İnönü Caddesi ile Şemsiye Sokak arasındaki geçişi tamamlayacak şekilde bitişik nizamlı, tek katlı dükkan sıraları bulunmaktadır (Şekil 4.10). Temelli Pasajı'nın, Yeni Cami tarafında bulunan yapı parçası iki katlı ve betonarme taşıyıcı sisteme sahiptir. Diğer parçalar tek katlı ve kagir taşıyıcı sistemdedir. Şekil 4.11'de görülen fotoğrafta pasajın bütün dükkanlarının tek katlı olduğu görülmektedir. Bu durumda Yeni Cami tarafındaki bu yapı parçasının yıkılıp yeniden

yapıldığı ya da mevcut dükkan üzerinde tadilat yapılarak bir kat daha eklendiği düşünülmektedir. Daha detaylı mimari bulgular için mimari araştırma yapılmalıdır.



Şekil 4.10: Temelli Pasajı yapı künyesi



Şekil 4.11: Solda 1960'lı yıllarda Temelli Pasajı (C. Yalvaç; Göğebakan, 2004) sağda Günümüzde Temelli Pasajı (Google streetview, 2019).

Beş yapı bloğundan oluşan Temelli Pasajı'nda sokak dokusunu andıran altı pasaj yolu bulunmaktadır. Pasajın bu formu dükkan cephesini 160 metreden 418 metre uzunluğuna çıkararak yapı adası içerisinde daha fazla dükkan yüzeyi oluşturmasını sağlamaktadır. Aynı zamanda yapı çevresindeki yolları birbirine bağlama özelliği bulunan bu yollar sayesinde yaya sirkülasyonunu yönlendirici bir etki oluşturmaktadır. Bu özellikler ticari fonksiyonları güçlendirmekte ve pasajın ekonomik değerini artırdığı düşünülmektedir. Pasajın, kent meydanına bir cephesi olması, İnönü Caddesi ve PTT Caddesi arasında yer alması ve bu caddeler arasında geçiş özelliği barındırması sonucunda erişilebilirliği yüksek bir mekândır. Ayrıca çevresinde çok sayıda Son Osmanlı ve Erken Cumhuriyet dönemine ait tescilli yapının bulunması sebebi ile bilinirliği yüksek olan pasaj, aynı zamanda "Tescilli Hükümet Konağı, İnönü Anıtı, Çarşı Hamamı ve Yeni Cami Koruma Alan Planı" içerisinde yer almaktadır. Temelli Pasajı'na, 2010 yılında il meclisi tarafından Malatya'nın modern yüzüne yakışmadığı gerekçesiyle, çok katlı bir iş merkezine dönüştürülmesi önerilmiştir. (URL-5).

Bu nedenle pasaj, han ve çarşıların kentsel mekân organizasyonundaki yerinin okunması ihtiyacı doğmuştur.

Pasajın içerisindeki dükkanların ticari fonksiyonları incelendiğinde: giyim mağazası, çay ocağı ve vitamin bar işlevinin olduğu gözlemlenmiştir. Kuzey-güney yönünde PTT Caddesi ile İnönü Caddesi'ni bağlayan yolda genellikle giyim mağazaları yer almakta ve dinamik bir mekân algısı yaratır. Diğer yollarda ise hizmet sektörünü yoğunlukta ve bu pasaj yollarında kafelere ait masa ve sandalyelere rastlanmaktadır. Bu işlevler sayesinde iç mekândaki 2.60-3.00 metre genişliğindeki iç yollar, bir geçiş mekânından çok, durma bekleme eyleminin gerçekleştiği bir mekâna dönüşmektedir. Kuzey-güney yönünde PTT Caddesi ve İnönü Caddesi bağlantısını sağlayan 3 metrelik yol, geçiş özelliği bakımından diğer yollara göre daha güçlüdür (Şekil 4.12).

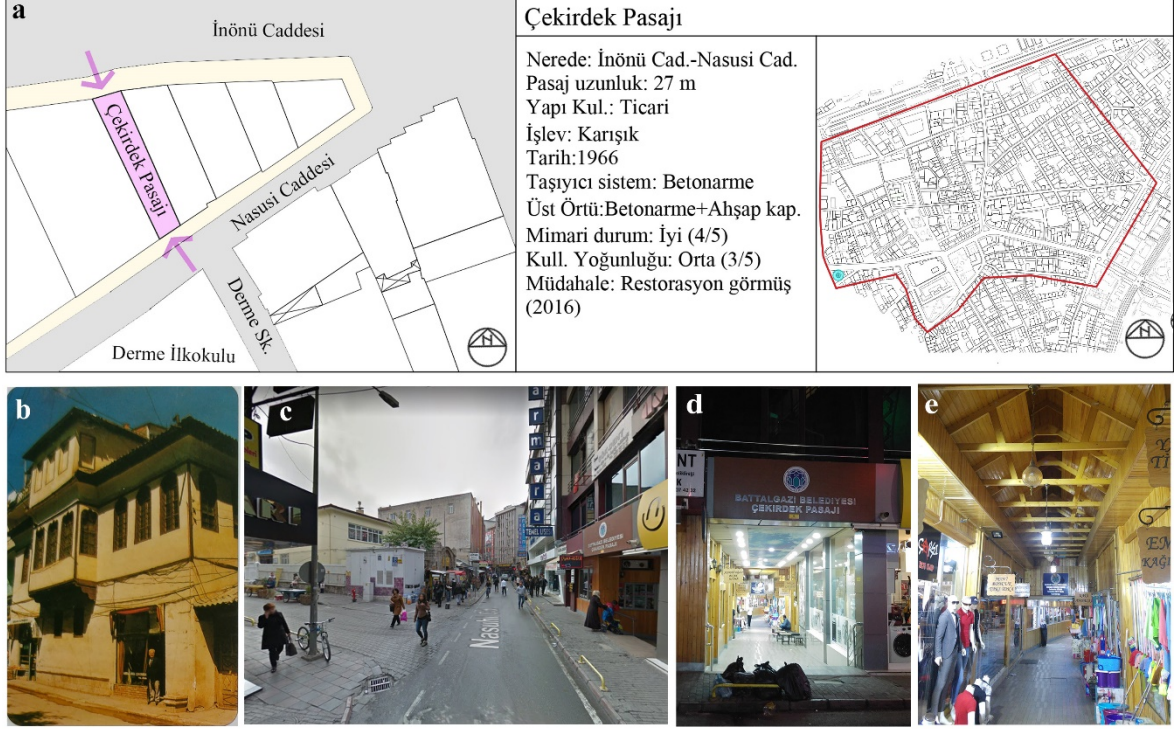


Şekil 4.12: Temelli Pasajı Fotoğrafları a. Şemsiye Sokak girişi b. İnönü Caddesi girişi c. Pasaj İçinden İnönü Caddesi ve Valilik Binası.

Çekirdek Pasajı: İnönü Caddesi ile Nasuhi Caddesi arasında yer alan Çekirdek Pasajı, 27 metre uzunluğuyla cadde ile arka sokaklar arasında bir köprü görevi görmektedir. Pasaj, güneyinde yer alan Derme Sokak'ı İnönü Caddesi'ne bağlayan düz bir aks niteliğindedir. Pasajın İnönü Caddesi girişinden düz bir aks çizildiğinde önce PTT Caddesi sonra Yeni Cami ile karşılaşılır. Pasajın batı yönünde ise kentin minör odak noktalarından biri olan Milli Egemenlik Caddesi yer almaktadır (Şekil 4.13).

Çekirdek Pasajı'nın mimari durumu incelendiğinde 1960-1970 yılları arasında inşa edildiği tahmin edilmektedir. Çekirdek Pasajı inşa edilmeden önce yapının yerinde Çekirdek Konağı (Şekil 4.13.b) yer almaktadır. Günümüzdeki yapı 5 katlı, betonarme taşıyıcı sistemlidir. Pasajın bütün katları ticari amaç için kullanılmaktadır. Bu pasajın yaklaşık 350 metre batı

yönünde yine İnönü Caddesi üzerinde Çekirdek Pasajı ile benzer mimari ve sokak özellikleri taşıyan Günçalar Pasajı yer almaktadır. Bu iki pasajda aynı dönemlerde belediye tarafından 2016 yılında sağlıklılaştırma çalışmaları yapılmıştır. Günçalar Pasajı çalışma alanı dışarısında kaldığı için kapsam dışı bırakılmıştır.



Şekil 4.13: Çekirdek Pasajı Künyesi, a. Yapının mimari özellikleri ve çalışma alanındaki yeri, b. Çekirdek Konağı (Gögebakan, 2004), c. Pasajın arka cephesi ve Nasuhi Caddesi, d. İnönü Caddesi girişi (ön Cephe) e. Çekirdek Pasajı'nın iç mekân görseli.

4.2.3 Çarşı okumaları

Araştırmanın materyali olan kent merkezindeki çarşılar, diğer ticari mekânların aksine kent çekirdeğinin merkezinde öbekler halinde bir bütünü oluşturan ama kendi içlerinde tek bir ticaret adasını kaplayan genellikle üstü çelik konstrüksiyon ve polikarbon malzeme veya geo-tekstil gölgelendirme malzemeleri ile örtülü birer sokak parçalarıdır. Çeşitli mekânsal formlara sahip olan çarşılar, kullanıcıya sürpriz mekânlar sunarak, algılamada kolaylık sağlarken, kesintisiz devam eden ana sokağın son noktasının da algılanmasına olanak vermektedir. Çalışma alanında, farklı kentsel mekânlar arası geçişleri ile güçlü ilişkiler kuran; Bakırcılar Çarşısı, 100. Yıl Çarşısı, Cumhuriyet Çarşısı, Ayakkabıcılar Çarşısı ve Mısır Çarşısı gibi geçiş ve ticaret mekânları bulunmaktadır.

Çizelge 4.3'de çalışma alanında yer alan 8 adet çarşının; isimleri, konumları, mekân formları ve fotoğrafları verilmiştir. Mekân formları incelendiğinde, Mısır Çarşısı dışındaki tüm

çarşıların birden çok girişi bulunan genellikle doğu batı yönünde uzun bir aksa bağlanmış tali yollar ile desteklenmiş bir yapıda olduğu görülmektedir. Mısır Çarşısı ise kuzey-güney yönünde tek bir aksa sahip çizgisel ve daha az geçirimli bir mekân olma özelliği ile diğer çarşılarda ayrılmaktadır.

Çizelge 4.3: Çalışma alanında yer alan çarşılar

Yapı adı	Adres	Mekan formu	Dış cephe fotoğrafı	İç mekan fotoğrafı			
Mısırcılar Çarşısı	Yenihamam Mah. Cezmikartay Cad.- Hal sokak						
Bakırcılar Çarşısı	Dabakhane Mah. Boztepe Caddesi						
Kuyumcular Çarşısı	Yenihamam Mah. İnönü Cad. Aslantepeler Cad.-Cumhuriyet Çarşısı Sokak						
Demirciler Çarşısı	Yenihamam Mah. Akpınar Sokak						
100. Yıl Çarşısı	Hamidiye Mah. Cezmi Kartay Cad. Ayakkabıcılar Sokak						
Cumhuriyet Çarşısı	Hamidiye Mah. Yenicami Sokak						
Kasap Pazarı	Yenihamam Mah. Hal Sokak, Şire Pazarı Sokak						
Ayakkabıcılar Çarşısı	Yenihamam Mah. Cezmi Kartay Caddesi, Soykan Meydanı, Akpınar						

Dabakhane Mahallesi'nde tek bir ada üzerinde yer alan Bakırcılar Çarşısı, tek çeşit ürün bulundurması, grid sistemli bir yapı adasında yer alması, üst örtülü ve saçaklı bir yapı olması nedeniyle arasta niteliğinde ticari bir mekândır. Tek ve iki katlı 57 ayrı yapı adasından oluşan çarşının yaya yollarının üstü, çelik konstrüksiyon ve polikarbon malzeme ile örtülüdür. Çarşı cephesinde bulunan sundurma ve iç yolların üstü kapalı olması sebebi ile yapı tek katlı gibi algılanmaktadır. Ancak genelde boş olan ya da depo olarak kullanılan üst dükkanlar atıl durumdadır. Çarşının ticari ekosistemine baktığımızda, çarşının adından da anlaşıldığı üzere dükkanların ticari işlevleri genellikle bakırcı ve demirci atölyesidir. Diğer önemli ticari fonksiyonlar ise lokantalar ve çay ocaklarıdır.

Gögebakan'a (2004) göre Malatya kentinin en eski çarşılarından biri olan Bakırcılar Çarşısı, 19. yüzyılın ortalarında bakırcı esnafının faaliyet gösterdiği birkaç dükkândan oluşan bir çarşı olduğu bilinmektedir. 1965 yılında bugünkü mekânsal formuna ulaşan çarşı, yerel yönetimler tarafından 2014 yılında ön cephe sağlıklaştırma çalışması gerçekleştirilmiş ve günümüzdeki halini almıştır (Şekil 4.14).





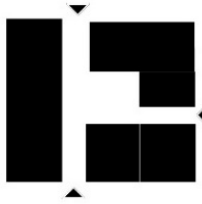
Şekil 4.14: Malatya Bakırcılar Çarşısı, a. Cephe sağlıklaştırma çalışması öncesi (URL-5).
b. Sonrası (Google sokak görünümü).

Bakırcılar Çarşısı'nın hemen doğusunda, kent çekirdeğinin neredeyse merkezinde Kasap Pazarı yer almaktadır. Kasap Pazarı majör odak noktası olan Soykan Meydanı ile Çevre yolu arasında konumlanmıştır. Tonoz çatılı tek bir yapıdan oluşan çarşının 3 ayrı girişi bulunmaktadır. Bakırcılar Çarşısı'nın çevresinde çok sayıda ara mekâna rastlanmaktadır. Ancak yapı bir geçiş mekânından çok ticari bir birimdir. Bu sebepten çevresindeki ara mekânlar için bir eşik unsuru olarak görülebilir.

İnönü Caddesi'nin kuzey paralelinde yer alan Cumhuriyet Çarşısı'nın mekân formu incelendiğinde, birçok farklı dokudaki mekânlardan oluştuğu görülmektedir. Çarşı "T" şeklinde bir sokak yapısına ve yapının kuzeybatısında yer alan hanların arasında

kurulmuştur. Bu yapıların arka bahçelerinden oluşan açık bir avlu yer alır. Avlu, ikisi bina altlarından diğer ikisi ise Yeni Cami 1. Sokak'tan olmak üzere toplam dört ayrı girişe sahiptir. Kamusal mekânın bir parçası olan çarşı bu özelliği ile kullanıcılara sürpriz mekânlar sunmaktadır. Ancak Yeni Cami ve Söğütlü Cami gibi önemli iki işaret ögesi arasında yer alan çarşının algılanabilirliği zayıftır.

Çizelge 4.3'de sunulan mekân formu ve mimari özelliklere göre üç farklı çarşı tipolojisi belirlenmiştir (Şekil 4.15). Bu çarşı tipolojileri şu şekildedir:

ÇARŞI ADALARI TİPOLOJİSİ	
Sokak Tipi Çarşı	
	Fonksiyonlar: Nalburiye, bakırcı yemek Sirkülasyon: Devilgen, hareketli Örn. Demirciler Çarşısı
Grid Çarşı	
	Fonksiyonlar: Baharat, kayısıcı Sirkülasyon: Kesikli Örn. Yüzüncü yıl Çarşısı, Bakırcılar Çarşısı
Ara Çarşı	
	Fonksiyonlar: Sarraflar, Manifaturacılar Sirkülasyon: Devilgen, Örn.: Cumhuriyet Çarşısı, Kuyumcular Çarşısı

Şekil 4.15: Çarşı Tipolojisi (Gülenaz, 1998) çalışması değerlendirilerek üretilmiştir).

Sokak Tipi Çarşı: Kent merkezindeki yayalaştırılmış bir ticari aksın üstü sundurma ile kapatılmıştır. Çarşının ticari fonksiyonu ve yaya ulaşım yoğunluğu yüksek olan çarşı tipolojisidir. Çalışma alanındaki, Demirciler Çarşısı ve kısmen Mısır Çarşısı sokak tipi çarşılarına örnektir.

Grid (Arasta) Çarşı: Bu çarşı tipolojisi arasta tanımına benzemektedir. Grid mekân forma sahip genellikle üstü sundurmalar ile örtülü ve benzer ürün yelpazesinde faaliyet gösteren

atölye ve dükkanların yer aldığı çarşı tipolojisidir. Çalışma alanındaki, Bakırcılar Çarşısı ve 100. Yıl Çarşısı, grid çarşı tipolojisindeki çarşılardır.

Ara Çarşı: Birden çok yapı arasındaki kadastro boşlukları, arka bahçeler ve avlulardan oluşan bir çarşı tipolojisidir. Araştırma alanındaki Kuyumcular Çarşısı ve Cumhuriyet Çarşısı ara çarşı tipolojisine bir örnektir. Ara çarşıların girişi apartman pasajları gibi dar ve sade bir girişe sahiptir. Ara çarşının parsel tipolojisinde bakıldığında kare formulu, ortasında arka bahçeden oluşturulmuş bir avlu yer almaktadır. Aynı zamanda daha dar olan parseller çizgisel formda üstü sundurma ile örtülüdür. Çarşının ana aksını dik açı ile kesen tali yollara sahip bir çarşı tipolojisidir.

Çalışma alanında valilik binası ile Yeni Cami arasında bir adet kapalı çarşı mevcuttur. Halihazırda kent Meydanı'nın bir parçası olan kapalı çarşı, yer altı çarşısı niteliğinde ve kentin yaya ulaşımına doğrudan etkisi olmadığı için çalışma kapsamı dışı bırakılmıştır.

Çalışma alanında ara mekân niteliğinde toplam 8 adet çarşı bulunmaktadır. Çizelge 4.4'de sunulan çarşı matrisinde de görüldüğü üzere, 3'er adet sokak ve grid tipolojisinde çarşı ve 2 adet de ara çarşı tipolojisinde çarşı yer almaktadır.

Çizelge 4.4: Çalışma alanında yer alan çarşılar matrisi

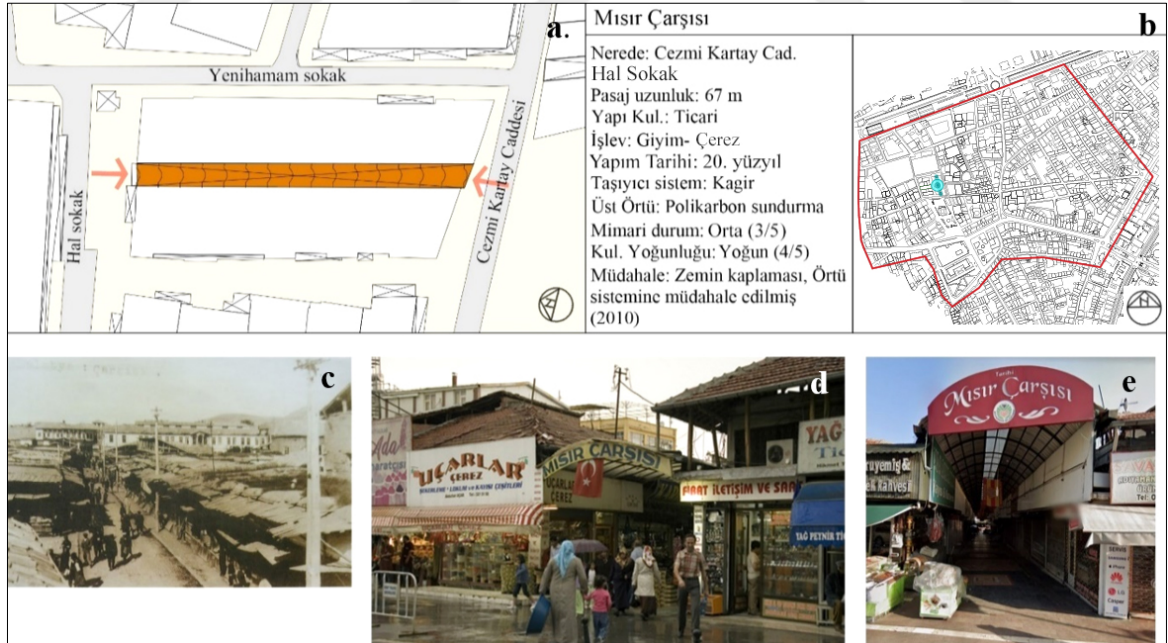
	Mekan Tipolojisi	Kapı sayısı	Ara mekân bağlantısı	Segment Uzunluk	Kontrollü Giriş	Yapı Kullanım durumu	Yapım tarihi	Mimari durum
Mısırcılar Çarşısı	Sokak	2	yok	67 m	yok	Ticari	1964	orta
Demirciler Çarşısı	Sokak	8	yok	103 m	yok	Ticari	1950-1960	kötü
Ayakkabıcılar Çarşısı	Sokak	6	yok	157 m	yok	Ticari	1930-1940	orta
Kasap Çarşısı	Grid	4	yok	173 m	var	Ticari	1970-1990	orta
100. Yıl Çarşısı	Grid	4	yok	108 m	yok	Ticari	1950-1960	orta
Bakırcılar Çarşısı	Grid	9	yok	423 m	var	Ticari	1964	İyi
Cumhuriyet Çarşısı	Ara	3	var	46 m	yok	Ticari	1970-1990	orta
Kuyumcular Çarşısı	Ara	8	yok	129 m	yok	Ticari	1960-1980	kötü

Çarşı araştırma konusu olan diğer ara mekânlara kıyasla geceleri de açık olma ve kontrollü giriş bakımından daha serbesttir. Sadece grid çarşı tipolojisindeki Kasap Çarşısı ile Bakırcılar Çarşısı kontrollü girişe sahiptir. Bakırcılar Çarşısı'nın geçmiş fotoğrafları incelendiğinde cephe sağlıklaştırma çalışması öncesinde kontrollü girişin bulunmadığı, yayalaştırılmış bir sokak niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır. Çarşılar diğer ara mekânlara kıyasla genellikle daha çok kapıya sahiptir. Cumhuriyet Çarşısı dışında başka bir ara mekâna geçiş imkânı vermezler. Mimari durum bakımından çarşılar incelendiğinde sadece 2014

yılında cephe sağıklaştırma çalışması uygulanan Bakırcılar Çarşısı'nın iyi durumda olduğu söylenebilir.

Mısır Çarşısı: Yenihamam Mahallesi, Cezmi Kartay Caddesi ve Hal Sokak arasında yer alan Mısırcılar Çarşısı yazılı ve görsel tarih incelendiğinde, 1921 yılında çarşılar bölgesinin büyük bir yangın geçirdiği ve 1930 yıllına kadar bu bölgedeki çarşıların yeniden inşa edildiğini anlaşılmaktadır (Şekil 4.16.c). 1964 yılında meydana gelen deprem sonucunda büyük hasar alan çarşı, ilerleyen yıllarda yeniden inşa edilmiştir (Gögebakan, 2004). Tek katlı ve kâgir taşıyıcı sistemde inşa edilen çarşıya, yerel yönetimler tarafından 2014 yılında sağıklaştırma çalışması yapılmış ve üst örtü, zemin kaplaması yenilenmiştir. Ayrıca kötü görünümüne sebep olan çatı boşlukları kapatılmıştır. Çarşının dış cephesine bakıldığında ilk dikkat çeken öge dükkân tabelalarıdır. Yapı cephesi, büyük oranda kaplayan çeşitli boyut, form ve renkteki tabelalar karmaşa hissi uyandırmaktadır.

Gögebakan (2004) çarşının, inşa edildiği yıllarda iç mekânında manavlar dış çeperinde ise kasap dükkanları, hırdavatçılar ve tatlıcıların yer aldığı aktarmaktadır. Günümüzde çarşı içerisinde ayakkabı dükkanları, dış çeperinde ise kayısı dükkanları ve kahveciler mevcuttur. Sebze hali ise Mısır Çarşısı'nın kuzeyine konumlanmıştır.



Şekil 4.16: Mısır Çarşısı yapı künyesi a. Çarşının planı b. Yapının mimari özellikleri ve konumu, c. 1921 yılı büyük yangın sonrası fotoğrafı (Gögebakan, 2004), d. 2000'li yılları başında Mısır Çarşısı (Gögebakan, 2004). e. Çarşının güney girişi.

Güneyinde kent meydanı ve Yeni Cami yer alan çarşının, kuzeyinde Kasap Çarşısı, batısında Zafer İş Han ve bu han içinde bir otel yer alırken, doğu yönünde tarihi Çınarlı Cami ve ticari yoğunluğu yüksek bir sokak yer almaktadır. Doğu-batı aksında kent meydanı ve çevre yolu arasında yer alan çarşı, çizgisel bir yol sistemine sahiptir. Çevresinde çok sayıda önemli işaret ögesi bulunan yapı, kentin fiziksel belleği açısından önemli bir çarşıdır. Bu sebeplerden algısal okunabilirliği yüksek bir mekândır.

Kuyumcular Çarşısı: Hamidiye Mahallesi'nde, İnönü Caddesi ile Cumhuriyet Çarşısı Sokak'ı arasında yer alan Kuyumcular Çarşısı, 18 ayrı bitişik nizam yapı grubunun arasında oluşmaktadır. Çarşı yolu doğu batı yönünde 128 metre uzunluğunda çizgisel bir forma sahip olan çarşının toplam 8 ayrı girişi bulunmaktadır.



Şekil 4.17: Kuyumcular Çarşısı yapı künyesi, a. Yapının mimari özellikleri ve çalışma alanı içerisindeki yeri, b. 1971 yılı Kuyumcular Çarşısı, c. Çarşısı'nın Aslanteppe Caddesi girişi, d. Çarşısı'nın Soykan Meydanından görüntüsü, e. Cumhuriyet Çarşısı (Malatyaspor Sokağı) girişi, f. Çarşının iç mekânından bir görüntü.

Kuyumcular Çarşısı'nın güneyinde İnönü Caddesi ve Kapalı Çarşı, batısında LCW İş Merkezi, doğusunda ise Yeni Cami ve Soykan Meydanı, kuzeyinde ise çarşının devamı niteliğinde yayalaştırılmış bir sokak ile Söğütlü Cami, yer almaktadır. Kent çekirdeğinde Yeni Cami ile Akpınar Meydanı gibi iki önemli düğüm noktası arasında konumlanan çarşının çevresinde çok sayıda işaret ögesi bulunmaktadır. Şekil 4.17'de görüldüğü gibi çarşının imgesel okunabilirliği oldukça yüksektir. Ancak çarşının kuzey-doğu yönündeki bir girişi hariç diğer girişlerinin dar ve tabelalar ile örtülü olması nedeniyle girişlerin algısal okunabilirliği zayıftır.

Kuyumcular Çarşısı'nın ticari özellikleri incelendiğinde, Cumhuriyet Çarşısı cephesinde dükkanların ticari karakterini sarraflar oluşturur, çarşının iç kısmında da bu karakter devam etmektedir. Çalışma alanındaki her ara mekânda rastlanan çay ocakları bu mekânda da görülmektedir. İnönü Caddesi cephesinde bulunan ticari mekânlar ise çok çeşitlidir.

Aykkabıcılar Çarşısı: Kent merkezinin önemli ticari akslarından birini oluşturan Aykkabıcılar Çarşısı, Kuzeyinde Cezmi Kartay Caddesi ve Demirciler Çarşısı, Güneyinde İnönü Caddesi ve Kuyumcular Çarşısı, doğusunda ise Aslantepo Caddesi ve LCW İş Merkezi yer almaktadır.



Şekil 4.18: Aykkabıcılar Çarşısı mekân künyesi a. Plan ve girişler b. Çarşının çalışma alanındaki konumu, c. Çarşının doğu girişi, d. Çarşının iç mekânından bir görüntü, e. Çarşının Hamidiye İş Hanı ile olan bağlantısı.

Kentin merkezinin iki majör düğüm noktası olan Akpınar ile Soykan Meydanı arasında geçiş imkânı veren çarşının çevresinde çok sayıda işaret ögesine rastlanmaktadır. Doğu-batı yönünde 160 metrelik bir ana aks üzerinde bulunan çarşı, toplam 12 girişe sahiptir. Bu girişlerin üçü Hamidiye İş Hanı, 100. Yıl Çarşısı ve Söğütlü Cami Çarşısı'ndan sağlanmaktadır.



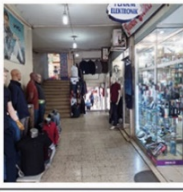

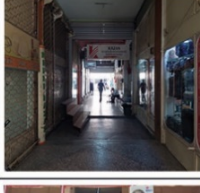

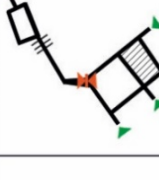





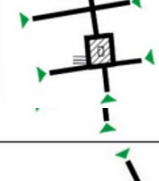


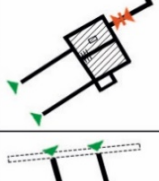


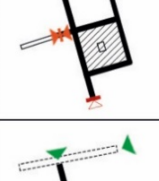

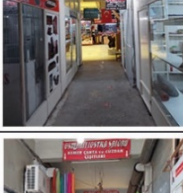
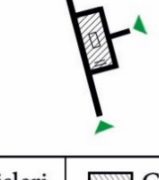


Birçok iş hanları ve çarşılar arasında geçiş imkânı veren Ayakkabıcılar Çarşısı, dar geçişler ve yer yer genişleyen sokakları ile, kullanıcılara sürpriz mekânlar oluşturmaktadır. Arazi çalışmaları ve basit gözlemler sonucunda, çarşının ticaret ve geçiş yoğunluğu oldukça yüksek olduğu tespit edilmiştir. Bunun bir sebebi olarak çarşıların; kentin merkezinin iki önemli düğüm noktası olan Akpınar kavşağı, Çevre Yolu ile Soykan Meydanı arasındaki kent çekirdeğini oluşturan merkezi iş alanında yer alması ve çarşılar arasındaki mekân organizasyonunun sürekliliğidir.

4.2.4 Han okumaları

Kentlerin zaman içerisinde değişim ve gelişim gösterdiği gibi kentin parçaları olan kent yapıları da sosyal, ekonomik ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda yapı formları ve işlevleri de bu bağlamda şekillenmektedir. Gülenaz'ın (1998) da aktardığı gibi 15. yüzyıl Osmanlı mimarisinin önemli ticari mekânlarını oluşturan hanlar, kent içi hanlar ve menzil hanları şeklinde ikiye ayrılmaktadır. 20. yüzyılda toplumun ve kent yapısındaki gelişmeler ile ticaret hanları kent içlerine taşınmış ve kentlinin ihtiyaçları doğrultusunda kent içi hanlara geçiş formu olan geçiş hanları tipolojisi ve ardından büro han tipolojileri ortaya çıkmıştır. 20. yüzyılın getirdiği teknolojik, sosyal, ulaşım ve ekonomik gelişmeler sonucunda değişen ve gelişen kent dokusu içinde yer alan han yapıları da bu değişime uymuştur.

Araştırma konusu olan kent hanları, iç mekân kurgusu, cadde-sokak ilişkisi ve ara mekânlara geçiş özelliği bağlamında irdelenmiştir. Bu nedenle çalışma alanında yaya sirkülasyonuna etkisi olduğu düşünülen ticaret hanı, avlulu büro hanı ve geçiş hanı çalışmanın materyalini oluşturmaktadır. Araştırma alanı içerisinde çok sayıda geçiş ve büro han tipolojisinde han bulunmaktadır. Tek girişli ve avlusuz büro hanları çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır. Arazi araştırması sonucu tespit edilen hanlar Çizelge 4.5'de verilmiştir.

Çizelge 4.5: Çalışma alanında yer alan hanlar

Yapı adı	Adres	Mekan formu	Dış cephe fotoğrafı	İç mekan fotoğrafı
Pak Kazanç İş Hanı	Hamidiye Mah. İnönü Cad. – PTT Cad.			
Evliyaoğlu İş Hanı ve Akoğanoğlu İş Hanı	Dabakhane Mah. Halep Caddesi			
Belediye İş Hanı ve Merkez İş Hanı	Dabakhane Mah. İtfaiye Caddesi, Halep Caddesi			
Arafat İş Hanı	Yenihamam Mah. Aslantepe Cad –			
Zafer İş Hanı	Yenihamam Mah. Cezmikartay Cad. – Boztepe Cad.- Hal sokak			
Malatya İş Hanı ve Kapusuz Kardeşler İş Hanı	Yenihamam Mah. Çevre Yolu- Boztepe Cad.			
Hamidiye İş Hanı	Yenihamam Mah. Ayakkabıcılar Sokak			
Mecidiye İş Hanı	Yenihamam Mah. Aslantepe Cad. Cumhuriyet Cad. – Ayakkabıcılar Sokak			

▶ Giriş ▶ Kapatılmış Giriş ▶ Mekan geçişleri ▨ Galeri / Avlu ≡ Merdiven □ Havuz

Çizelge 4.5 (devamı) Çalışma alanında yer alan hanlar


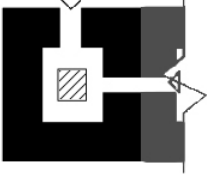

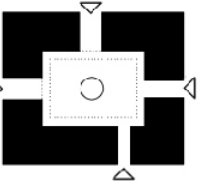
Oral İş Hanı	Yenihamam Mah. Aslantepe Cad. Akpınar Cad. Oral Sokak İyiliksever Sokak				
Pamuk Han	Hamidiye Mah. Cezmi Kartay Cad. – Yenihamam Sokak				
100. Yıl İş Hanı	Hamidiye Mah. Cezmi Kartay Cad.				
Efe İş Hanı	Büyük Hüseyin Bey Mah. Cezmi Kartay Cad.				
Yıldız İş Hanı ● Elmas İş Hanı ● Orhanoğlu İş Hanı ●	Büyük Hüseyin Bey Mah. Cezmi Kartay Cad. Akpınar Cad.				
Kiğili İş Hanı ve Kuşçuoğlu Pasajı	Dabakhane Mah. İnönü Caddesi, Halep Caddesi, Antepli Sokak				
Esnaf İş Hanı ve Güneş Pasajı	Akpınar Mah. Şehit P. Ast. Sb. Çvş. İ. Ahmet Sarıoğlu Sokak.				
Minibüs Durağı (Eski Buğday Pazarı)	Dabakhane Mah. Boztepe Caddesi, Sobacılar Sokak, Çevre Yolu				
Şire Pazarı (Han)	Yeni Hamam Mah. Boztepe Caddesi, Çevre Yolu				
Giriş	Kapatılmış Giriş	Mekan geçişleri	Galeri / Avlu	Merdiven	Havuz

Çalışma alanındaki hanların mekân formları incelendiğinde, yapılar arası geçiş bağlantılıkları dikkat çekmektedir. Çizelgede yer alan 22 Hanı'nın yarısından fazlasında diğer ara mekânlar ile geçiş özelliği barındırmaktadır. Geçiş özelliği bulunan hanlar: Evliyaoğlu - Akoğanoğlu İş Hanı, Belediye Merkez İş Hanı, Malatya – Kapsuz Kardeşler İş Hanı, Hamidiye ve Mecidiye İş Hanı – Ayakkabıcılar Çarşısı, Efe İş Hanı – LCW Pasajı, Yıldız, Elmas ve Orhanoğlu İş Hanı, Kığılı İş Hanı – Kuşçuoğlu Pasajı, Esnaf İş Hanı – Güneş Pasajı'dır.

Mekân formu iç mekân üzerinden incelendiğinde, geçiş ve birleşik hanlar, çok katlı ve çeşitli kot farkları ile sıralanmış dükkanlar ile çevrelenmiş bir yapıdadır. Han yapıları ortasında avlu veya galeri boşluğuna sahiptir. Bu açıklık içerisinde bir havuz yer almaktadır. -1'ci kotta yer alan havuzun çevresinde modern AVM'lerin üst katlarına benzer; çay ocakları, lokanta ve büfeler gibi yeme-içme sektöründe dükkanlar yer alırken, üst katlarda ofis, büfe ve çok çeşitli ticari fonksiyonlar yer almaktadır. Ancak zaman içerisinde bu dükkanlar yerlerini atölye ve depolara bırakmaktadır.

Han yapıları üzerinde mimari form ve ticari fonksiyon bağlamında tipoloji çalışması yapılmıştır. İncelenen han yapıları Gülenaz N. (1998), ve Özkan, A.'nın (2003) han yapıları tipoloji çalışmasından da yararlanılmış ve çalışma alanında yer alan hanlar için tipoloji çalışması yapılmıştır. Gülenaz N. (1998) han yapılarını; büro hanı, ticaret hanı ve geçiş hanı olmak üzere 3 tipolojiden oluşturmuştur.

Büro han tipolojisi avlulu ve avlusuz büro han tipolojisi olacak şekilde iki ayrı tipolojide ele alınmıştır. Avlusuz büro han tipolojisi, kapalı bir mekân formuna sahip olması sebebi ile kapsam dışı bırakılmıştır. Ancak Kapsuz Kardeşler İş Hanı Büro Han tipolojisinde olmasına karşın Malatya İş Hanı ile olan geçiş özelliği sebebi ile bu iş hanı araştırma kapsamına dahil edilmiştir. Şekil 4.19'da verilen han tipolojisine göre kent morfolojisini etkileyen 4 farklı han tipolojisi oluşturulmuştur. Ticaret hanı, geçiş hanı ve büro hanı 2.1.1 "kentsel ara mekân kavramı" başlığı altında tanımlanmıştır. Bu han tipolojilerine ek olarak ortak avlulu hanlar tipolojisi de eklenmiştir.

HAN TİPOLOJİSİ	
Ortak Avlulu Han	
	Fonksiyon: Ofis, Yiyecek-içecek, Çay evi, depo, atölye Sirkülasyon: Zayıf Kot farkı: Var Yerleşim: Çoklu parsel Bağlantılık: Bazen
Avlulu Büro Hanı	
	Fonksiyonlar: Hizmet sek. Sirkülasyon: Zayıf Kot farkı: Var Yerleşim: Tek parsel Bağlantılık: Bazen
Geçiş Hanı	
	Fonksiyonlar: Karışık Sirkülasyon: Zayıf Kot farkı: Yok Yerleşim: Tek parsel Bağlantılık: Var
Ticaret Hanı	
	Fonksiyonlar: Elektronik eşya, çay evi, Kayısı Sirkülasyon: Duragan Kot farkı: Yok Yerleşim: Tek parsel Bağlantılık: Yok

Şekil 4.19: Han Tipolojisi Gülenaz N., (1998) çalışması değerlendirilerek üretilmiştir).

Ortak Avlulu Hanlar: Birden fazla yapı bloğunun arka bahçelerinin ticari fonksiyon kazandırılması sonucunda oluşturulan bir han tipolojisidir. Ortak arka bahçe ya bir iş hanı tarafından kullanılmakta ya da arka bahçeyi kullanan diğer yapılar ile birlikte bir mekân organizasyonu oluşturmaktadır.

Ortak avlulu hanların mekân formları ticaret hanlarında olduğu gibi kare formdadır. Ancak ortak avlulu hanlar için net bir avlu formu söylemek zordur. Çünkü birden çok yapı adasında oluşan hanlar genellikle tesadüfi bir biçim kazanmaktadır. Yapı adasından dış formu arka bahçeyi de etkilediği için avlunun mekân formu, yapı adasının şekline göre değişiklik gösterir. Zafer İş Hanı gibi kare formu bir hanın avlusu düzgün geometrik bir şekilde iken Malatya İş Hanı ve Oral İş Hanı'nın formu daha tanımsızdır. Bu han tipolojisinde cadde, sokak ve diğer ara mekânları birbirine bağlayan yollar, ortak bir avlu etrafında toplanır ve bütüncül bir mekân organizasyonu sunar. Bu sayede yapı bloklarının arasında kalan artık

mekânlar, sıralı dükkanlardan oluşan bir ticari fonksiyon ile değerlendirilmiştir. Hanın ortasında yer alan avlu ve galerinin üstü büyük oranda açık ve diğer hanlarda olduğu gibi avlunun ortasında bir havuz yer almaktadır. Bir yapı adasının tamamını kaplayan bu han sistemi, planlanmayan artık bir mekân olmaktan çıkmış, çeperindeki cadde ve sokaklar ile mekân organizasyonun içerisinde kendine bir yer bulmuştur. Büro hanlarında olduğu gibi, ortak avlulu hanlarda da iç mekânda yer alan kot farklılıklarına sahiptir. Neticesinde mekân geçişleri arasında durağan ve hareketli mekânlar oluşturmaktadır.

Ortak avlulu hanlar genellikle iki katlıdır. Üst katta betonarme arkadlı bir koridor dizini ve bu koridor boyunca sıralı dükkanlar yer almaktadır. Alt kotta ise çay evi ve lokanta faaliyet göstermektedir. Ancak hanlarda yerini avlu çevresindeki dükkanlara, pasif ticari işlevdeki depo ve imalathanelere bırakmaktadır.

Günümüzde pasaj ve hanlar; işyeri, atölye, depo, toptancı gibi fonksiyonlar ile ticari işlevlerini devam ettirmektedir. Ancak bazı pasaj ve hanlar geçmişteki önemini yitirmekte ve pasif ticari mekânlara veya atıl mekânlara dönüşmektedir. Ortak avlulu han tipolojisine sahip Oral İş Hanı'nda yapılan yüz yüze görüşmede; 21 yıllık esnaf olan Ahmet Bey, 2000'li yılların başında hanın ticari sirkülasyonunun şimdikinden çok daha aktif olduğunu, han içerisindeki dükkanların büyük çoğunluğunun; giyim mağazası, ofis, berber, lokanta ve çay ocaklarının yer aldığını büyük bir AVM görünümünde oluşunu aktarmaktadır. Ahmet Bey, on 10 yıl içerisinde hanın ticari çeşitliliğin yok olduğunu, dükkanların atölye ve depolara kiralanması sonucu yoğunluğun azaldığını ve hanın atıl duruma dönüştüğünü belirtmiştir. Ayrıca han yönetiminin yetersiz olduğunu ve yerel yönetimler tarafından bir cephe ve işlev sağlıklaştırma çalışması yapılması gerektiğini eklemiştir. Bu sayede Malatya kültürüne uygun otantik bir çarşı görünümüne kavuşmasını amaçlanabilir.

Çizelge 4.6'da çalışma alanında yer alan hanların matrisi hazırlanmıştır. Çalışma alanında toplam 22 adet han yer almaktadır. Bu hanların 13'ünde, diğer ara mekânlar ile doğrudan geçiş imkânı bulunmaktadır. Çalışma alanında; 1 büro hanı, 3 ortak avlulu han, 2 ticaret hanı ve 16 avlulu büro han tespit edilmiştir. 22 hanın 19'u han giriş çıkışları, çalışma saatleri dışında geceleri kapatılmaktadır. Ancak ticaret hanları kontrollü girişe sahip değillerdir. Bu nedenle ticaret hanları daha kamusal bir mekân örüntüsünden oluşmaktadır.

Çizelge 4.6: Çalışma alanının han yapıları matrisi

	Mekan Tipolojisi	Kapı sayısı	Ara mekan bağlantısı	Segment Uzunluk	Kontrollü Giriş	Yapı Kullanım durumu	Yapım tarihi	Taşıyıcı sistemi	Mimari durum
K. Kardeşler İş Hanı	Geçiş	2*	var (1)	40 m	var	Tic.+Konut	1980-1990	Betonarme	kötü
Akoğanoğlu İş Hanı	Geçiş	2*	var (1)	12 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	orta
Orhanoğlu İş Hanı	Geçiş	3*	var (1)	129 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	orta
Efe İş Hanı	A. Büro	2*	var (1)	140 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	kötü
Yıldız İş Hanı	A. Büro	3*	var (2)	67 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	kötü
Esnaf İş Hanı	A. Büro	2*	var (1)	46 m	var	Ticari	1970-1990	Betonarme	iyi
Elmas İş Hanı	A. Büro	3*	var (2)	103 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	orta
Hamidiye İş Hanı	A. Büro	3*	var (1)	73 m	var	Ticari	1970-1980	Betonarme	kötü
Mecidiye İş Hanı	A. Büro	3	yok	63 m	var	Ticari	1973	Betonarme	kötü
Pamuk Han	A. Büro	5	yok	96 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	orta
100. Yıl İş Hanı	A. Büro	2	yok	64 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	orta
Belediye İş Hanı	A. Büro	5*	var (1)	124 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	orta
Merkez İş Hanı	A. Büro	2*	var (1)	67 m	var	Ticari	1960-1970	Betonarme	kötü
Arafat İş Hanı	A. Büro	2	yok	62 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	orta
Evliyaoğlu İş Hanı	A. Büro	4*	var (1)	101 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	orta
Kıgılı İş Hanı	A. Büro	4*	var (1)	192 m	var	Ticari	1970-1990	Betonarme	iyi
Pak Kazanç İş Hanı	A. Büro	2	yok	75 m	var	Ticari	1970-1980	Betonarme	orta
Malatya İş Hanı	Ortak avlu	3*	var (1)	196 m	var	Tic.+Konut	1987	Betonarme	orta
Zafer İş Hanı	Ortak avlu	8	yok	46 m	var	Ticari	1960-1980	Betonarme	orta
Oral İş Hanı	Ortak avlu	2	yok	136 m	var	Tic.+Konut	1980-1990	Betonarme	orta
Şire Pazarı (Hanı)	Tic. Han	4	yok	211 m	yok	Ticari	1950-1970	Betonarme	iyi
Minibüs Durakları	Tic. Han	5	yok	260 m	yok	Ticari	1950-1970	Betonarme	kötü

Hanların tamamının taşıyıcı sistemleri betonarmedir. Bu durumun sebebi olarak, yık-yap anlayışının hâkim olması ve eski yapılara verilen hasarlar gösterilebilir. Aynı zamanda 1964 yılında meydana gelen Malatya depremi sonucunda yerel yönetim tarafından kerpiç yapı malzemesi yasaklanmış ve betonarme taşıyıcı sisteme teşvik etmesi de bir diğer sebep olarak gösterilebilir.

Çalışma alanındaki hanlar geçiş özelliği bakımından irdelendiğinde, hanların, pasajlara kıyasla çok sayıda kapıya sahip oldukları gözlemlenmiştir. Aynı zamanda hanlar çok sayıda ara mekân bağlantısına sahiptirler.

Mekân biçimlenişi bakımından ticaret hanı tipolojisindeki Şire Pazarı ve Eski Buğday Pazarı kontrollü giriş bulunmamaktadır. Fakat diğer 20 han günün belirli saatlerinde han yönetimi tarafından kapatılan kontrollü girişlere sahiptir. Bu bağlamda ticaret hanları kentin kamusal alanları niteliğindeki, büro hanları ve ortak avlulu hanlar “yarı kamusal mekânlar” niteliğindedir.

Saha çalışmalarında elde edilen Çizelge 4.6’da hanların mimari durumu irdelendiğinde, yerel yönetimler veya vakıflar tarafından cephe iyileştirilmesi uygulanan Şire Pazarı, Esnaf İş Hanı ve Kişili İş Hanı’nın mimari durumlarının daha iyi düzeyde olduğu gözlemlenmiştir. Çalışma alanındaki diğer hanların daha atıl vaziyette olduğu görülmektedir. Bu noktadan hareketle yönetimi kendi haline bırakılan ara mekânların atıl mekânlara dönüştüğü varsayımı çıkarılabilir.

Çalışmanın bir sonraki aşamasında 3 ayrı han tipolojisinden, bir örnek verilerek han mekânlarının mimari ve imgesel okuması yapılmıştır. Bu bağlamda; LCW Pasajı ve arkasındaki ara mekânlar; (Avlulu büro han), Zafer İş Hanı (Ortak avlulu han), Şire Pazarı ve Eski Buğday Pazarı (Ticaret hanı) irdelenmiştir.

LCW İş merkezi ve kuzeyindeki ara mekânlar: LCW İş Merkezi ve aynı yapı adasındaki iş hanları, Büyük Hüseyinbey Mahallesi’nde, İnönü Caddesi, Akpınar Caddesi ve Cezmi Kartay Caddesi gibi yoğun yollar arasında kalan 171 numaralı ada içerisinde yer almaktadır. Kentin önemli düğüm noktalarından biri olan Akpınar mevkiinde konumlanan ticaret adası, 7 ayrı yapıdan oluşmaktadır. Bu yapıların 6’sında, birbirine bağlantılı veya bağlantısız ara mekânlara sahiptir. İş hanları içerisinde en dikkat çeken bağlantılık; Elmas-Efe-Yıldız-LCW İş Hanları arasındaki mekân geçişleridir. Bu geçişler sayesinde İnönü Caddesi, Akpınar Caddesi ve Cezmi Kartay Caddesi arasında bir yaya yolu oluşmaktadır. Bu iş merkezlerinin

üzerinde bulunduğu yapı adasındaki hanların, caddeler ve komşu ara mekânlar ile olan güçlü bağlantılığı dikkat çekmektedir. Bu yapı topluluğunu tek bir han olarak düşündüğümüzde, Malatya kent merkezinin önemli caddeleri olan Akpınar Caddesi, Cezmi Kartay Caddesi ve Atatürk (Kışla) Caddelerine cephesi bulunan, merkezi bir düğüm noktasındaki bir iş hanı olduğu söylenebilir. Toplamda 7 girişi bulunan bu iş hanı topluluğunun, Akpınar Caddesinde 2, Cezmi Kartay Caddesi'nde 2, Kışla Caddesi'nde 1 ve Atatürk Caddesi 1. Sokakta ise 2 girişe sahiptir (Şekil 4.20). Elmas İş Hanı'nın doğu yönünde aynı aksta yer alan Ayakkabıcılar Çarşısı ve onun paralelindeki Cumhuriyet Çarşısı güçlü bir mekânsal ilişki kurmaktadır. Ayrıca Ayakkabıcılar Çarşısı ile Cumhuriyet Çarşısı arasında kalan Mecidiye İş Hanı ve Hamidiye İş Hanı ile Efe İş Hanı'nın doğu girişinde yer alan İstanbulluoğlu Pasajı ve Cezmi Kartay Caddesi girişinde yer alan Çağlayan Pasajı arasında mekân kurgusu potansiyeli barındırmaktadır.

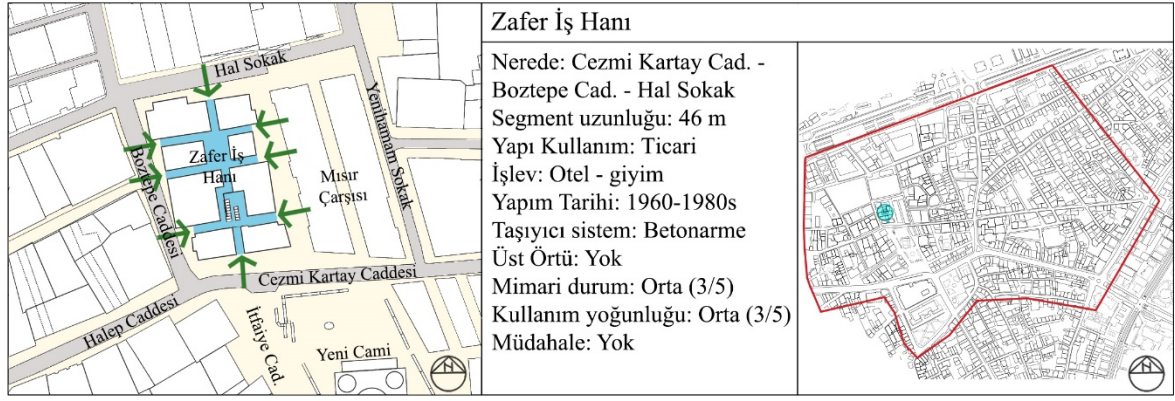


Şekil 4.20: LCW İş merkezi ve arkasındaki ara mekânların yapı künyesi a. Konum ve mimari özellikler b. Şirket han (A. Işık) c. Efe İş Hanı iç mekânı. - d. Orhanoğlu İş Hanı - e. Elmas İş Hanı - f. Solda Efe İş Hanı, sağda minibüs durağı – g. LCW İş merkezi.

Kentin önemli düğüm noktalarından biri olan Akpınar kavşağında yer alan LCW pasajı, 2020 yılında yapımı tamamlanmıştır. LCW İş merkezinin İnönü Caddesi cephesinde doğu sınırına yakın bir konumda yer alır. Son derece sade ve mekân algısı zayıf bir pasajdır. LCW Pasajı kuzeyinde yer alan bitişik nizamlı Efe İş Hanı, Elmas İş Hanı'na ve Cezmi Kartay Caddesi'ne geçiş özelliği barındırmaktadır. Pasajın yer aldığı parselin yapı tarihine baktığımızda, Şekil 4.20.b'de gösterilen 1922 yapım tarihli Şirket Han bu parsel üzerinde yer almaktaydı. 1989 yılında yerel yönetim tarafından yıkılan Şirket han yerini İl Özel İdaresi İş Hanı'na bırakmış, 2018 yılında yine yerel yönetim tarafından yıkılan İş hanı yerine günümüzdeki çok katlı modern yapıya bırakmıştır. Bu iş hanları Kevin Lynch'in kent imgeleri bağlamında irdelendiğinde; Kent çekirdeğine bir giriş kapısı niteliğindeki Akpınar bölgesi, LCW İş Merkezi ve 1990 yıllarında yoğun kullanılan Efe İş Hanı ile ticaret adası çevresindeki ana caddeler başlı başına kent imgesidir. Ayrıca 23 katlı yapısı ile LCW İş Merkezi, kentin birçok noktasından görülebilen bir yapıdır ve kent silüetini değiştirmiştir. Bu bağlamda LCW yapısı, kendi başına bir işaret ögesi olarak da değerlendirilebilir.

Zafer İş Hanı: Dabakhane Mahallesi'nde 390 numaralı adada, Soykan Meydanı'nın kuzeyinde yer alan Zafer İş Hanı, güneyinde tarihi Çarşı Hamamı ve Yeni Cami, doğusunda çalışmanın materyallerinden biri olan Mısır Çarşısı, kuzeyinde Kasap Pazarı, batısında ise Babacan İş Hanı ile ticari bir öneme sahip olan Boztepe Caddesi ve Cezmi Kartay Caddesi üzerinde yer almaktadır. 5 ayrı parselden oluşan han, 8 girişe sahiptir. İş Hanı'nın güney yönündeki Yeni Cami cephesinin tamamını 6 katlı bir otel kapsamaktadır. Yapının ortasında vurgulu bir giriş göze çarpmaktadır. İş Hanı'nın diğer 7 girişi, yapılar arasındaki kadastro boşluklarından sağlanmaktadır. Zafer İş Hanı'nın avlusu, ortasında bir havuz ve bu havuz etrafına sıralanmış iki ayrı kottaki dükkanlardan oluşmaktadır. Güney cephesi girişi 1. katta, kuzey girişi ise -1'ci kottadır.

Zafer İş Hanının, Yeni Cami ve Soykan Meydana cephesi bulunması, çevresinde çok sayıda bulunan tescilli yapı ve işaret öğeleri rastlanmaktadır. Zafer İş Hanı, sokak-cadde ilişkisi ile tanımlanabilirliği yüksek bir mekândır. Ayrıca hanın güney parselinde yer alan 6 katlı otel, iş hanının işlev ve algısal okunabilirlik bağlamında olumlu etkileri görülmüştür (Şekil 4.21).



Şekil 4.21: Zafer İş Hanı ve yapı künyesi.

Şire Pazarı (Hanı): Yenihamam Mahallesi sınırlarında, Çevre yolu, Yenihamam Sokak ve Şire Pazarı Sokak arasında yer alan bir handır. Şire Pazarı, 2 katlı kâgir taşıyıcı sistemlidir. Dört tarafı dükkanlar ile çevrili ortasında bir açık avlu ve avlunun ortasında bir havuz bulunmaktadır. Hanın zemin katında bulunan dükkanlarda kayısı satışı yapan dükkanlar çoğunlukta, üst katlardaki dükkanlar ise ofisler ve toplantılardan oluşmaktadır. Dış ve iç cephesinde revaklı bir yapıya sahip olan Şire Pazarı, mimari form bakımından Osmanlı kent içi ticaret hanlarına benzemektedir.

Şire Pazarı 2014 yılında yerel yönetim tarafından uygulanan cephe iyileştirme çalışmaları ile günümüzdeki halini almıştır.

Şire Pazarı Kevin Lynch'in kent imgesi bağlamında incelendiğinde; ticaret bölgesinin kuzey sınırında yer alan mekânın, en güçlü sınır ve yol niteliğindeki ögesi çevre yoludur. Ayrıca kuzey-güney yönünde kent merkezi ile çevre yolu arasında bağlantılığı sağlayan Yenihamam Sokak önemli bir ticari akstır (Şekil 4.22).



Şekil 4.22: a. Şire Pazarı ve yapı künyesi b. Şire pazarı Sokak c. Çevre yolundan Şire Pazarının görüntüsü.

Eski Buğday Pazarı: Dabakhane Mahallesi'nde, Çevreyolu Caddesi ile Sobacılar Sokak arasında yer alan minibüs durakları, iki katlı, betonarme 4 ayrı yapı sırasından oluşmaktadır. Cadde sırasınca dizilen dükkanlar ve yapıların ortasında bulunan avlu benzeri açık alan ile bir ticaret hanına benzemektedir. Avlu, çevresindeki yoğun araç ve yaya trafiğinin sebep olduğu ses kirliliğinden ayrılarak, yalıtılmış bir mekân oluşturmaktadır. Minibüs durağı olarak hizmet veren yapı, yakın tarihe kadar Buğday Pazarı olarak faaliyet göstermektedir.

Kent imgesi bağlamında mekân incelendiğinde, alanın kuzeyinde güçlü bir aks olan çevre yolu yer almaktadır. Fakat minibüs durağı ve çevre yolu arasında yer alan geçirimsiz yapı nedeniyle çevre yolu ile doğrudan bir bağlantısı bulunmamaktadır. Mekânın yakın çevresindeki en güçlü odak noktası Bakırcılar Çarşısı'dır. En kuvvetli düğüm noktası ise minibüs durağının kuzeydoğusunda yer alan Emeksiz Kavşağı'dır. Ancak araştırma konusu olan diğer ara mekânlara göre daha zayıf bağlantılığı olmakla birlikte tanımlanabilirliği düşüktür (Şekil 4.23).



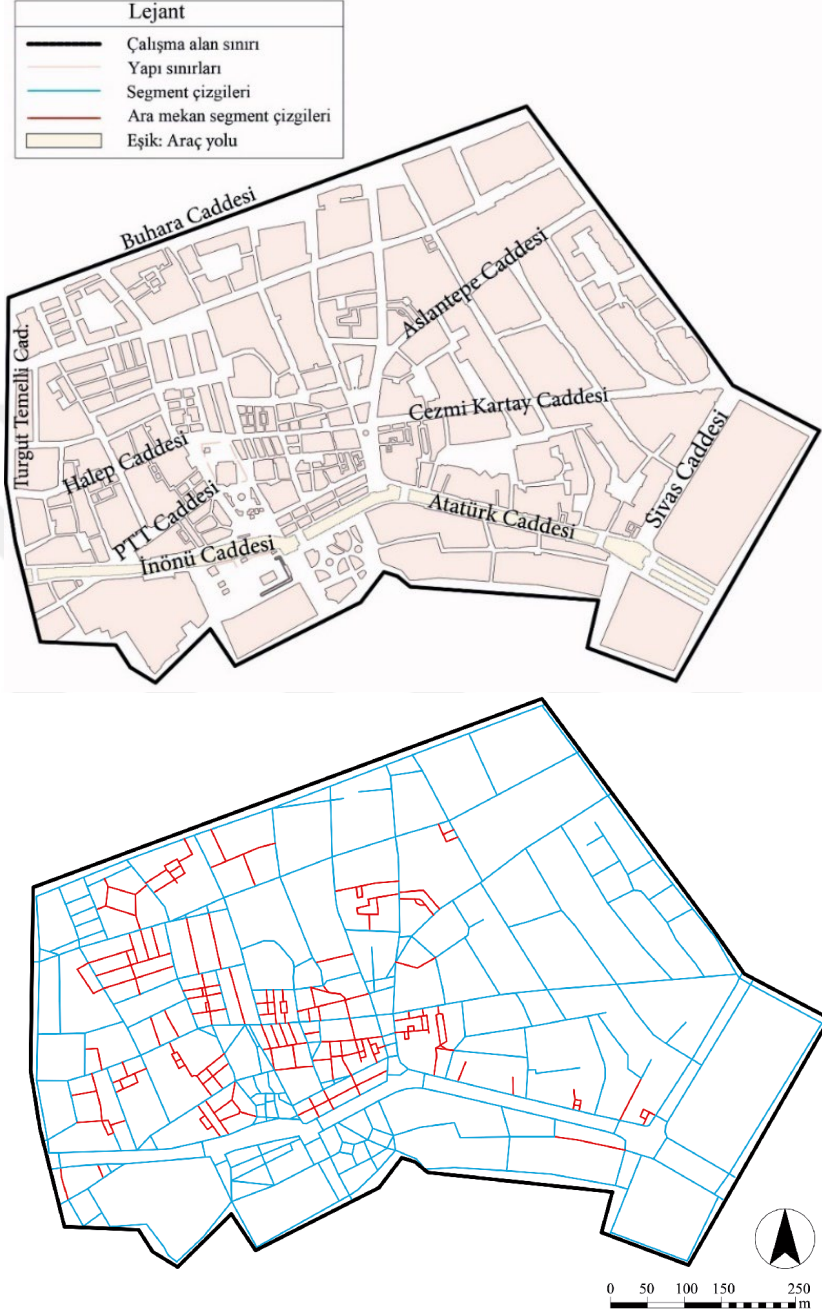
Şekil 4.23: a. Minibüs durakları yapı künyesi, b. Eski Buğday Pazarının araç girişi, c. Pazarın içinden bir görüntü.

4.3 Çalışma Alanının Mekân Dizim Analizleri

Çalışmanın bu bölümünde bir kent okuma yöntemi olan mekân dizim (space syntax) yöntemi kullanılmıştır. Mekân dizim yöntemi ile Malatya kentinin halihazırdaki, bütünleşme (integration), seçim (choice) ve okunabilirlik analizleri hazırlanmıştır. Bu analizlere göre belirlenen noktalarda yaya sayım yöntemi uygulanmıştır. Mekân dizim yöntemi ile elde edilen haritalar, yaya sayım verileri karşılaştırılmış, analizler üzerinden cadde, sokak ve ara mekânların okumaları yapılmıştır. Bölüm sonunda çalışma alanının mekân organizasyonu ile ilgili potansiyelleri ve sorunları tespit edilmiştir. Tespit edilen mekânsal problemler için çözüm önerileri getirilmiş ve öneriler üzerinden mekân dizim analizleri uygulanmış, mevcut mekân organizasyonu ile öneri durumunun mekân organizasyonu karşılaştırılmıştır.

Mekân dizim yöntemi uygulamak için çalışma alanının 2020 yılı 1/1000 ölçekli halihazır haritalardan yararlanılmıştır. Halihazır harita üzerine, arazi çalışmaları ve literatür taraması sonucunda tespit edilen ara mekânlarda eklenmiş ve şekil 4.24'de sunulan açık alanlar\ara mekânlar haritası ve segment haritası oluşturulmuştur. Çalışma alanının segment haritası DepthmapX bilgisayar yazılımı kullanılarak mekân dizim (space syntax) yönteminin temel

analizlerinden biri olan derinlik haritası hazırlanmıştır. Bu haritalardan yararlanılarak global ve lokal (R100, R200, R500, R1000 m) ölçeklerinde bütünleşme, seçim ve okunabilirlik haritaları ve grafikleri oluşturulmuştur.



Şekil 4.24: Üstte açık alanlar haritası ve altta çalışma alanının segment haritası.

Çalışmanın kapsamı, kent merkezindeki ara mekânlar ve yoğun caddelerin yaya sirkülasyonudur. Bu nedenle, araç trafiği çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır. Araç trafiği ile yaya trafiğinin birbirinden ayrıştırılması amacı ile açık alanlar haritasında İnönü Caddesi ile Atatürk Caddesi yapay bir eşik olarak çizilmiş ve cadde üzerindeki yaya geçitleri segment

haritasında gösterilmiştir. Atatürk Caddesi ve İnönü Caddesi üzerindeki akslar kaldırımları tanımlamak amacı ile iki ayrı aks olacak şekilde gösterilmiştir. Bu sayede yayalar için bir eşik olan İnönü Caddesi, programa tanımlanmış olup cadde üzerindeki yaya sirkülasyonu kuzey ve güney kaldırımlar olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Bu iki aks için, yaya geçitlerinin bütünleşme, seçim ve okunabilirlik verileri elde edilmiş, bu veri ara mekân geçişleriyle ilişkilendirilmiştir.

Çalışmanın üçüncü aşamada çalışma alanında gerçekleşen yaya hareketlerinin anlaşılması amacı ile arazide yüksek yaya yoğunluğuna sahip caddelerde (Atatürk Caddesi, İnönü Caddesi, Aslantepe Caddesi, Cezmi Kartay Caddesi) belirlenen noktalarda yaya sayımları yapılmış ve hazırlanan mekân dizim analizleri ile karşılaştırılmıştır. Çalışmanın dördüncü ve son aşamada verilen bulgular çerçevesinde, mekânsal ve işlev önerileri için analizler oluşturulmuş ve çalışma alanının mevcut/öneri bütünleşme, okunabilirlik ve tercih değerleri hazırlanmış ve analizlerin çözümlemesi yapılmıştır.

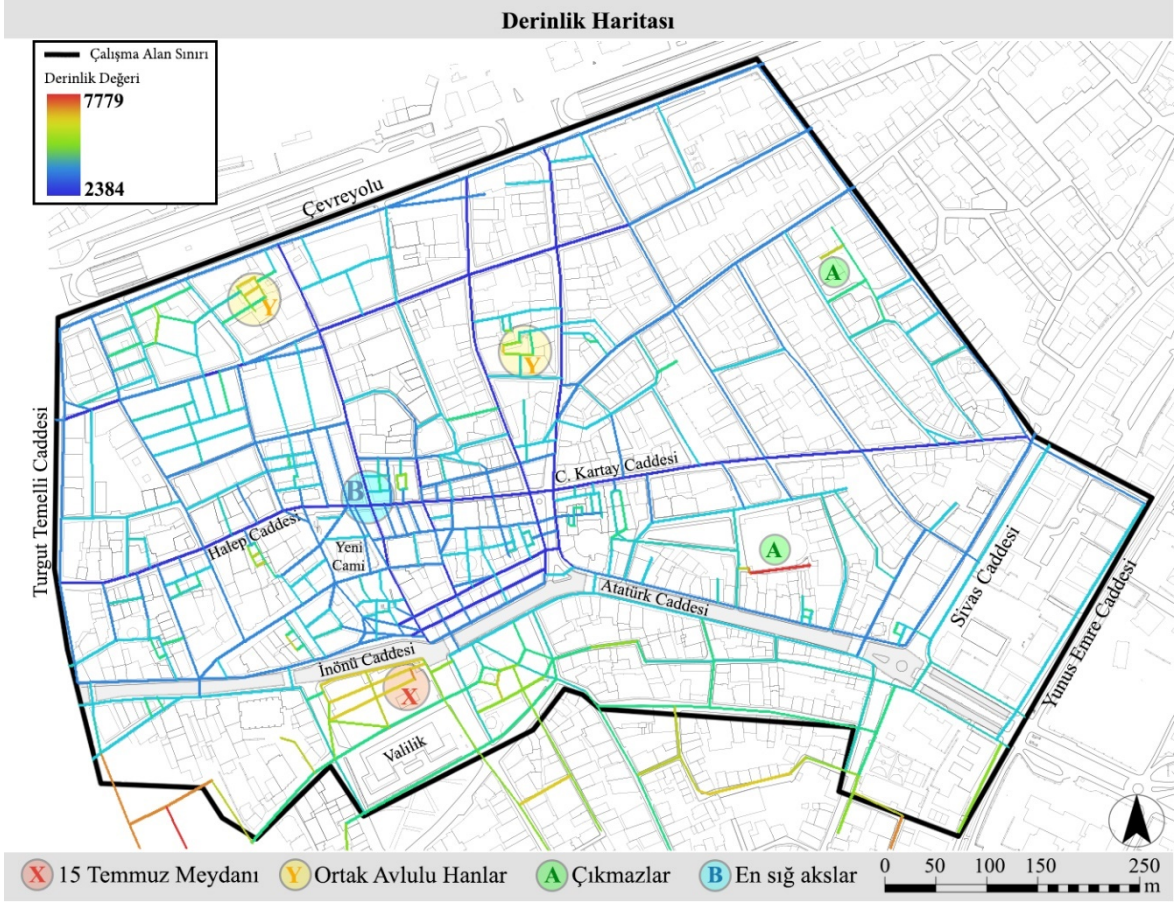
4.3.1 Mekânsal topoloji analizi

Ne kadar çok bağlantı o kadar sığ ve ne kadar az bağlantılığı varsa o kadar derindir mantığı ile çalışan derinlik haritası, mekân dizim analizlerinin temellini oluşturan bir haritadır. Şekil 4.25’de sunulan derinlik analizi incelendiğinde, çalışma alanını iki parçaya ayıran İnönü Caddesi ve Atatürk Caddesi’nin güneyinde yer alan bölgenin çalışma alanının bütününe kıyasla daha derin olduğu ve yol sisteminin iyi kurgulanmadığı anlaşılmaktadır.

Analiz sonucuna göre en sığ aks 2373 değeri ile Cezmi Kartay Caddesi, Halep Caddesi ve Yenihamam Sokağın birleştiği kavşaktır. Derinliği en yüksek aks ise 7779 değeri ile Atatürk Caddesi’nin güneyindeki çıkmaz sokaktır. Bu çıkmaz sokak bir özel hastanenin acil servis yolu olarak hizmet vermektedir ve yarı kamusal bir Mekândır. Derinlik haritasında en dikkat çeken değer ise 6144 ortalama derinlik değeri ile kent meydanındaki açık alanların bir parçası olan ve valilik binası ile Yeni Cami arasında yer alan Kapalı Çarşının üstündeki 15 Temmuz Meydanıdır. Konumu itibariyle kentin önemli kamusal mekânlarından biri olan 15 Temmuz Meydanının derinlik değerinin yüksek olmasının sebeplerine şu şekilde sıralanabilir;

- Meydanın doğu, kuzey ve güneydoğu yönlerinde oluşan kot farklılıklarının İnönü Caddesi ve Fuzuli Caddesi ile olan erişilebilirliğini azaltmaktadır,
- Meydanın çevresindeki yoğun araç trafiği sebebi ile kamusal alanlar ile ilişkisi zayıftır,

- Kaldırımlar ve yaya geçitlerinin meydan girişlerini karşılamaktadır.



Diğer en yüksek derinlik değerine sahip alanlar ise büro hanlar, ortak avlulu hanlar ve çalışma alanının doğusunda yer alan çıkmaz sokaklardır. Derinlik haritasına göre en sığ akslar ise Cezmi Kartay Caddesi ve Akpınar Meydanda yer alan akslardır. Bu noktalar aynı zamanda kentin önemli düğüm noktalarından birkaçıdır.

4.3.2 Bütünleşme analizi

Global bütünleşme (R_n) analizi, oluşturulan segment haritası içindeki her bir segment çizgisinin, sistem bütünü ile olan bütünleşme oranının sayısallaştırılmış analizidir. Lokal bütünleşme analizinde ise metrik ve adım sayısına göre ölçeklerde analiz uygulanabilir. Adım sayısına lokal bütünleşme haritalarında, ele alınan tek bir segment veya aks çizgisinin en yakın konumdaki 3 aks (değişkendir) ile olan bütünleşme değerini vermektedir. Metrik lokal bütünleşme analizleri ise sistem bütünü, belirlenen metrik yarı çaplara bölünmesi ve bu yarı çaptaki segment veya aksların sistem bütünü ile olan korelasyonu göstermektedir.

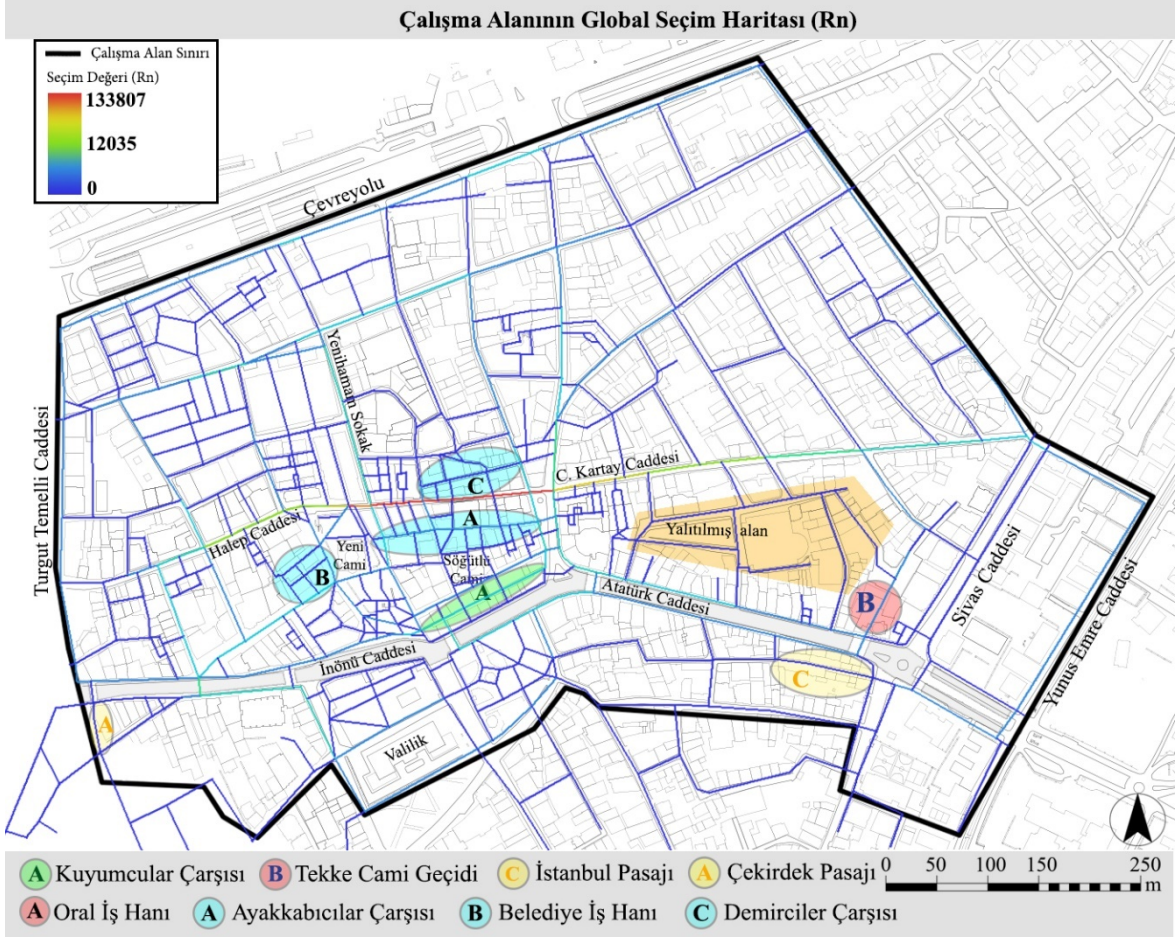
Çalışma alanının lokal bütünleşme analizi için lokal bütünleşme analizi seçilmiş, R100m, R200m, R500m ve R1000m olmak üzere 4 ayrı metrik yarı çap kullanılmıştır.

Çalışma alanının global bütünleşme (R_n) haritası (Şekil 4.26) irdelendiğinde; en yüksek bütünleşme değeri 379, ortama bütünleşme değeri ise 261'dir. Kent merkezini ortadan düz bir aks ile iki parçaya ayıran Halep Caddesi ve Cezmi Kartay Caddesi'nin ortalama bütünlük değeri 370'dır ve en yüksek bütünleşme değerine sahip akstır. İkinci en yüksek bütünleşme değerine sahip olan aks 340 bütünleşme değeri ile Soykan Meydanı ve çevre yolu arasında kuzey güney yönündeki yayalaştırılmış sokak olan Yenihamam Sokaktır. 339 global bütünleşme değeri ile Akpınar Meydanı da bütünleşme değeri yüksek bir diğer mekândır. En düşük ortalama bütünleşme değerine sahip olan cadde ise 204 değer aralığındaki İnönü Caddesi güneybatı yönündeki akstır. Kentin ana Caddesi'nin bütünleşme değerinin düşük olmasının sebebi olarak:

- İnönü Caddesi ile kent çekirdeğine doğrudan ulaşım imkânı veren PTT Caddesi'nin bağlantılılığının bulunamaması,
- Caddenin güneybatı yaya aksının yoğun araç trafiğine sahip bir cadde ve dubalar ile ayrılması,
- Yaya geçitlerinin sirkülasyona ayrı konumlanması,
- Cadde üzerinde yer alan kapalı çarşının, yol ile arasındaki kot farkları sebebi ile bütünlüğünün zayıf olması,
- İnönü Caddesi'nin güneyinde organik sokak dokulu yoğun konut bölgesinin cadde ve kapalı çarşı ile bağlantılılığının zayıf olması,
- Geçirimsiz büyük yapı adalarının yaya ulaşımı için eşik oluşturması gösterilebilir.

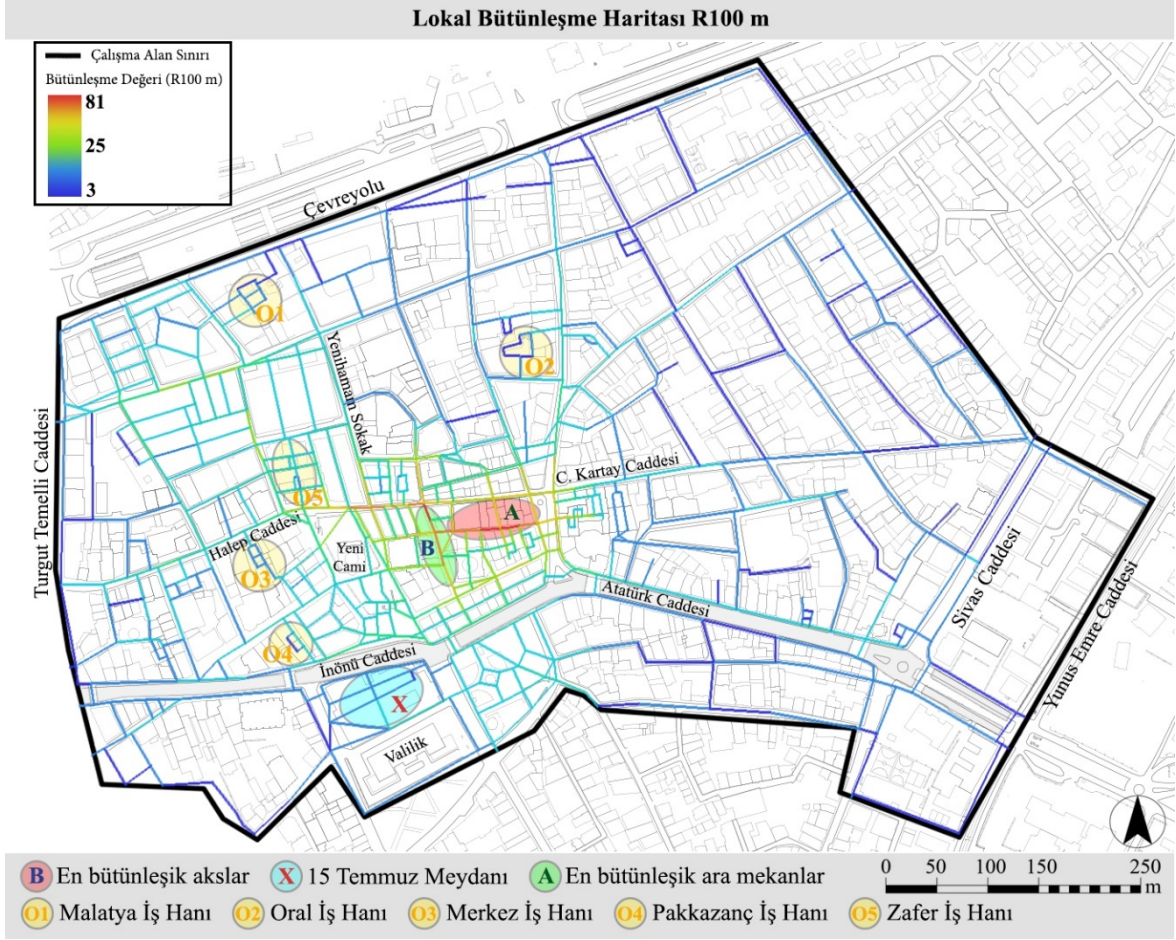
Global Bütünleşme analizi (R_n) üzerinden ara mekânlar irdelendiğinde, en düşük ortalama bütünleşme değerine sahip ara mekânlar sırasıyla; Malatya İş Hanı ($R_n=174$), Oral İş Hanı ($R_n=191$), Merkez İş Hanı ($R_n=194$) ve Pak Kazanç İş Hanıdır ($R_n=210$) ve bu ara mekânlar mimari durumu ve cephe özelliği bakımından kötü, yaya sirkülasyonu ise zayıf olan mekânlardır. Global bütünleşme haritası, ara mekân tipolojileri açısından değerlendirildiğinde, ortak avlulu hanlar en düşük değer sahip mekânlardır. Bu tipolojideki tek istisna Soykan Meydanı'nın kuzey cephesinde yer alan ve 8 kapısı bulunan Zafer İş Hanıdır ($R_n=245$). Sokak tipi çarşı tipolojisine sahip mekân organizasyonlarının diğer ara mekânlara kıyasla bütünleşme değeri (R_n) daha yüksektir. Ara mekânlar ölçeğinde en

yüksek aks ise Yeni Caminin kuzeyinde yer alan ve şekil 4.26’da “A” harfi ile gösterilen Mısır Çarşısı’dır ($R_n=297$). Bir diğer en yüksek bütünleşme değerine sahip ara mekân, Soykan Meydanı’nın doğusunda İnönü Caddesi’nin kuzey paralelindeki Kuyumcular Çarşısıdır (296). Tüm ara mekânların mevcut durum ortalama bütünleşme değeri ile öneri sonrasında elde edilen ortalama bütünleşme değerler farkları 5. bölümde gösterilmiş ve tartışılmıştır.



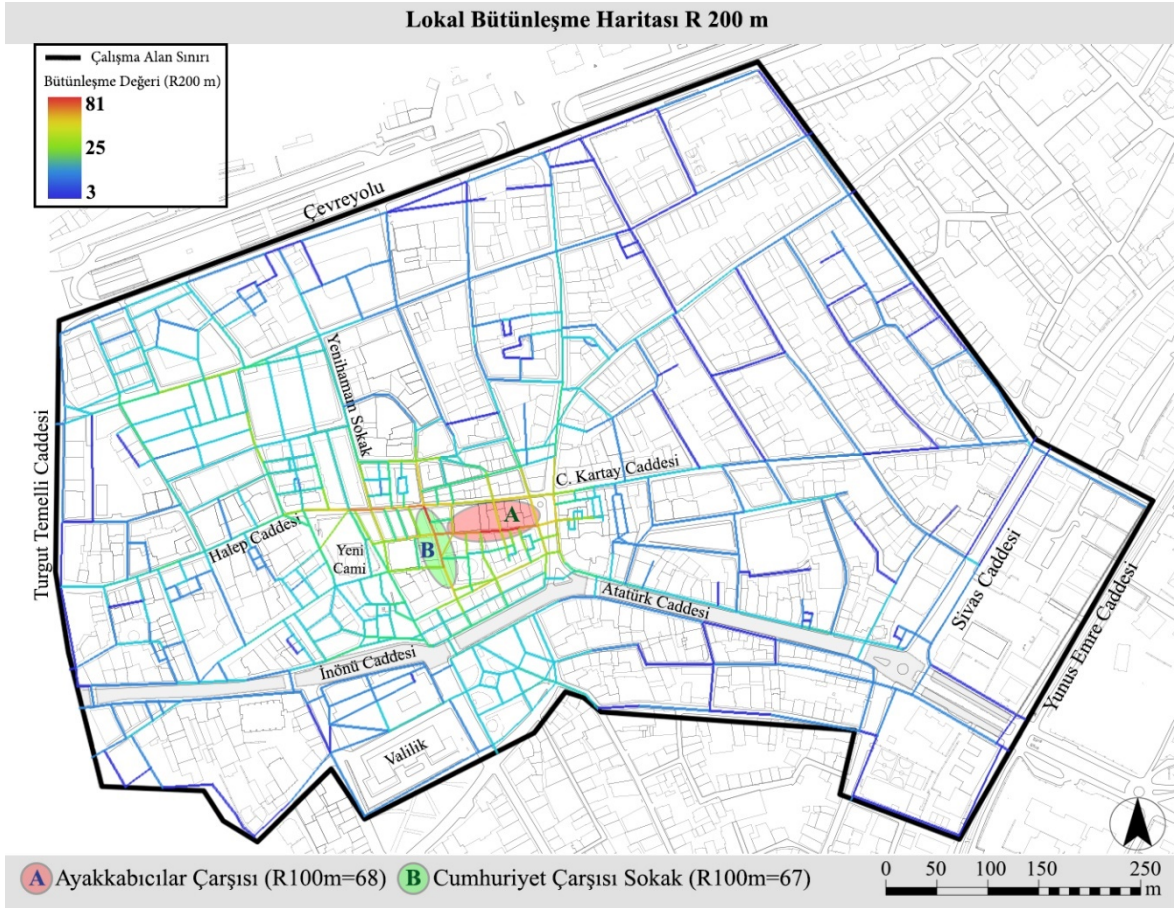
Çalışma alanının R100 m lokal bütünleşme analizinde (Şekil 4.27) en yüksek bütünleşme değeri 81, ortalama bütünleşme değeri 25 iken en düşük bütünleşme değeri 3’dür. Ortalama bütünleşme değeri en yüksek aks 68 ortalama değeri ile Ayakkabıcılar Çarşısı’dır. İkinci en yüksek ortalama değer ise 67 ortalama değer ise Ayakkabıcılar Çarşısı’nın kuzey güney yönünde dik bir açı ile düğüm noktası oluşturan ve bu düğüm noktasında üçgen formda bir açık alana sahip olan Cumhuriyet Çarşısı 1. Sokaktır. Çevresinde 3 ayrı ayrı düğüm noktası ve işaret ögesi yer alan, İnönü Caddesi, Cezmi Kartay Caddesi, Akpınar Meydanı ve Yeni Cami arasında kalan çarşı bölgesi, ara mekânların yoğunlukta olduğu bir bölgedir. Ortalama

bütünleşme (R100m) değeri bakımından Atatürk Caddesi (14) ve İnönü Caddesi'nin (17) güney aksları en düşük bütünleşme değerine sahip caddelerdir.



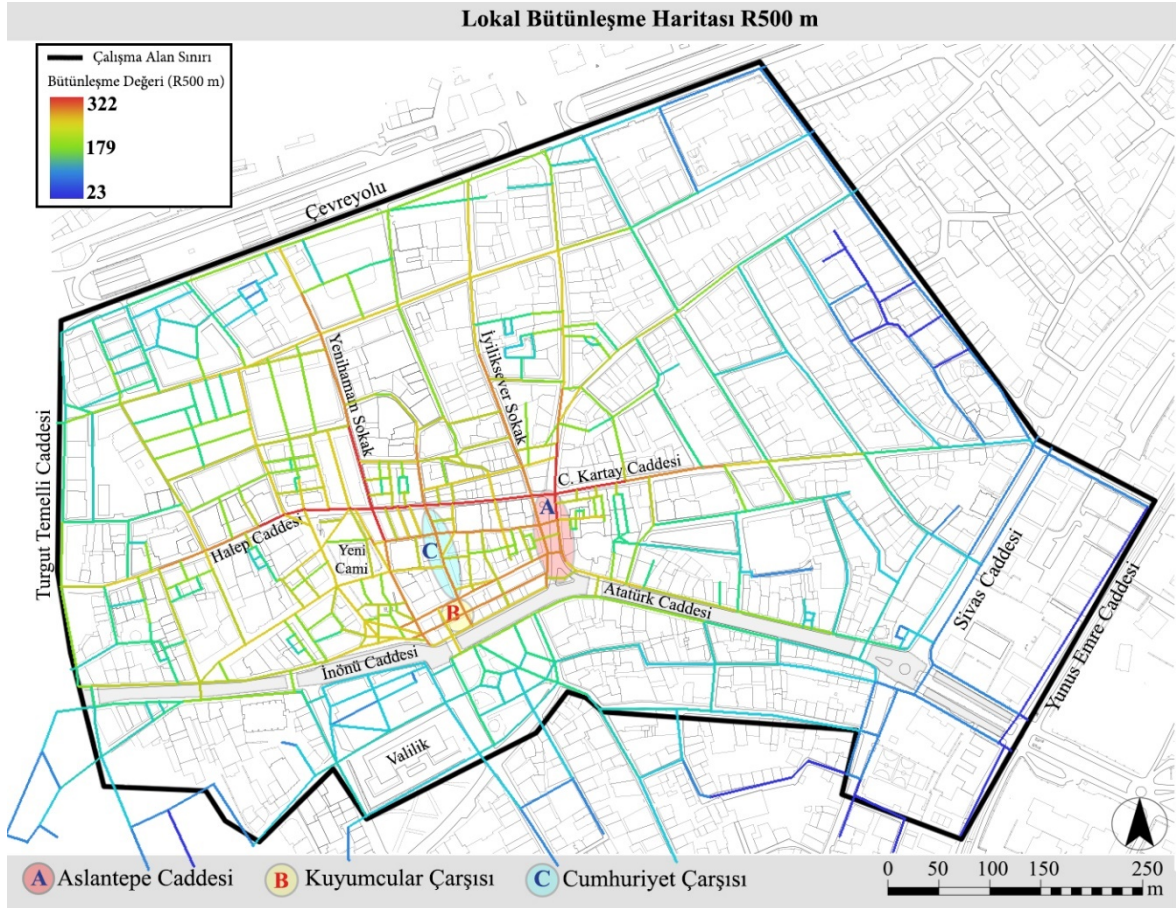
Şekil 4.27: Çalışma alanının bütünleşme haritası R100 m.

R200 m bütünleşme haritası (Şekil 4.28) ele alındığında, en yüksek bütünleşme değeri 180, ortalama bütünleşme değeri 65'dir. R100 haritası ile karşılaştırıldığında R200 m bütünleşme haritasının daha bütünleşik bir harita olduğunu görülmektedir. 169 ortalama bütünleşme değeri ile en yüksek bütünleşme değerine sahip aks, Akpınar Meydanı ile Soykan (Yeni Cami) Meydanı arasında ulaşım imkân veren Cezmi Kartay Caddesi'nin batı aksıdır. Bu ölçekte ara mekânlar bağlamında bütünleşme değeri en yüksek aks, 147 ortalama bütünleşme değeri ile Ayakkabıcılar Çarşısı ile aynı aksta yer alan Elmas İş Hanı'na aittir. Han yapıları için en yüksek bütünleşme (R200) değerine sahip mekân, Ayakkabıcılar Çarşısı içinde kalan ve Söğütlü Cami Çarşı ile bağlantılı bulunan Hamidiye İş Hanıdır. 95 bütünleşme değerine sahip olan Hamidiye Çarşısı'nın, mekânsal algılanabilirliği zayıftır.



Şekil 4.28: Çalışma alanının bütünleşme haritası R200 m.

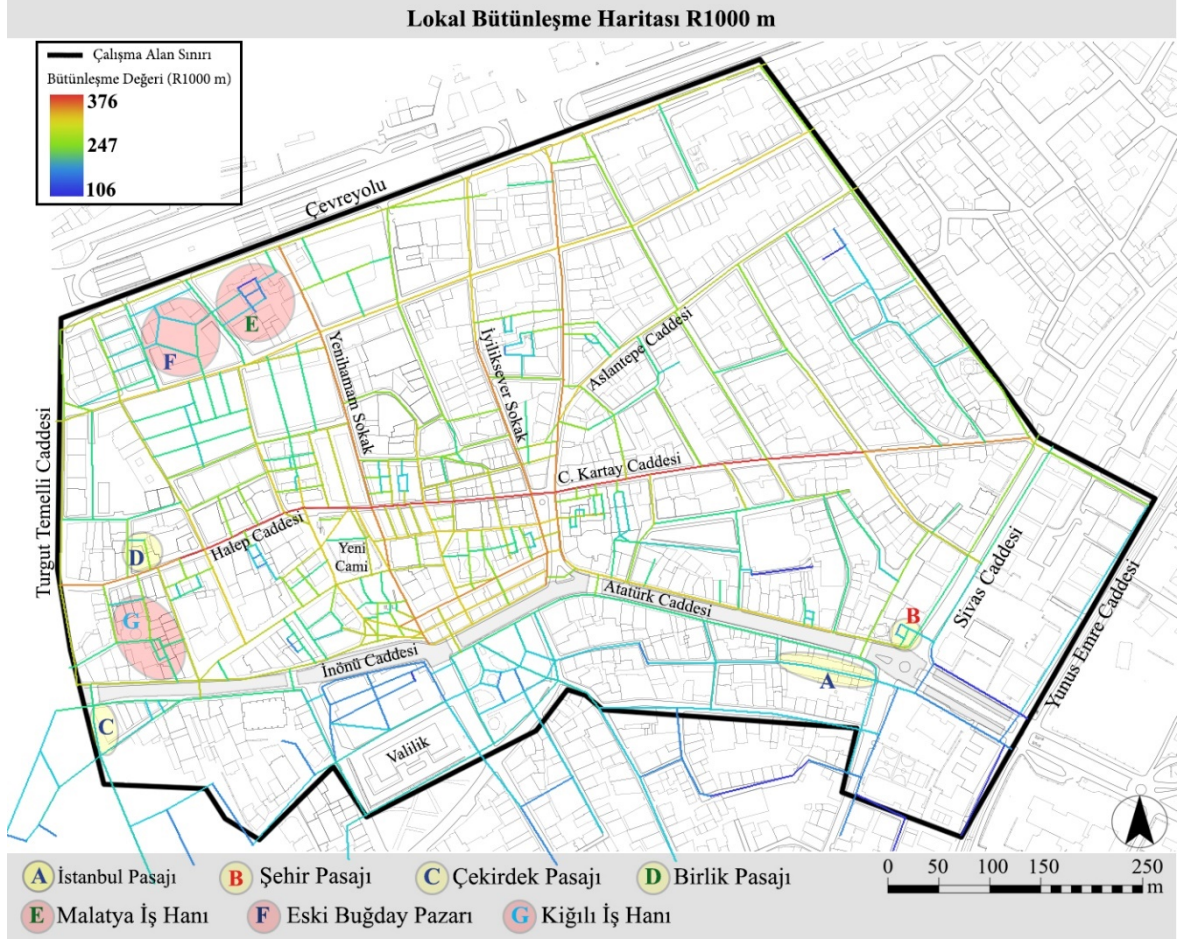
R500 m bütünleşme haritası (Şekil 4.29) irdelendiğinde, en yüksek bütünleşme değeri; 322, ortalama bütünleşme değeri ise 179'dır. Cezmi Kartay Caddesi, Akpınar Meydanı ile Soykan Meydanı arasında kalan aks, 305 ortalama bütünleşme değeri ile bütünleşme değeri en yüksek caddedir. Cezmi Kartay Caddesi'nin tamamının bütünleşme değeri 285'dir ve değerini doğu yönündeki Sivas Caddesi'ne yaklaştıkça değer azaldığı görülmektedir. Cezmi Kartay Caddesi'nin batı aksında yer alan Halep Caddesi 265 (R500m) gibi yüksek bir ortalama bütünleşme değeri ile Cezmi Kartay Caddesini desteklemektedir. Aslanteppe Caddesi'nin, İnönü Caddesi ile Cezmi Kartay Caddesi arasında kalan bölümü 288 bütünleşme değeriyle ikinci en yüksek ortalama bütünleşme değerine sahip caddedir. Cezmi Kartay Caddesi'ne kuzey güney yönünde bağlantılı bulunan; Yenihamam Sokak (284), İyiliksever Sokak (269) ve Cumhuriyet Çarşısı (265) akslarının bütünleşme değeri ortalamanın üstündedir. Pasaj, han ve çarşı gibi ara mekân geçişlerinin yoğun olan, Akpınar Meydanı ve Soykan Meydanı arasında yer alan ticaret bölgesi bütünleşme değeri yüksektir. En düşük bütünleşme değerine (49) sahip bölgeler ise çalışma alanının doğu sınırında yer alan konut bölgesidir.



Şekil 4.29: Çalışma alanının bütünleşme analizi, R500 m.

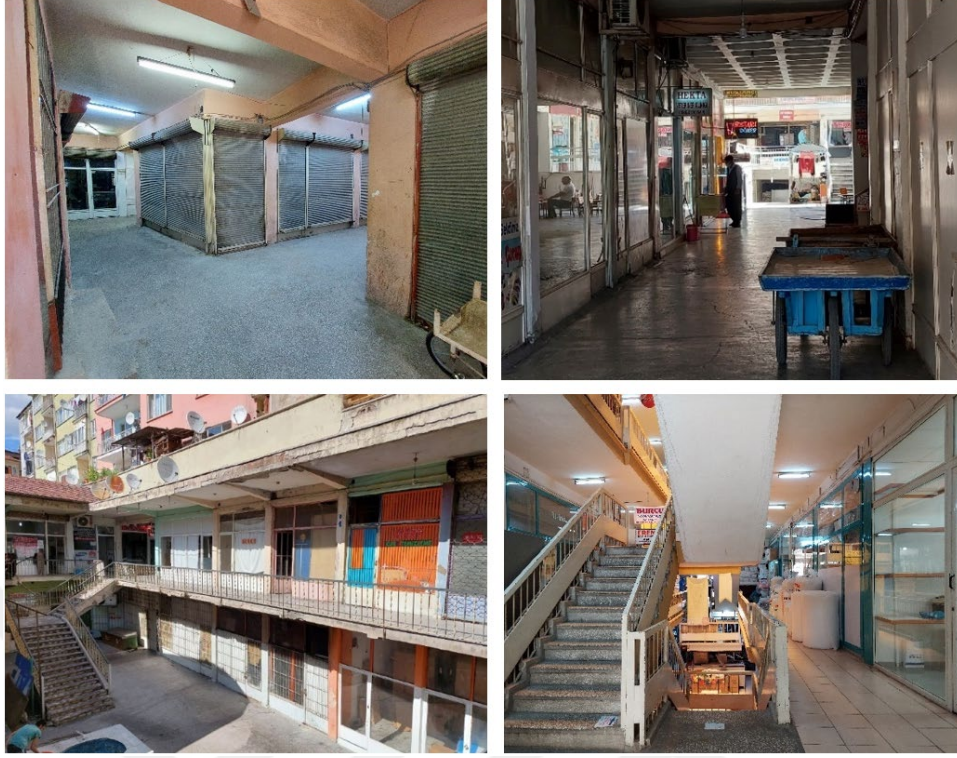
Çalışma alanının en uzun kuş uçuşu uzaklığı 995 metre olduğu için R1000 m bütünleşme haritası (Şekil 4.30) çalışma alanındaki tüm segment çizgileri üzerinde analiz yapmaktadır. R1000 metrik lokal bütünleşme haritasında, en yüksek bütünleşme değeri 375, ortalama bütünleşme değeri ise 247'dir. R1000 m bütünleşme verileri global bütünleşme verilerine benzerlik göstermektedir. Lokal bütünleşme haritasında (R1000 m) caddelerin ortalama bütünleşme değerleri irdelendiğinde: Cezmi Kartay Caddesi 368, Halep Caddesi 346, Aslantepi Caddesi 316, İyiliksever Sokak 326, İnönü Caddesi kuzey aksı 291 ve İnönü Caddesi güney aksın 202 değere sahiptirler. R1000m lokal bütünleşme değerleri global bütünleşme değerine kıyasla az da olsa düşük çıkmaktadır. Global Bütünleşme ile lokal bütünleşme verileri ara mekânlar bağlamında karşılaştırıldığında kent merkezine yakın olan mekânların değeri birbirine çok yakındır ancak kent çekirdeğinden uzaklaştıkça lokal bütünleşme değerlerinde azalma görülmektedir. MİA (Merkezi İş Alanı) sınırında yer alan; İstanbul Pasajı (Rn=207, R1000m=174), Şehir Pasajı (Rn=217, R1000m=186) Çekirdek Pasajı (Rn=228, R1000m=216), Birlik Pasajı (Rn=231, R1000m=224), Malatya İş Hanı (Rn=174, R1000m=160) Eski Buğday Pazarı (Rn=201, R1000m=188), Kıgılı İş Hanı'nın

($R_n=236$, $R_{1000m}=226$) global bütünleşme değerleri daha yüksektir. Bu durumun sebebi olarak; MİA'nın dış çevresindeki sokakların ve ara mekânların kent merkezine kıyasla daha düzensiz bir yerleşime sahip olması gösterilebilir



Şekil 4.30: Çalışma alanının bütünleşme haritası R1000 m.

Global bütünleşme değeri en düşük olan ara mekânlar; Merkez İş Hanı, Malatya İş Hanı, Oral İş Hanı ve 100. Yıl İş Hanı'dır. Malatya İş Hanı "ortak avlulu han" tipolojisine sahipken, diğer üç han "avlulu büro han" tipolojisindedir. Mekân formu bakımından bütünleşme değeri düşük olan hanlar irdelendiğinde, han girişleri karşılayan avlu veya galeri boşluğunun yayalar için bir eşik oluşturduğu ve bütünleşmeyi zayıflatmakta olduğu dikkat çekmektedir. Bütünleşme değeri düşük çıkan bu hanlarda, dükkanların birçoğu kapalıdır veya dükkanlar depo gibi pasif ticari fonksiyonalar yer alır (Şekil 4.31). Bu durum hanın zaman içerisinde bakımsız, atıl bir vaziyette evrilmektedir. Ancak bütünleşme değeri yüksek olan Ayakkabıcılar Çarşısı, Kuyumcular Çarşısı, Temelli Pasajı ve Çekirdek Pasajı gibi ara mekânlar da atıl mekânlar oluşsa da, aktif ticaret devam etmekte ve zamanla yerel yönetimler veya işletmeler tarafından iyileştirme çalışmaları yapılmaktadır.



Şekil 4.31: Sol üst: Merkez İş Hanı, Sağ alt: Malatya İş Hanı, Sol Alt: Oral İş Hanı, Sağ alt: 100. Yıl İş Hanı.

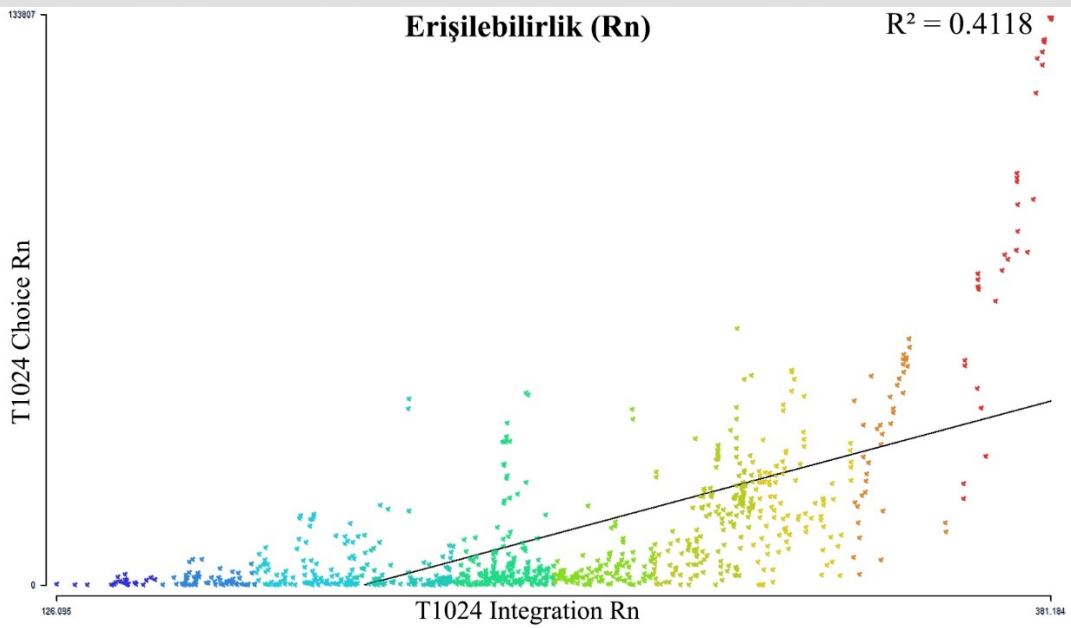
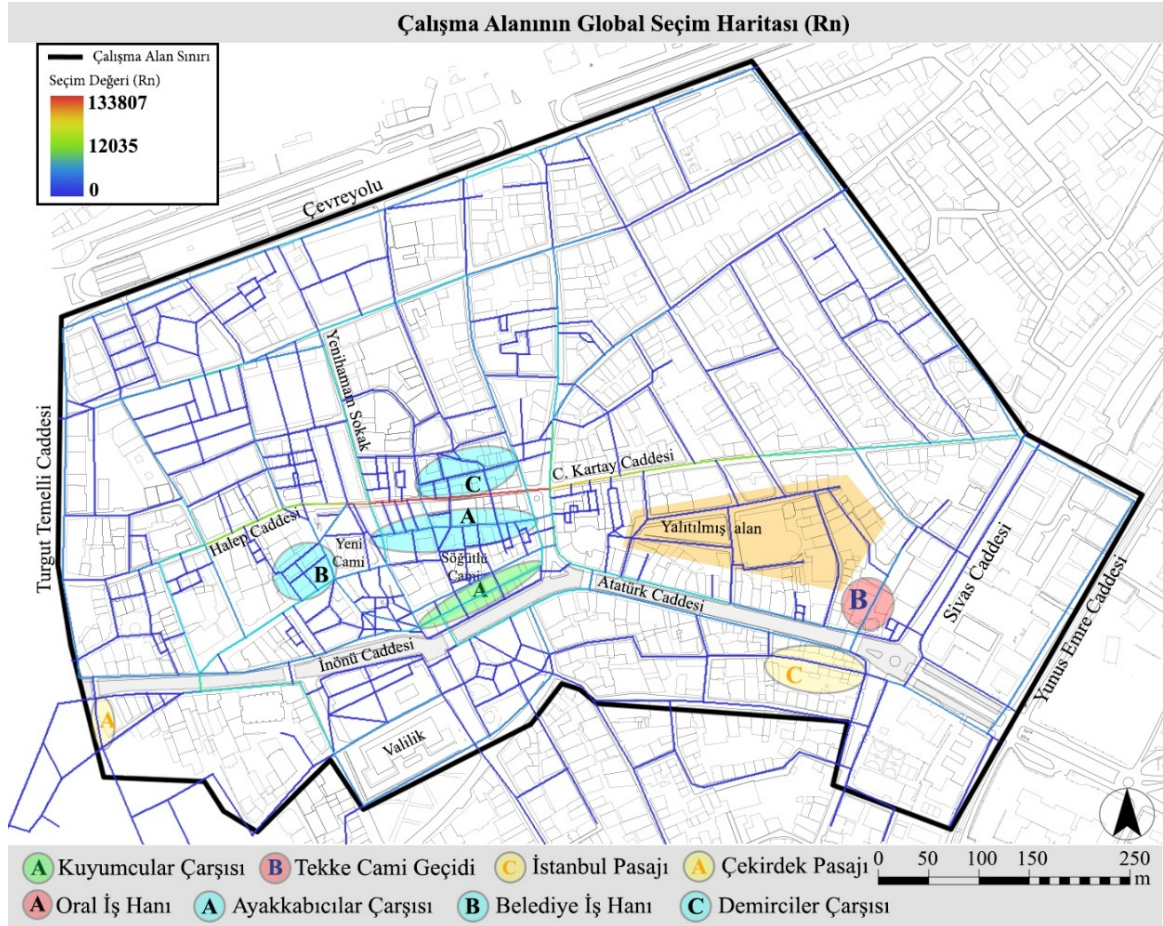
4.3.3 Erişilebilirlik analizi

Global seçim analizi, en kısa güzergahları hesaplamak için sistemdeki tüm noktaları başlangıç ve bitiş olarak değerlendirirken, lokal seçim (choice) analizinde sistemdeki tüm noktalar belirtilen çaptaki metrik mesafe içerisinde değerlendirir ve en kısa güzergahlar tespit edilir. Bütünleşme ve seçim haritalarının verileri karşılaştırılarak oluşturulan grafik ile erişilebilirlik değeri elde edilir.

Çalışma alanının ve ara Mekânların erişilebilirlik potansiyelinin anlaşılması için mekân dizim yönteminin seçim (Choice) analizi yöntem olarak benimsenmiştir. Seçim analizinde global (Rn) ve lokal seçilmiştir. Lokal seçim haritası için R100 m, R500 m olmak üzere 2 ayrı metrik yarı çap kullanılmıştır.

Şekil 4.32’de verilen çalışma alanının global seçim haritası irdelendiğinde, global bütünleşme haritasında olduğu gibi en yüksek seçim değeri, Cezmi Kartay Caddesi olarak tanımlanmıştır. Ancak seçim haritasının geneline bakıldığında global bütünleşmesinde görülen güçlü doku seçim haritasında görülememektedir. İkinci en güçlü değer ise Yenihamam Sokak ve Aslantepe Caddesi’ne aittir. Ara mekân bağlamında en güçlü değer, bütünleşme analizinden farklı olarak Kuyumcular Çarşısı ve sonrasında Tekke Cami

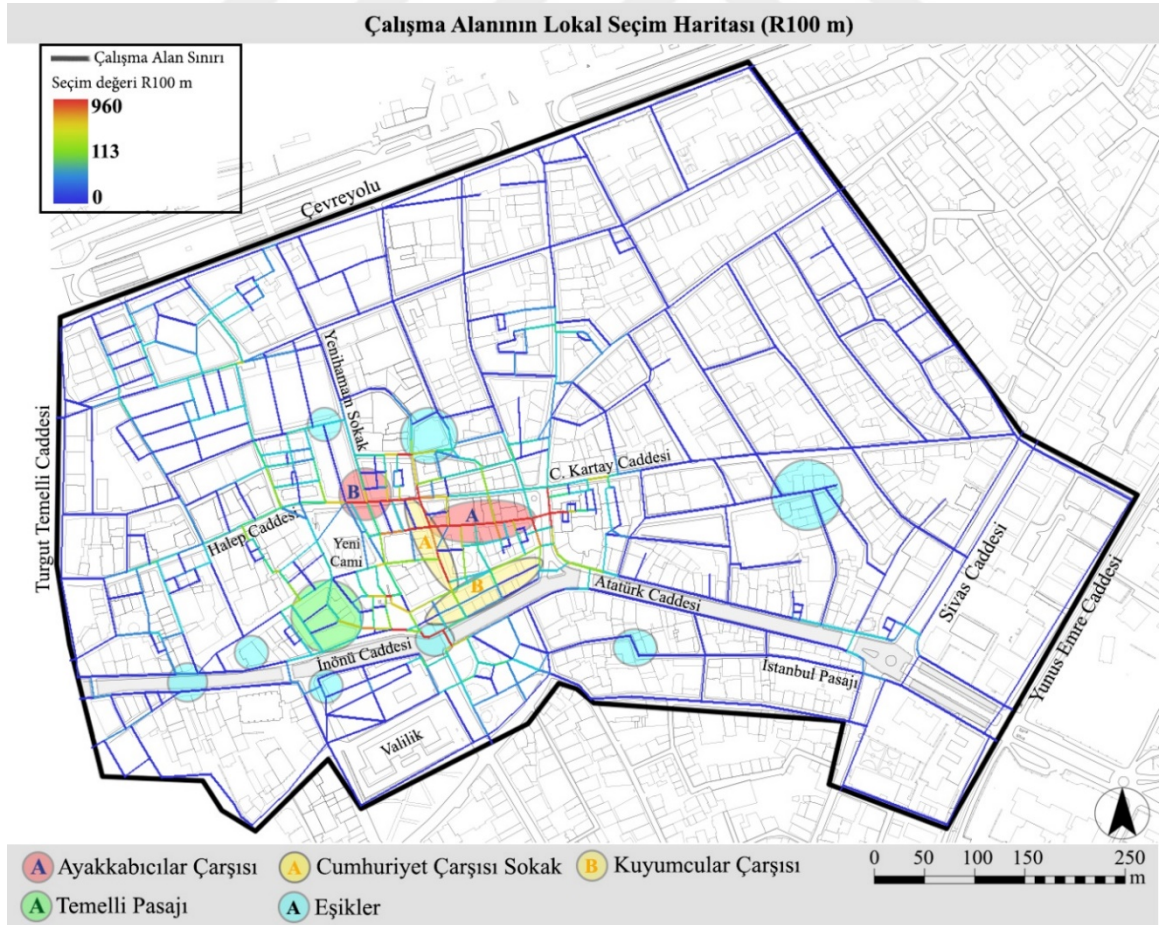
geçitidir. Ara mekânların erişilebilirliği zayıftır, özellikle çalışma alanının güneyinde yer alan ve güçlü akları birbirine bağlayan İstanbul Pasajı ve Çekirdek Pasajı çevresindeki sokakların birbirini karşılamayan organik bir dokuda olması sebebi ile seçim değerlerinin düşük olduğu gözlemlenmektedir.



Şekil 4.32: Çalışma alanının global seçim (Choice, Rn) haritası ve grafiği.

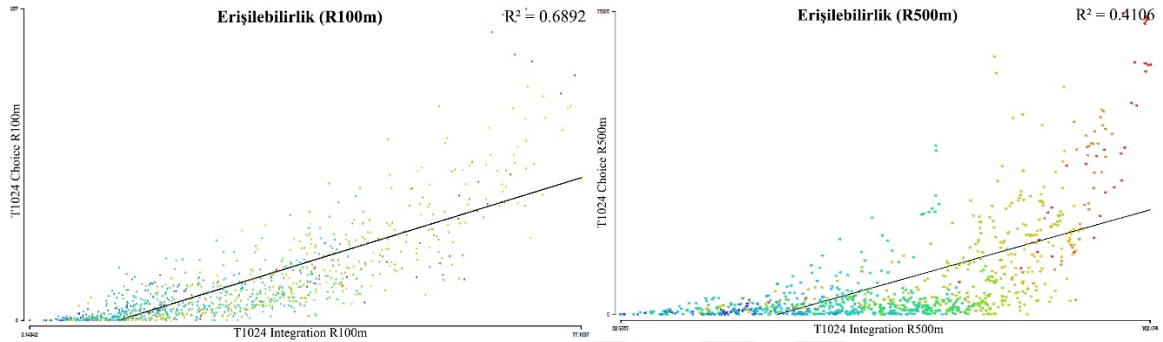
Atatürk Caddesi, Cezmi Kartay Caddesi ve İnönü Caddesi arasında yer alan üçgen formulu alan otopark ve minibüs durağı olarak hizmet vermektedir. Önemli dört ayrı cadde tarafından çevrili bu alan düzensiz sokak dokusu, kapatılmış pasaj geçişleri ve tanımsız açık alan algısı nedeni ile yalıtılmış bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Caddelerde oluşan yaya yoğunluğunun, cadde çevresinde yer alan ara mekânların verimli kullanılmaması önemli bir sebep olarak gösterilebilir.

Şekil 4.33'de gösterilen ara mekânlar bağlamında lokal seçim haritası (R100m) çözümlemesine göre, kent çekirdeğinin seçim değeri yüksektir. En güçlü seçim değeri global bütünleşme haritasında olduğu gibi Ayakkabıcılar Çarşısı'na (R100m=631) aittir. Demirciler Çarşısı'nın ve Söğütlü Camini batısında yer alan Ayakkabıcılar Çarşısı'nı ise dik bir açı ile kesen Cumhuriyet Çarşısı Sokak en yüksek seçim değerlerine sahip bir diğer akstır. Bu iki güçlü aksın güneyinde yer alan yaya geçidi (R100m=563), iki parçalı MİA'yı birbirine bağlayan bir köprü görevi görmektedir. Ancak yaya geçidinin iki yakasında da bulunan eşikler sebebi ile aksın fiziki alt yapısının yaya hareketini kaldıramayacağı düşünülmektedir.



Şekil 4.33: Çalışma alanının lokal seçim haritası R100 m

genelinde zayıflamaktadır. R500 metrik seçim grafik değeri 0.4106, ortalama açısı ise dar açıda çizilmiştir. Segment noktaları ise grafiğin altında yoğunlaşmıştır. Okunabilirlik R500 m değerinin R100 değerine göre bütünleşme değeri yüksek, erişilebilirliği daha zayıftır. Bu durumda, ara Mekânların yoğunlukta olduğu kent çekirdeğinin lokal seçim analizi (R100 m) ölçeğinde diğer ölçeklere kıyasla güçlü bir mekân organizasyonuna sahip olduğu söylenebilir. Ancak etki alanı genişledikçe ara Mekânların erişilebilirliğinin azaldığı ve yaya hareketinin erişilebilirliği ve tanımlanabilirliği daha yüksek olan caddelere yöneldiğinin bir diğer kanıtıdır.



Şekil 4.35: Çalışma alanının lokal seçim analizi solda: R100 seçim grafiği, sağda: R500m seçim grafiği.

Çalışma alanında ara Mekânların ve kent organizasyonun erişilebilirliğini olumsuz yönde etkileyen birçok eşik bulunmaktadır. Eşiklere R500 m lokal seçim haritası üzerinden irdelendiğinde, kent merkezinin güneyindeki en önemli eşik valilik binasının kuzeyindeki kapalı çarşı olduğu görülmektedir. Yine çalışma alanının güneyinde, İstanbul Pasajı'nın batısında yer alan sokak 2 kez yön değişimi yapmakta dolayısıyla hem metrik hem de topolojik mesafeyi artırmaktadır. Çalışma alanının güneyinde ise Atatürk Caddesi ve Cezmi Kartay Caddesi arasındaki çıkmaz sokaklar, birbirini karşılamayan akslar ve kapatılmış ara Mekân geçişleri erişilebilirliği zorlaştıran etmenlerdir. Yeni Cami ve çevresi irdelendiğinde, Yenihamam Sokağın batısında yer alan Kasap Pazarının ve birbirini karşılamayan aksların erişilebilirliği olumsuz yönde etkilediği gözlemlenmiştir. Çalışma alanındaki diğer fiziksel ve sosyal eşikler şu şekilde sıralanabilir:

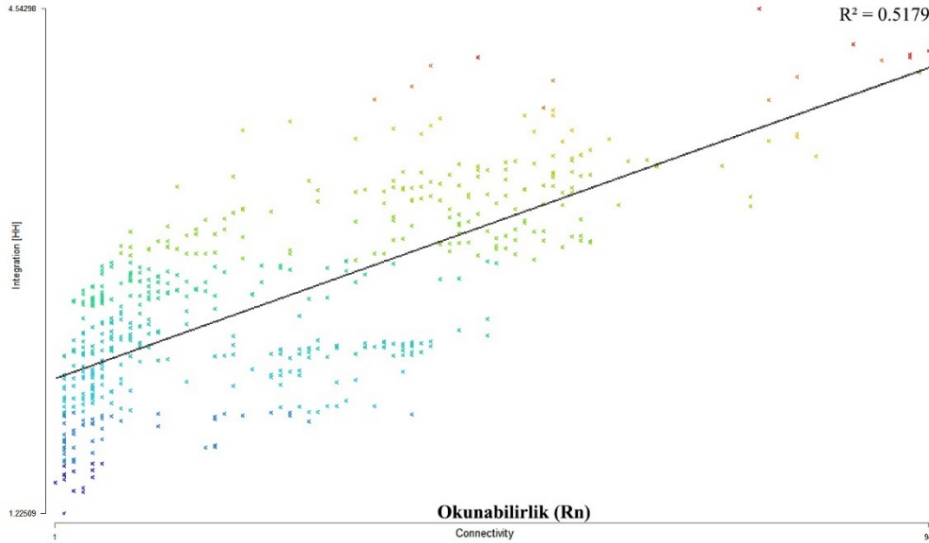
- İnönü Caddesi ve Atatürk Caddesi, kent merkezini iki parçaya ayırmaktadır ve kentin güney bölümü kent çekirdeğiyle kopuk bir mekân organizasyonuna sahiptir,
- Kent merkezinin önemli açık alanlarından olan Soykan Meydanı, 15 Temmuz Meydanı ve bu meydanların doğusundaki yeşil alanın birdirbirleri ile olan mekânsal ilişkileri zayıftır,

- İnönü Caddesi ile Atatürk Caddesi'ne bağlantılılığı bulunan ara Mekânlar ve sokaklar birbirini karşılamamaktadır,
- Cezmi Kartay Caddesinde sosyolojik ve fiziksel eşikleri.

4.3.4 Okunabilirlik analizi

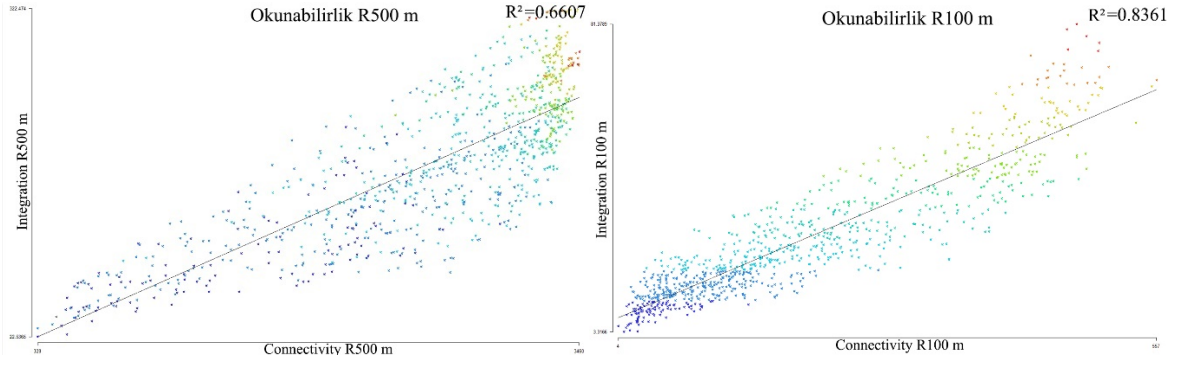
Mekân dizim yönteminde okunabilirlik (Intelligibility) analizi, iki farklı verinin korelasyonu ile sayısallaştırılır. Global okunabilirlik grafiği, global bütünleşme (integration Rn) ve bağlantılık (connectivity) değerlerinin X ve Y eksenlerine yerleştirilmesiyle elde edilir. Grafik okuması seçim grafiğindeki gibi değer ortalaması üzerinden yapılır. Eğer grafikte gösterilen ortalama çizgisi açısı 45 dereceye ve R ortalama değeri 1'e yakınsa okunabilirlik yüksektir. Kısaca bir mekânın bütünleşme derecesi yüksek ve bağlantılılığı da kuvvetliyse okunabilirliği yüksektir.

Çalışma alanının global (Rn) okunabilirlik değeri 0.5179, eksen açısı ise 20 derecedir. 45 derecenin oldukça altında olan bu değer sistem bütünüünün okunabilirlik derecesinin orta seviye olduğunu göstermektedir.



Şekil 4.36: Çalışma alanının global okunabilirlik grafiği (Rn).

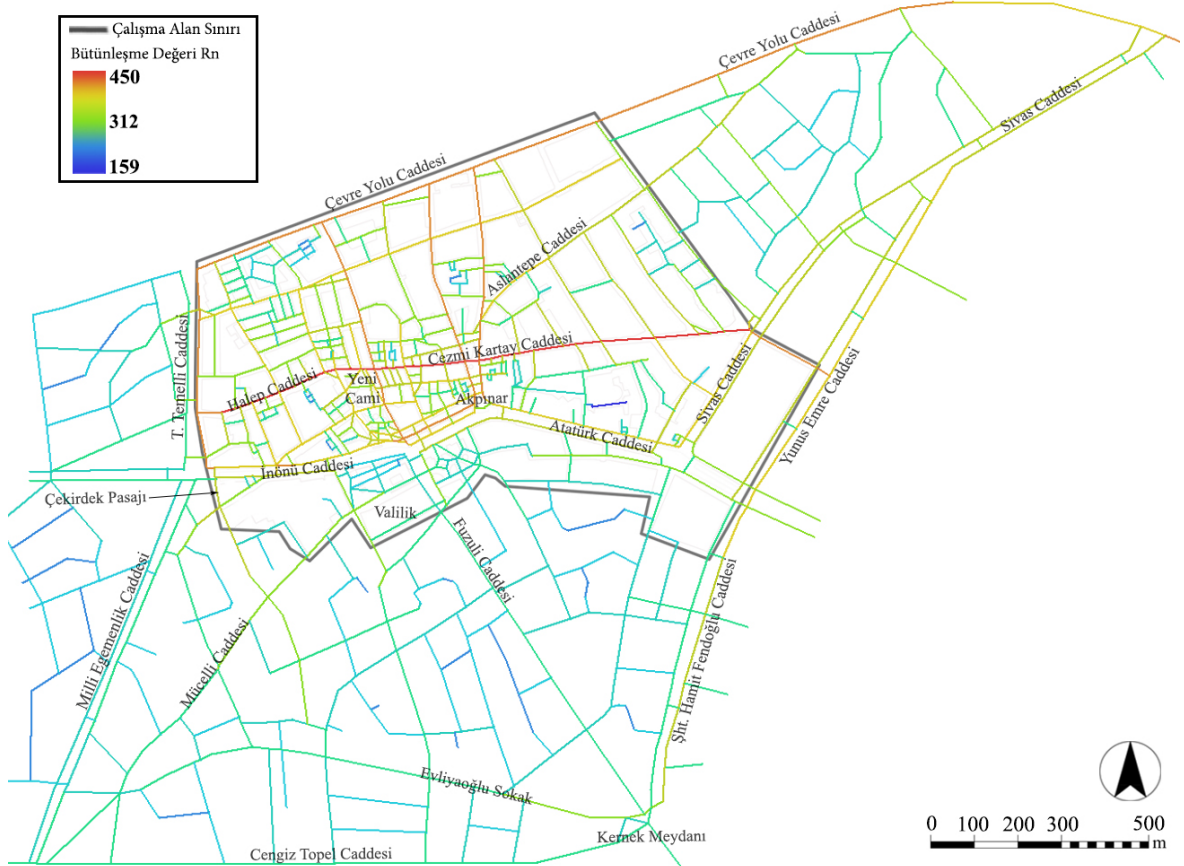
Okunabilirlik değeri lokal (Şekil 4.37) ölçekte irdelendiğinde, R500 m okunabilirlik değeri 0.6607'dır ve eksen açısı 22 derecedir. R100 m okunabilirlik değeri ise 0.8361'dır ve eksen açısı 25 derece olarak belirlenmiştir. Bu durumda yarı çap küçüldükçe sistemin daha okunabilir olduğu yarı çap genişledikçe okunabilirliğin azaldığı anlaşılmıştır.



Şekil 4.37: Çalışma alanının lokal okunabilirlik grafikleri (R500 m – R100 m).

4.3.5 Çalışma alanı ve yakın çevresinin bütünleşme analizi

Çalışma alanı ve yakın çevresinin kent dokusunun anlaşılması ve amacı ile daha büyük bir ölçekten bütünleşme analizinin okunmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu çerçevede kuzey doğu yönünde Sivas Caddesi ve çevre yolu arasındaki organik ve az yoğunluğa sahip konut dokulu bölge ile çalışma alanını güneyindeki Cengiz Topel Caddesi'ne kadar olan konut bölgesi sisteme dahil edilmiştir ve mekân dizim analizi uygulanmıştır (Şekil 4.38).



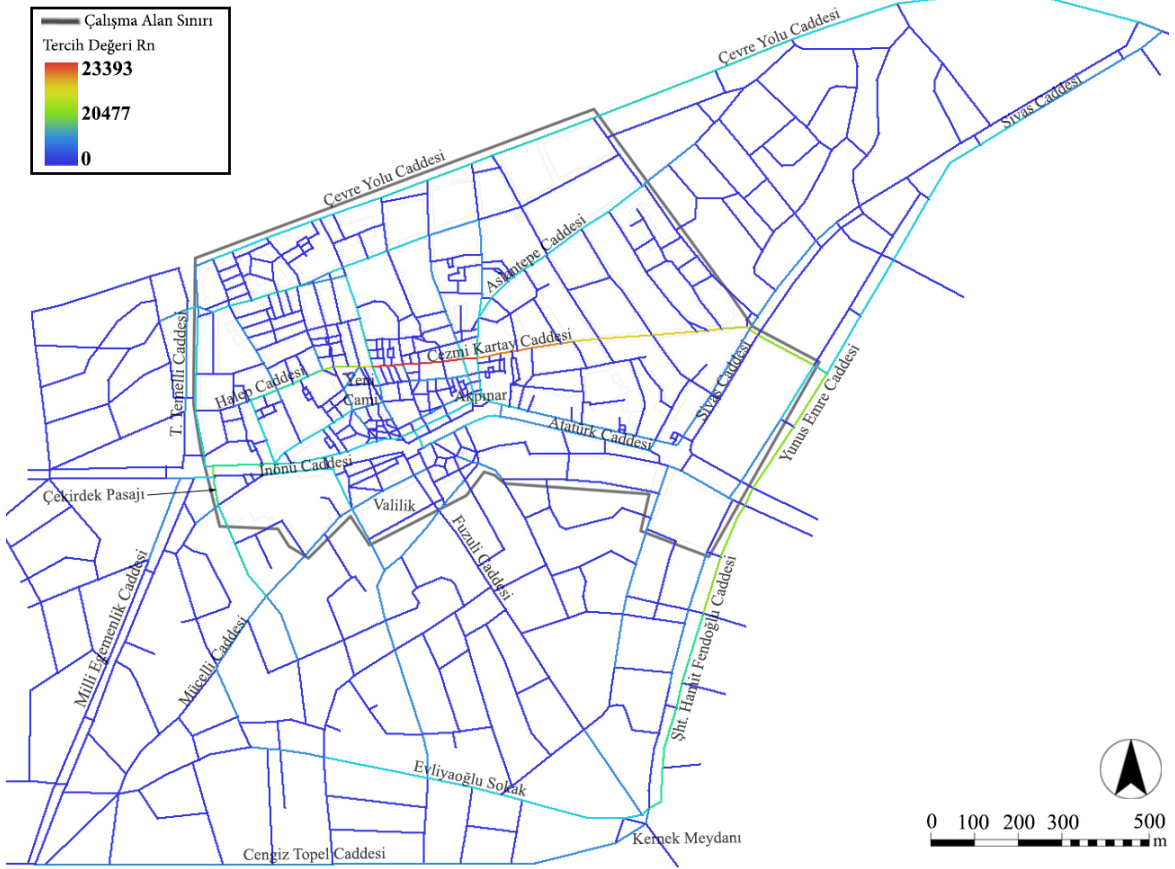
Şekil 4.38: Çalışma alanı ve yakın çevresinin global bütünleşme haritası (Rn).

Şekil 4.38’de gösterilen global bütünleşme haritası (R_n) irdelendiğinde, Cezmi Kartay Caddesi’nin ve bu cadde üzerindeki düğüm noktalarının bütünleşme değerlerinin yüksek olduğu ancak mevcut bütünleşme analizinde olduğu gibi İnönü Caddesini bütünleşme değerinin ortalamasının altında olduğu görülmektedir. Çalışma alanının global bütünleşme haritası ile karşılaştırıldığında caddelerin bütünleşme değerleri birbirine çok yakındır ancak Akpınar Meydanı’nın bütünleşme değeri düşmüştür.

Ara mekânlardaki değişime baktığımızda cadde değerlerinde olduğu gibi bütünleşme değerlerinde büyük bir fark yoktur. Ara mekânlar bağlamında bütünleşme değerindeki en önemli değişim, çalışma alanının batı sınırında yer alan Çekirdek Pasajı’nda gerçekleşmiştir. Çekirdek Pasajı’nın güneyindeki sokak neredeyse düz bir rota çizerek bir ana caddeye bağlanmaktadır. Bu sebepten diğer ara mekânlara kıyasla bütünleşme değerindeki artış daha yüksektir.

Global bütünleşme analizi büyük ölçekte incelendiğinde, İnönü Caddesi ve Atatürk Caddesi’nin güneyindeki sokak kurgusunun oldukça zayıf olduğu görülmektedir. Bu zayıf sokak dokusu nedeni ile çalışma alanının güneyindeki Fuzuli Caddesi, Mücelli Caddesi ve Şehit Hamit Fendoğlu Caddelerinin birbiriyle olan bağlantılığının azalttığı ve bu caddelerin bütünleşme değerini zayıflattığı görülmektedir. Güney konut bölgesinin bütünleşme değerinin zayıf olması bir önceki bölümde de bahsedildiği gibi yayaların karmaşık sokak dokusundan uzaklaşarak bütünleşme değeri daha yüksek caddeleri tercih etmelerine ve dolayısıyla ana caddelerde yaya yoğunluğunun yüksek olmasının nedeni olarak görülebilir.

Şekil 4.34’de gösterilen çalışma alanı ve yakın çevresinin global seçim haritası irdelendiğinde, önceki analizde de olduğu gibi en yüksek seçim değeri Cezmi Kartay Caddesi’ndedir. Aslantepeler Caddesi ve Çekirdek Pasajı’nın değerlerinin bir miktar yükseldiği görülmektedir. Global ölçekte (R_n) çalışma alanı ile yakın çevresinin bütünlük analizi karşılaştırıldığında birbirine oldukça benzediği anlaşılmaktadır. Ancak genel ölçekte İnönü Caddesi, Atatürk Caddesi, Yunus Emre Caddesi, Çevre yolu Caddesi, Turgut Temelli Caddesi, Aslantepeler Caddesi gibi ana aksların seçim değerindeki artış dikkat çekmektedir. Bu noktada seçim değeri ve bütünleşmesi zayıf olan ara Mekânların ve ara sokakların kent sistemine yalıtılmış Mekânlar oluşturduklarını, yayaların bu tanımsız Mekânlardan uzaklaşarak ana caddelere yöneldiği düşünülebilir.

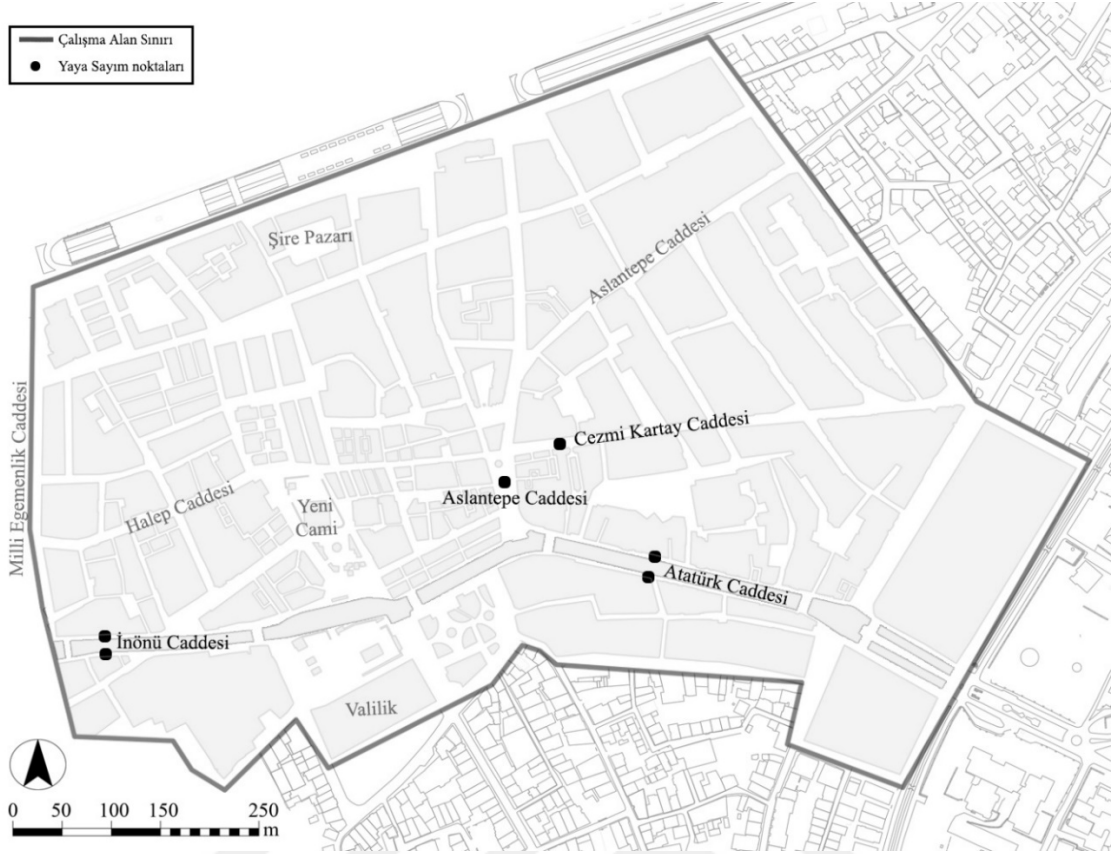


Şekil 4.39: Çalışma alanı ve yakın çevresinin global seçim haritası (Rn).

4.3.6 Yaya sayım verileri

Merkezi iş alanında yer alan ve kent ulaşımının büyük bir kısmını taşıyan caddelerin, yaya yoğunluklarını belirlemek ve mekân dizim analizleri ile karşılaştırmak amacıyla yaya sayım yöntemi kullanılmıştır. Yaya sayım yöntemi için kapı sayısı tekniği benimsenmiştir. Malatya kent merkezinde yoğun kullanıma sahip, Cezmi Kartay Caddesi, Aslantepeler Caddesi, Atatürk Caddesi ve İnönü Caddesi yaya sayım yöntemi için seçilmiştir. Mekân dizim analizlerinde iki ayrı segment olarak gösterilen İnönü Caddesi ile Atatürk Caddesi, yaya sayım yönteminde de güney-kuzey aks olacak şekilde iki farklı sayım kapısı olarak düşünülmüştür.

Şekil 4.40'da gösterilen yaya sayım noktalarında 07.04.2021-21.04.2021 tarihleri arasında hafta içi sabah-öğle-akşam olacak şekilde 3 farklı vakitte uygulanmıştır. Araştırmanın yapıldığı dönemde Covid-19 pandemisi ile mücadele kapsamında hafta sonu sokağa çıkma yasağı getirilmiş bu sebepten hafta sonu yaya sayım yöntemi uygulanamamıştır. Yaya sayımı esnasında yayaaların yaş, cinsiyet, güzergâh yönü, vb. özellikleri göz ardı edilmiştir.



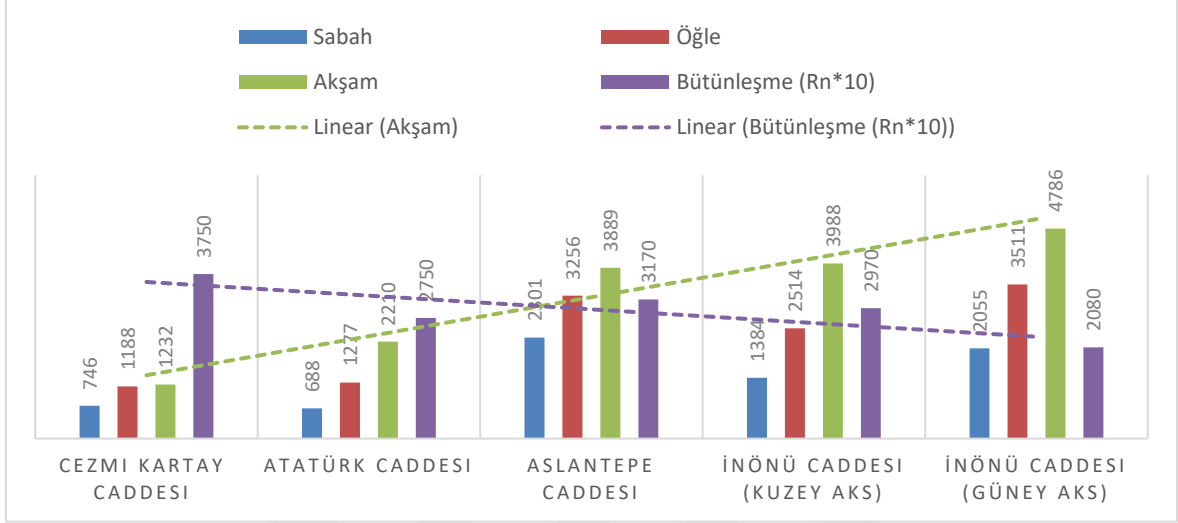
Şekil 4.40: Çalışma alandaki yaya sayım noktaları.

Çalışma alanında uygulanan yaya sayım tablosu çizelge 4.7’de gösterilmiştir. Çizelgede sayım yapılan cadde isimleri, sayım vakitleri, toplam yaya sayısı ve aks genişlikleri gösterilmiştir. Ayrıca aksların yaya yoğunluğunun belirlenmesi için toplam yaya sayısı ile aks genişliği verileri bölünmesi ile elde edilen aksın yoğunluk kat sayısı tespit edilmiştir.

Çizelge 4.7: Çalışma alandaki caddelerin yaya sayım bulguları

Sayım Yapılan Cadde		Sayım Saatleri	Yaya Sayısı	Aks Genişliği (m)	Yoğunluk kat sayısı
Cezmi Kartay Caddesi	Sabah	09.00-10.00	746	11,3	66
	Öğle	12.00-13.00	1188	11,3	105
	Akşam	17.00-18.00	1232	11,3	109
Aslantepeler Caddesi	Sabah	09.00-10.00	2301	16,64	138
	Öğle	12.00-13.00	3256	16,64	195
	Akşam	17.00-18.00	3889	16,64	233
Atatürk Caddesi	Sabah	09.00-10.00	688	5,73	120
	Öğle	12.00-13.00	1277	5,73	222
	Akşam	17.00-18.00	2210	5,73	385
İnönü Caddesi (Güney Aksı)	Sabah	09.00-10.00	2055	4,64	442
	Öğle	12.00-13.00	3511	4,64	756
	Akşam	17.00-18.00	4786	4,64	1031
İnönü Caddesi (Kuzey Aksı)	Sabah	09.00-10.00	1384	4,76	290
	Öğle	12.00-13.00	2514	4,76	528
	Akşam	17.00-18.00	3988	4,76	837

Caddelerde uygulanan yaya sayım verileri ile bütünleşme (R_n) değerleri şekil 4.41’de karşılaştırılmıştır. Grafığe göre bütünleşme değeri yükseldikçe yaya sayısı azalmaktadır. Yaya sayısı ve bütünleşme korelasyonunun uyumlu olduğu tek cadde Aslanteppe Caddesi’dir. Başka bir deyişle Cezmi Kartay Caddesi ve İnönü Caddesi’nin güney aksı korelasyonu bozmaktadır.



Şekil 4.41: Çalışma alandaki caddelerin yaya sayım bulguları.

Yaya sayım sütunu incelendiğinde, en yüksek yaya yoğunluğuna sahip aks İnönü Caddesi’nin güney aksıdır. Aynı zamanda İnönü Caddesi 4,64 metre ortalama genişlik ve 1031 ortalama (akşam) yoğunluk kat sayısı ile yaya yoğunluğu en yüksek caddedir. Ancak bu aks bütünleşme analizine göre bütünleşme değeri en düşük caddedir. Çalışma alanındaki en yoğun caddenin en düşük bütünleşme değerine sahip olmasının sebepleri şu şekilde sıralanabilir:

- İnönü Caddesini güney yakasında yer alan sokak sistemi, birbirini karşılamayan karışık bir sistemde olması sonucu bütünleşme değeri düşüktür, bu sebepten güney yönden gelecek yaya hareketleri, algılanabilirliği daha yüksek olan İnönü Caddesini tercih ettiği varsayılabilir,
- Doğu-Batı aksında yer alan caddenin, güney aksının, alle ağaçlarının ve binaların gölgelendirme etkisi daha fazladır,
- Ticari fonksiyonlar ve ses, ışık, koku, yaya hareketleri gibi uyarıcılar bu noktada daha yoğunluğundur,

- Caddenin kuzeyine kıyasla güney yönde ara mekânlar kısıtlıdır ve yaya hareketi bütünleşme değeri daha yüksek olan İnönü Caddesi'ne yöneldiği düşünülmektedir,
- Bir diğer sebep olarak kuramsal temellerde açıklanan British Library Teoremi olarak adlandırılan, insanların bitiş noktasına ulaşmak için önce uzun olan yolu seçtikleri bu sebepten yayalar uzun ve düz bir aks olarak algılanan İnönü Caddesinde yürümeyi tercih ettiği düşünülmektedir.

Cezmi Kartay Caddesi'nin bütünleşme değeri yüksek olmasına karşın yaya yoğunluğunun az olduğu gözlemlenmiştir. Yayaların Cezmi Kartay Caddesi'ni tercih etmemelerinin sebebi olarak şu maddeler verilebilir:

- Caddenin doğu aksının ticari yoğunluğu azdır ve yapı cepheleri bakımsızdır,
- Diğer caddelere göre daha dar bir caddedir,
- Kaldırımın dar ve çok sayıda yürümeyi zorlaştıran engel içermektedir,
- Cadde tek tip ve yetersiz bitkilendirmeye sahiptir,
- Cadde kent imgeleri bakımından zayıftır,
- Caddede yer alan alkollü mekânlar kullanıcıda güvenlik sorunu algısı oluşturduğu düşünülmektedir. 17.00-18.00 saatleri arasında uygulanan yaya sayımında diğer caddelerde akşam yaya sayısı artmaktayken Cezmi Kartay Caddesinde artış oranının düşük olması bu algıyı doğrulayıcı niteliktedir.

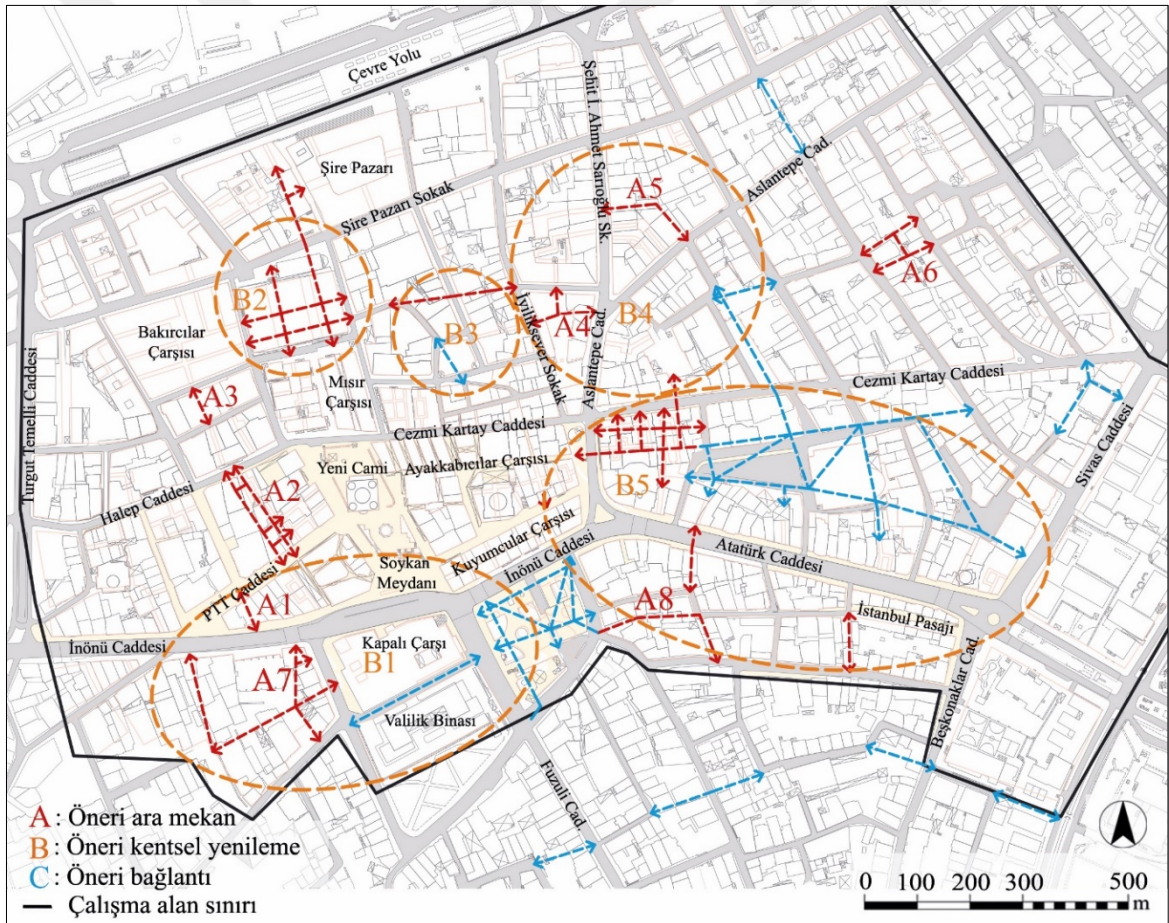
4.4 Öneriler

Çalışma alanında yapılan basit gözlemler sonucunda ana caddelerin yaya yoğunluğunun yüksek olduğu, kaldırımların ve ara mekânların yaya yükünü kaldıramadığı tespit edilmiştir. Önceki bölümlerde uygulanan mekân dizim ve yaya sayım yöntemi sonuçları bu tespiti doğrulamaktadır. Özellikle İnönü Caddesi'nin güney aksının yaya yoğunluğu oldukça yüksektir. Ancak caddeye bağlanan sokaklar ile Atatürk Caddesi'nin kuzeyindeki minibüs duraklarının bütünleşme değeri ortalamanın çok altındadır. Bütünleşme değeri en güçlü aks Cezmi Kartay Caddesi olmasına karşın yaya sayım bulgularında da gösterildiği gibi yoğunluğu az bir akstır. Cezmi Kartay Caddesi'nin yayalar tarafından tercih edilmemesi ve İnönü Caddesi ile Atatürk Caddesi'ne bağlantılığı bulunan sokakların birbirini karşılamamasıdır. Ayrıca araç trafiği öncelikli planlama yaklaşımı sebebi ile ana caddelerde yaya yoğunluğu artmakta, ara mekânların ise kullanımı azalmakta ve kimliklerini kaybederek atıl mekânlara dönüşmektedirler. Bu nedenle caddelerde oluşan yaya

yoğunluğunu ara mekânlara ve ara mekânlar aracılığı ile bütünleşmiş sokaklara yönlendirmek suretiyle azaltmak hedeflenmektedir. Bu amaç doğrultusunda birbirini karşılamayan ve erişilebilirliği zorlaştıran sokak dokusunun iyileştirilmesi için mekânsal öneriler ve işlev önerileri olmak üzere iki ayrı başlık altında çalışılmıştır.

4.4.1 Mekânsal Öneriler

Çalışmanın temel çıktısı olan bütünlük analizi ve erişilebilirlik analizi çıkarımlarına göre daha bütüncül bir mekân organizasyonu için Malatya kent merkezine 5 ayrı bölgesel iyileştirme alanı, 8 öneri ara mekân ve birtakım bağlantılıklar önerilmiştir. Harita üzerinde öneri ara mekânlar “A” sembolü, bölgesel iyileştirme alanları ise “B” sembolü, ile gösterilmiştir (Şekil 4.42).



Şekil 4.42: Çalışma alanının mekânsal öneri haritası.

B1 kentsel iyileştirme alanı, İnönü Caddesi'nin güneyinde, kentin açık alanlarının ise batısında yer alan geniş yapı adasına sahip bir bölgedir. Çevresinde valilik binası, kapalı çarşı, Soykan Meydanı gibi önemli işaret ve odak noktalarına ulaşım güzergahı üzerine yer alan bir akstır. B1 öneri iyileştirme bölgesinde Sağlık İl Müdürlüğü ve PTT Müdürlüğü gibi

resmi yapılar ile çok sayıda bankanın bulunması bölgenin yaya yükünü artırmaktadır. Ayrıca bu bölge çok sayıda büyük, geçirimsiz yapı adası barındırmaktadır. B1 bölgesi çalışma alanının güneyinde yer alan organik sokak dokusuna sahip, yoğun konut bölgesi için bir eşik niteliğindedir. Bu sebepten B1 bölgesinin bütünleşme değeri zayıftır. Ancak B1 bölgesindeki İnönü Caddesi güney aksı, yaya sayım verilerine göre en yoğun kullanıma sahip caddedir. İnönü Caddesi'nin güney paralelindeki Derme Sokak Çıkmazının düz bir aksta düzenlenmesi, kapalı çarşı ile bağlantılılığının kurulması ve bu sokak çevresinde, İnönü Caddesi ile Mücelli Caddesi'nin bağlantılılığını artırmaya yönelik ara mekân önerileri getirilmiştir. Aynı zamanda öneri ara mekânın ortasındaki açık alanın ortak avlulu hanlarda olduğu gibi ticari bir işlevde değerlendirilmesi ve avlunun alt kotunda planlanacak kapalı otopark ile cadde çevresindeki açık alanların yayaların kullanımına sunulması önerilmiştir.

Çekirdek Pasajı, Kapalı Çarşı, valilik binasının kuzeyinde yer alan protokol yolu ile doğu yönündeki İstanbul Pasajı'nın birbirine bağlayan alternatif ara mekân oluşturulması ve bu aksa rekreatif ticaret fonksiyonu kazandırılması planlanmaktadır. Bu öneriler sonucunda İnönü Caddesi'ndeki yaya hareketlerinin bir kısmının ara mekânlara yönlendirilmesi ve caddenin yaya yükünün azaltılması hedeflenmektedir.

B2 numaralı öneri kentsel yenileme bölgesi; Şire Pazarı Sokak, Yeni Hamam Sokak, Mısır Çarşısı ve Bakıcılar Çarşısı arasında kalan bölgedir. B2 öneri bölgesinin merkezinde yer alan Kasap Pazarı (Şekil 4.43) çevresindeki ara mekânlar ile olan bağlantılığı zayıftır. Aynı zamanda Kasap Pazarı'nın güney batısında yer alan 100. Yıl İş Hanı ve Pamuk İş Hanı'nın okunabilirliğine negatif etkileri bulunmaktadır. Kent imgesi ve açık kamusal alan bağlamında zayıf olan bu bölge için kent imgesi oluşturacak, çevre yollar ile bağlantılılığını güçlendirecek bir açık alan önerilmiştir. Bu çerçevede Kasap Pazarı'na, batı yönünde Bakıcılar Çarşısı, güney yönünde Mısır Çarşısı ve Zafer İş Hanı, kuzeyde Malatya İş Hanı, Şire Pazarı, doğu yönünde Aslantepeler Caddesi ile İyiliksever Sokak arasındaki Lima Pasajı'nı birbirine bağlayacak bir odak noktası önerilmiştir. Bu sayede 244 ortalama global bütünleşme değerine sahip çarşının bütünlük değeri yükselecek ve çevresindeki ara mekânlar ile kurulacak mekânsal- işlevsel öneriler ile güçlü bir mekân organizasyonu oluşturulacaktır.



Şekil 4.43: Kasap Pazarının iç mekân fotoğrafları.

B3 kentsel yenileme bölgesi, Cezmi Kartay Caddesi'nin, Şire Pazarı Sokak, İyiliksever Sokak ve Yeni Hamam Sokak arasında kalan bölgedir. Bu sokak sistemi kent çekirdeğinde organik sokak dokusuna sahip tek bölgedir. Doğu yönünde bütünleşme değeri ve yaya yoğunluğu yüksek Akpınar Meydan ile B2 öneri bölgesi ile Bakırcılar Çarşısı'nın bağlantılığını artırmak amacı ile yeni bir aks önerilmiştir. Bu öneri aks ile Akpınar Meydanı ve Aslanteppe Caddesi'nin yaya yükünü azaltacak ve B3 bölgesinin daha aktif kullanılmasını sağlayacaktır.

B4 öneri bölgesi Aslanteppe Caddesi ile bu bölgedeki ara Mekânları kapsamaktadır. Bu bölgenin önemi, kent çekirdeği ile konut bölgesi arasında bir köprü görevi görmesidir. Dolayısıyla yaya yoğunluğu yüksek bir bölgedir. Ancak mevcut durumda cadde, sokak ve ara mekânlar birbirini karşılamamaktadır. Bu sebepten ara mekânların bütünlük ve erişilebilirlik değerleri düşüktür. B4 Öneri bölgesinin doğusunda yer alan konut bölgesi ile B5 ve B3 öneri bölgelerinin bağlantılığının artırılması, aynı zamanda Akpınar Pasajı, Öztaşlar Pasajı, Güneş Pasajı, Oral İş Hanı, Esnaf İş Hanı ve Arafat İş Hanı'nın bütünlük değerinin yükseltilmesi amaçlanmaktadır. Şekil 4.42'de A4, A5 ve A6 kodları ile gösterilen 3 adet ara mekân önerisi getirilmiştir. A4 kodu ile gösterilen öneri aksı, Akpınar Meydanı'nın kuzeyinde yer alan 3 tarafı yapılar ile çevrili ortasında otopark fonksiyonu bulunan bir açık alana sahip yapı adasıdır. Aslanteppe Caddesi ile Lima Pasajı, Öztaşlar Pasajı ve Oral İş Hanı'nın mekânsal ilişkilerinin artırılması amacıyla öneri aksı geliştirilmiştir.

A5 Öneri aksı Aslanteppe Caddesi ile Şehit İ. Ahmet Sarıoğlu Sokak arasında kalan yapı adasında önerilen bir ara mekândır. Bu aksın amacı güneyinde yer alan Güneş Pasajı, Esnaf İş Hanı ve Arafat İş Hanı ile batı yönündeki Akpınar Pasajı'nı, Aslanteppe Caddesi ile birleştirmektir. Ayrıca İnönü Caddesi ile İyiliksever Sokak arasındaki ara mekânların

kesintisiz bir mekân organizasyonu sağlanmasıdır. A6 öneri aksı ise çalışma alanının doğu yönünde yer alan konut bölgesinden gelecek yaya hareketinin, öneri aks ve Öztaşlar Pasajı aracılığı ile Aslantepo Caddesi'ne aktarılmasıdır. Bu 3 öneri ara mekân, merkezi iş alanı ile merkezin doğusundaki konut bölgesini birbirine bağlanmış, mevcut ara mekânlar ise yaya sirkülasyonuna dahil edilmiştir.

Önerilen ara mekân sistemi ile caddelerde oluşan yaya yoğunluğunun, yaya öncelikli oluşturulan açık alana yönlendirilmesi amaçlanmaktadır. Ayrıca kentsel iyileştirme ile İstanbulluoğlu Pasajı, Çağlayan Pasajı gibi girişleri kapatılmış ya da giriş algısını kaybetmiş pasajların girişleri açılması ile yaya sirkülasyonuna dahil edilmesi gerekmektedir. Araç trafiği olarak yoğun bir bölge olan çalışma alanı, yer altı otoparkı trafik krizlerinin giderilmesi gerekmektedir. Uzmanlaşmış ticaret alanı ve rekreatif ticari alanın iç içe olduğu çalışma alanında kentin yaya kullanımı analizlerine göre ticari alanlar yeniden düzenlenmelidir. Oluşturulan nitelikli açık alan ile Atatürk Caddesi'nin yaya yoğunluğu azaltılarak, yoğun kent dokusunun bulunduğu bölgenin rahatlaması sağlanacaktır. Ayrıca sivil mimari örneği olan tescilli İstanbulluoğlu Konağının içinde bulunduğu karmaşık mekân organizasyonu nedeniyle okunabilirliği ve bütünleşme değeri zayıftır. Yapılacak kentsel iyileştirme çalışması ile İstanbulluoğlu Konağı (Şekil 4.44) bir işaret ögesi niteliğine kavuşturulabilir.



Şekil 4.44: İstanbulluoğlu Konağı.

B5 kentsel iyileştirme bölgesi, Akpınar Meydanı, Cezmi Kartay Caddesi, Sivas Caddesi, Atatürk Caddesi ile bu aksın güneyinde yer alan İstanbul Pasajı'nı kapsamaktadır. Akpınar mevkiinin batısında yer alan ve dört önemli cadde arasında kalan bölge kent imgesi bakımından zengin bir alandır. Aynı zamanda bu bölgede kent merkezinde az sayıdaki kentsel açık alanlardan birini barındırmaktadır. Fakat bu açık alan otopark, minibüs durağı gibi işlevinde kullanılmakta ve atıl bir vaziyettedir. Önerilen kentsel iyileştirme ile otoparklar ve minibüs duraklarının yer altına taşınması, Efe İş Hanı, Elmas İş Hanı, Orhanoglu İş Hanı ve Yıldız İş Hanı'nın, bütünleşme değeri yüksek Ayakkabıcılar Çarşısı ile Cezmi Kartay Caddesi'ne bağlantılığının kurulması planlanmaktadır. Bu bölge, çok fazla hak sahibinin bulunduğu ve eski yapıların çoğunlukta olduğu bir alandır. Bu sebepten yerel yönetimlerin ve hak sahiplerinin birlikte çalışması ve bölgeye kentsel iyileştirme yapılması gerekmektedir.

B5 kentsel iyileştirme bölgesinin güneyinde yer alan İstanbul Pasajı'nın doğusundaki sokak dokusu, yer yer çıkmaz sokaklar barındıran kesintili bir akstır (Şekil 4.45). Ancak İstanbul Pasajı'ndan düz bir aks çizildiğinde sokak, kent meydanına kadar ulaşmaktadır. İstanbul Pasajı, Atatürk Caddesi ve A. Kadir Eriş Sokağın kent meydanı ile bağlantılığını kuvvetlendirmek amacı ile 4 adet ara mekân önerilmiştir. Bu ara mekân önerileri ile çalışma alanının önemli iki odak noktası olan Kışla kavşağı ve 15 Temmuz Meydanı, İstanbul Pasajı aracılığı ile birbirine bağlanmış ve Atatürk Caddesi'ne kıyasla daha düz bir aks elde edilmiştir.



Şekil 4.45: Solda İstanbul Pasajı'nın batı girişi, sağda İstanbul Pasajı'nın doğusundaki A. Kadir Eriş Sokak.

Bakırcılar Çarşısı'nın batısında yer alan Tenzile sokak, Çevre yolu ile PTT Caddesini bağlayan güçlü bir akstır. Ancak İnönü Caddesi ile arasında yer alan birleşik nizam yapı blokları sebebi ile ana caddeye bağlantılığı yoktur. Bu yapı blokları arasında İnönü Caddesi ile bağlantı oluşturulması amacı ile Şekil 4.42'de A1 kodu ile gösterilen alana bir ara mekân önerilmiştir. Bu aks sayesinde İnönü Caddesi ile çevre yolu bir yaya aksı ile bağlanmış, İnönü Caddesi'nin kuzey güney yönde yaya yükünü hafifletecek kuvvetli bir aks elde edilmiştir. Aynı zamanda bu küçük müdahale ile Bakırcılar Çarşısı, İnönü Caddesi ile bağlantılığı sağlanmıştır.

Şekil 4.42'de A2 kodu ile gösterilen Merkez İş Hanı'nın bütünleşme değeri 194 gibi oldukça düşük bir değerdir. Çevresindeki sokak ve ara mekânlar ile bağlantılığı zayıf olan Merkez İş Hanı atıl bir mekâna dönüşmüş ve kapalı birçok dükkân ile ölü bir mekândır. İş Hanı'nın kuzeyinde yer alan Temelli Pasajı ve Pak Kazanç İş Hanı, güney yönündeki Ünal Pasajı ve doğu yönündeki bitişik nizam komşusu Belediye İş Hanı ile bağlantı oluşturacak bir aks sistemi önerilmiştir. Bu aks önerisi ile İnönü Caddesi, PTT Caddesi, Soykan Meydanı ve güneyde Bakırcılar Çarşısı'na kadar uzanan bir yaya koridoru oluşturulmuştur.

Önerilen bu ara mekânlar ile kentlerde büyük imar düzenlemeleri, kamulaştırmalar olmaksızın yaya sirkülasyonunu iyileştirici müdahaleler yapılması amaçlanmaktadır. Ancak mevcut ara mekânların korunması, öneri ara mekânların ise kullanılabilir olması için mekânsal öneriler tek başına bir çözüm olmayabilir. Bu noktadan hareketle bazı ara mekânlara ve caddelere işlev önerileri getirilmiştir.

4.4.2 İşlev Önerileri

Güvenlik hissi, engelsiz ulaşım imkânı, aydınlatmanın yeterliği, ses, ışık, koku gibi dış uyarıcıların çeşitliliği, ticari ve sosyal fonksiyonların kalitesi ve gölgeleme etkisi gibi değişkenlere göre de yayalar yürüyüş rotası oluşturmaktadır (Kitazawa ve Batty'e ,2004; Kürkçüoğlu ve Ocağcı, 2015). Yaya hareketlerinin yönlendirmede mekân formu kadar mekânın işlevi ve algısı da oldukça önemli bir değişkendir. Cezmi Kartay Caddesi veya Kuyumcular Çarşısı örneğinde görüldüğü gibi yayaları bir yolu tercih etmelerinde sadece mekân formu yeterli olmayabilir. Bu sebepten mekânsal önerilerin tek başına yeterli olmayacağı düşünülmüş, işlev ve iyileştirme önerileri de sunulmuştur. Bu bağlamda yayalaştırılmış sokak, cephe-yol iyileştirme, kentsel yenileme, yeşil alan önerisi, ara mekân önerisi, yeniden işlevlendirme ve yaya geçidi önerileri getirilmiştir.

Cezmi Kartay Caddesi ve Halep Caddesi, şekil 4.46’da görüldüğü gibi önceliği araçlar olan dar kaldırımlı ve bu kaldırımlar üzerinde düzensiz konumlanmış kent donatıları ile yayalar için yürümesi zor bir akstır. Yapı cepheleri genellikle bakımsız ve dükkân tabelaları ile kaplanmış vaziyettedir. Caddenin yol bitkilendirmesi incelendiğinde, Sivas Caddesi ile Akpınar Meydana olan bölümde Kırmızı yapraklı süs eriği (*Prunus cerasifera* “*Pissardii Nigra*”) kullanılmış olup, Akpınar Meydan ile Soykan Meydan arasında çok az bitkisel dokuya rastlandığı görülmektedir.



Şekil 4.46: Solda, Cezmi Kartay Caddesi 1 m kaldırım ve ortasında aydınlatma direği. Sağda 100. Yıl Çarşısı ve Pamuk Han.

Bütünleşme değeri yüksek, ara mekânlar bakımından da zengin olan Cezmi Kartay Caddesi'nin yayaların tercih etmesi ve erişilebilir konforlu bir yaya yolu oluşturulabilmesi için 7 öneri getirilmiştir:

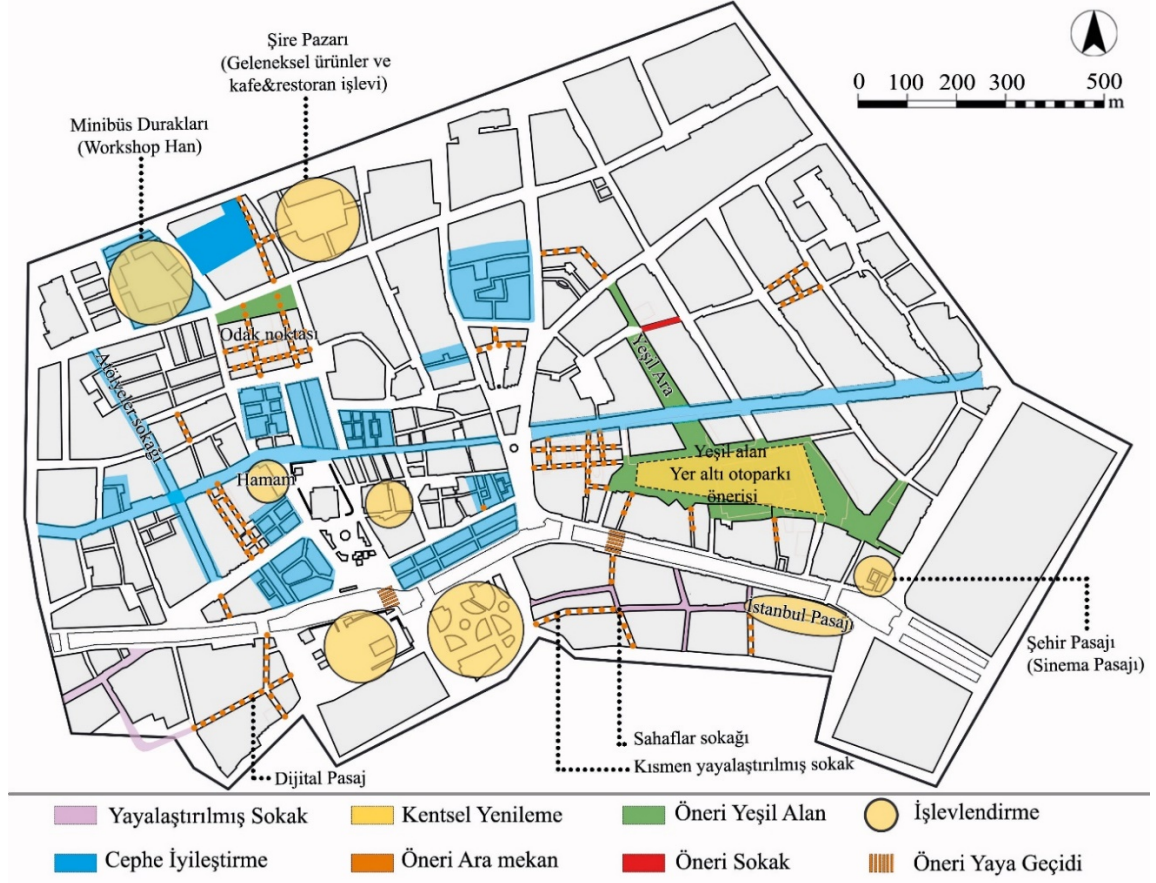
- Yoğun araç trafiği ve otopark sorununun düzenlenesi için yer altı otopark önerisi,
- Yaya öncelikli bir planlama anlayışı getirilmesi ile yollardaki otopark ceplerinin azaltılması ve kaldırımların yürümeye elverişli bir genişlikte düzenlenmesi,
- Daha az alan kaplayan ve kent estetiğine uygun kent donatıları kullanımı,
- Kent iklimine uygun, dar alanlarda yetişebilen ve gölgelendirme etkisi olan bitkiler ile cadde bitkilendirmesinin yapılması,
- Yapı cephelerinin ve dükkân tabelalarının kent estetiğine uygun olacak şekilde düzenlenmesi,
- Caddenin ticaret işlevinin rekreatif ticari ve eğlence merkezi fonksiyonları çeşitlendirilmesi,

- Caddedeki görsel ve işitsel uyarıcıların zenginleştirilmesi ile çekici bir aks etkinin oluşturulması önerileri getirilmiştir.

Yeni Cami ile Beşkonaklar Caddesi arasındaki bölge, 1970'lere kadar kentin sinemalar bölgesi olarak isimlendirilir. 1940 yıllarında, şimdiki Emekliler Parkı yerinde Yeni Melek Sineması, Şimdiki Çınarlı Caminin doğu yönündeki yapının yerinde Şark Sineması yer almaktaydı. Kent Meydanı'nın 500 m doğusunda ise İstanbul Sineması ve Şehir Sineması hizmet vermekteydi. İstanbul Sineması, İstanbul Pasajı'nın doğu yönünde, şimdiki Gazi Parkın yerindeydi. Şehir Pasajı da 1970'lerin başına kadar Şehir Sineması ve telgrafhane işlevlerine hizmet etmiştir (Polat, 2014; Göğebakan, 2004). Kentin sinema belleğinde yeri olan Şehir Pasajı'nı pasif ticari mekânlardan (depo ve atölyelerden) arındırılıp, iç cephe ve dış cephe sağlıklaştırma çalışmaları ile sinema ve tiyatro işlevi kazandırılması önerilmektedir. Bu öneri ile yakın çevresinde tarihi Gazi İlkokulu, bir meslek lisesi, kent kütüphanesi ve müzesi yer alan Şehir Pasajı, Tekke Cami Geçidi ve İstanbul Pasajı, eğitim ve sanat merkezi işlevleri kazandırılması ve ara mekânların nitelikli bir kullanıma dönüşmesi için cephe sağlıklaştırma, araç kısıtlama ve yayalaştırılan yollarının, İstanbul Pasajı'nın ticari ve sosyal fonksiyonlarına göre yeniden düzenlenmesi ile hedeflenmektedir. Bu noktada oluşturulan ara mekânlar, yaya öncelikli mekânlara dönüşerek mekân bütünlüğü sağlanacaktır. Araç ulaşımı ise pasajın devamlılığını etkilemeyecek düzeyde kuzey güney yönünde devam etmesi planlanmaktadır.

Şekil 4.47'de işlev haritasında gösterildiği gibi Oral İş Hanı, Malatya İş Hanı, Belediye İş Hanı, Hamidiye İş Hanı, Mecidiye İş Hanı, Lima Pasajı, Eski Buğday Pazarı gibi bütünlük değerleri zayıf, kullanım yoğunluğu az ve bakımsız ara mekânların iyileştirilmesi için sokak ve ara mekân önerilmiş ve ara mekânlar koridoru oluşturulmuştur. Ara mekân koridorlarının yerel yönetim ve işletme yönetiminin birlikte çalışmaları ile ara mekânlara bölgeye uygun veya kullanıcıların dikkatini çekecek ticari fonksiyon kazandırılması, bu mekânların iç ve dış cephe sağlıklaştırma çalışmaları ile kent merkezinde önemli yeri olan ara mekânların nitelikli bir ticari ve sosyal mekânlara dönüştürülmesi önerilmektedir. Oluşturulan ara mekân koridorlarının, caddelerde oluşan yaya yoğunluğunu azaltacağı düşünülmektedir. Ara mekân koridorlarını desteklemesi amacı ile yaya geçitlerinin bütünlüğü artıracak düzenlenmelerin yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda İstanbul Pasajı'nın batısındaki yayalaştırılmış sokak ile İstanbulluoğlu Pasajı arasında önerilecek bir yaya geçidi ile yeraltı otoparkı ve güneyindeki ara mekânların bağlantısı kurulabilir. Bir diğer yaya geçidi önerisi

ise iki önemli kentin kamusal mekânı olan Yeni Cami'nin güneyinde Soykan Parkı ile 15. Temmuz Meydanı arasındaki bölgeye getirilmiştir. Ancak bu öneriler için daha detaylı bir ulaşım analizi yapılması gerekmektedir.



Şekil 4.47: Öneri açık alanlar ve ara mekânların işlev haritası

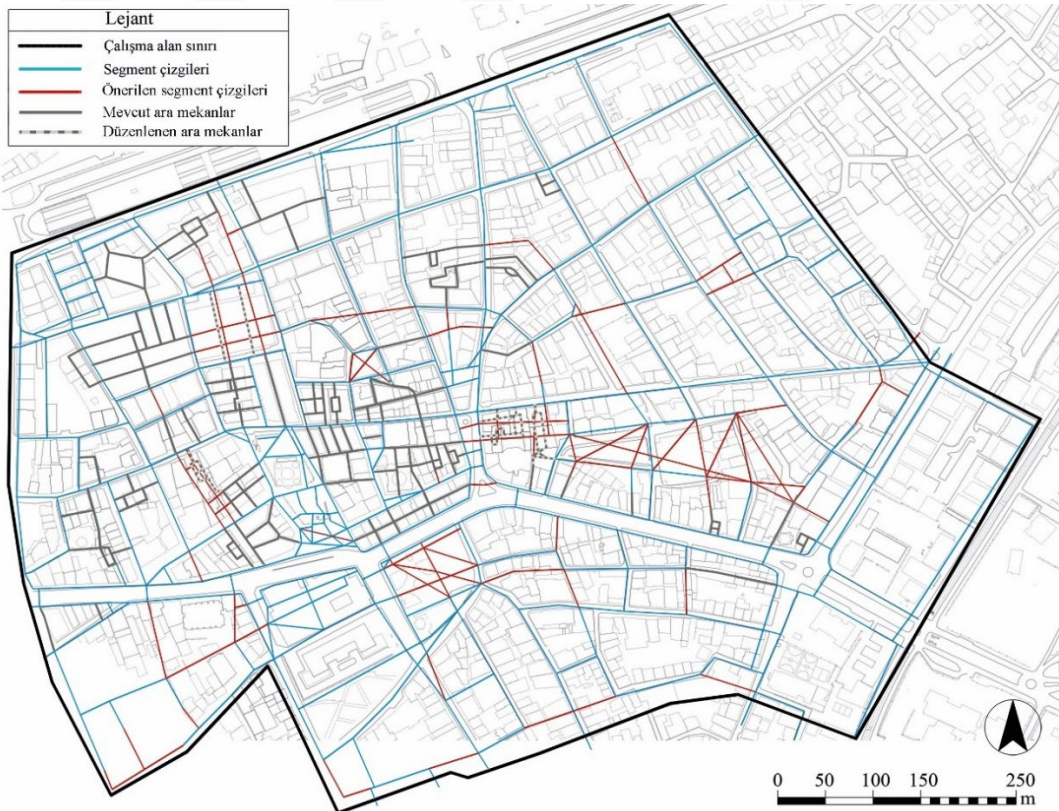
Valilik binasının doğusunda yer alan yeşil alan, bütünleştirici olmayan tasarımı nedeni ile kentin mekân organizasyonunu için bir sınırlayıcı niteliğindedir. Çalışma alanının bütünlük değerinin yükseltilmesi ve daha erişilebilir bir mekân organizasyonuna sahip olması amacı ile mevcut yeşil alanların ve meydanların yeniden düzenlenmesi ve yeni açık alanlar önerilmiştir. Bu bağlamda İnönü Caddesi'nin güneyinde Kapalı Çarşının ise doğusunda yer alan Emekliler Parkı, İstanbul Pasajı, Kapalı Çarşı, Valilik binasının protokol yolu ile yine bu aks üzerinde önerilen ara mekânlar aracılığı ile Çekirdek Pasajına kadar uzanan bir ara mekânlar yolu önerilmiş batı yönünde kuzeyde Soykan Meydanı ve Kuyumcular Çarşısı ile de ilişkilendirilecek bir ticari ve sosyal fonksiyon kazandırılması önerilmiştir. Önerilen ara mekânlar koridoru ile Atatürk Caddesi ve İnönü Caddesi'nin yaya yükünün hafifletilmesi amaçlanmaktadır.

Halep Caddesi üzerinde Yeni Cami'nin doğusunda yer alan Tarihi Çarşı Hamamı, aslına uygun olmayan mimari restorasyonlar sonucunda tarihi dokusunu kaybetmiştir. Ayrıca yapının ön ve yan cephesinde yer alan büfeler hamamın algılanabilirliğini azaltmaktadır. Kent için önemli bir minör odak noktası olan Tarihi Çarşı Hamamı'nın mimari dokusunu yeniden kazandıracak bir restorasyon çalışması yapılması önerilmektedir. Bu sayede, Tarihi hamamın bir işaret noktası niteliğine kavuşacak Zafer İş Hanı, Belediye İş Hanı, Ünal Pasajı ve A2 öneri aksı ile hamamın kuzeyindeki Boztepe Caddesi'nin imgesel okunabilirliğini yükselecektir.

Geist'in (1979), bir pasaj ticari yoğunluğu yüksek bir bölgede yer alıyor ve iki caddeyi birbirine bağlıyorsa devamlılığı mümkündür, ifadesi dikkate alındığında, çalışma alanının doğusundaki konut bölgesine yer alan öneri bağlantıya ara mekân önerisi getirilmemiş, onun yerine yeşil koridor ile bağlantı sağlayacak bir sokak önerilmiştir.

4.5 Öneri Proje Sonrasında Mekân Dizim Analizleri

Mekânsal öneriler çerçevesinde çalışma alanının açık alanlar ve ara mekânlar haritası çizilmiş ve açık alanlar haritası üzerinden öneri segment haritası oluşturulmuştur (Şekil 4.48).

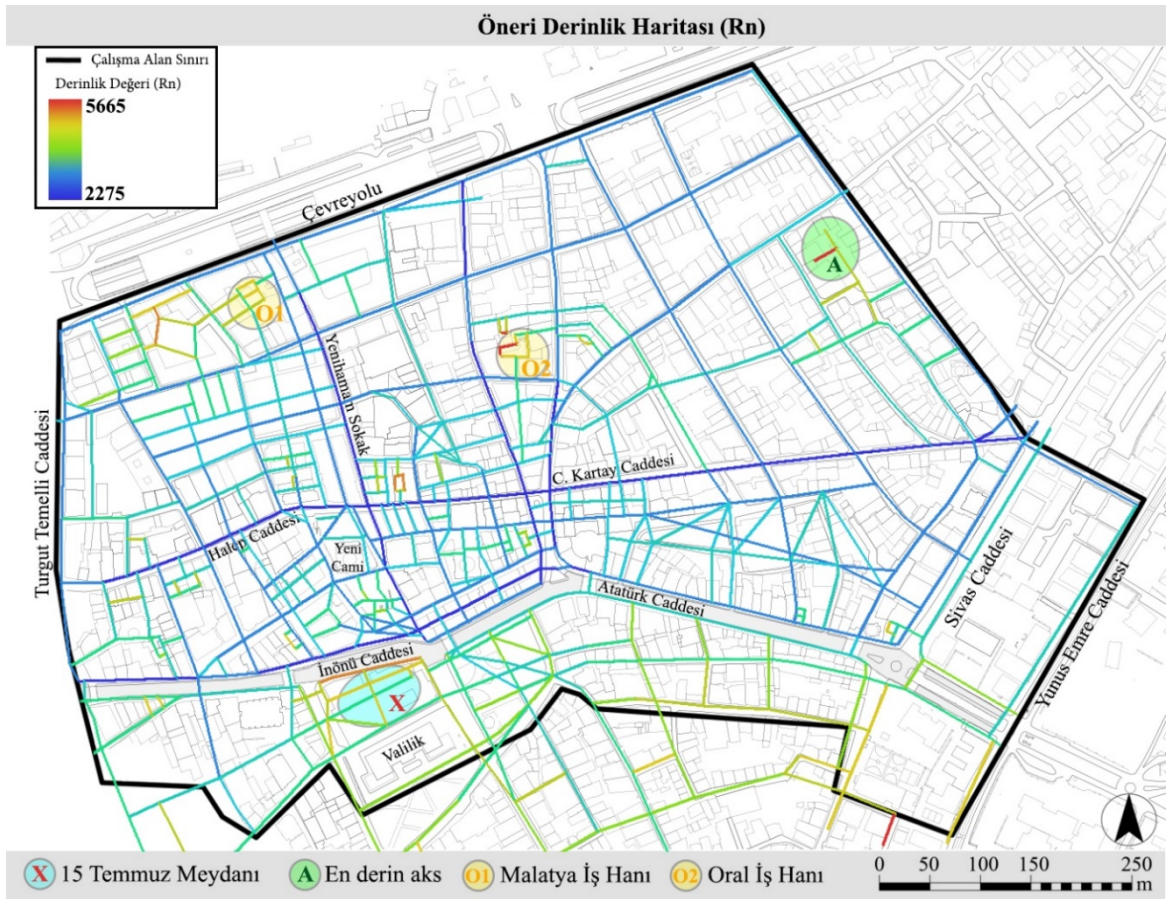


Şekil 4.48: Öneri segment haritası.

Segment haritası, DephtmapX programına tanıtılmış ve öneri bütünlük ve seçim haritaları hazırlanmıştır. Öneri mekân dizim haritaları, çalışma alanının mevcut mekân dizim analizleri ile karşılaştırılmıştır. Cadde ve ara mekânların öneri sonrasında bütünlük değerlerindeki artış yüzdeleri çizelgeler de verilmiştir.

4.5.1 Öneri mekânsal topoloji analizi

Çalışma alanının mevcut derinlik haritasında (Şekil 4.49) maksimum değer 7779, minimum değer ise 2384'tür. Geliştirilen öneriler sonrasında maksimum değer 5665'e minimum değer ise 2275 olarak değiştiği gözlemlenmiştir. Yani sistemin derinliği %27,2 oranında azalırken sığ akslar %5 oranında yükselmiştir.



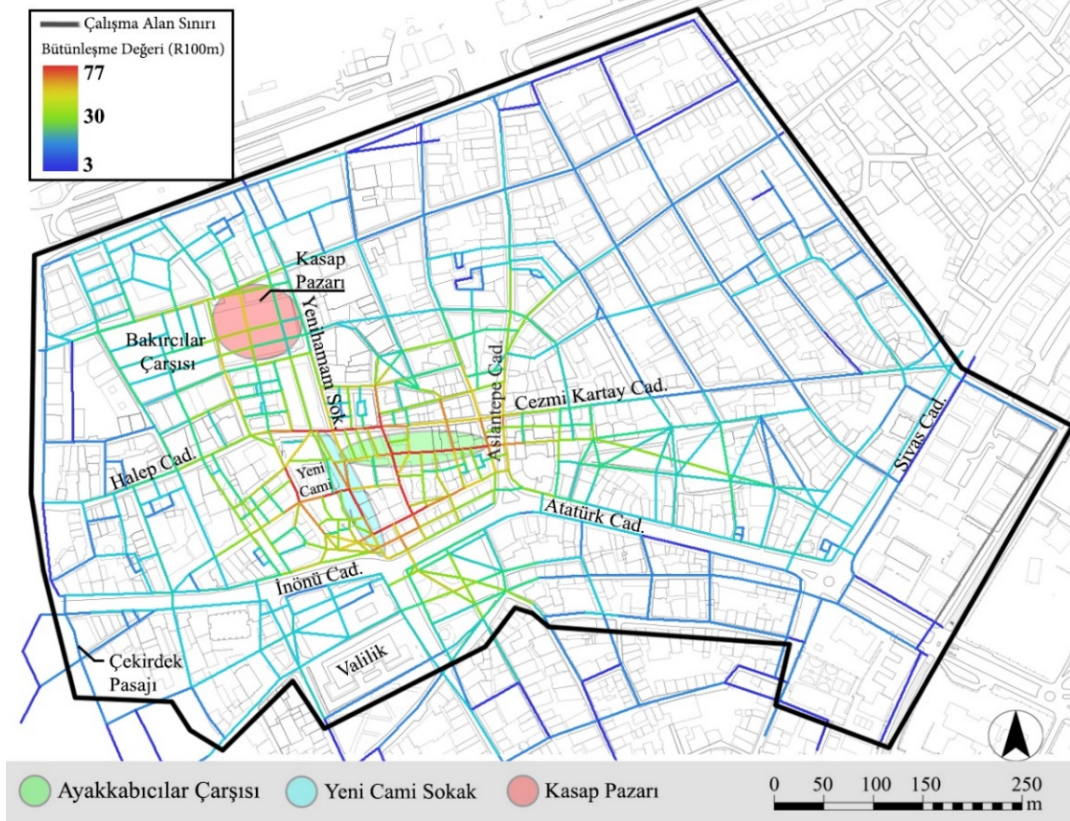
Şekil 4.49: Öneri segment haritası.

Şekil 4.49'da gösterilen derinlik haritasında en derin aks "A" simgesi ile işaretlenen konut bölgesindeki çıkmaz sokaklardır. Ara Mekânlar ölçeğinde en derin aks "O2" simgesi ile gösterilen Oral İş Hanı'dır. Mevcut derinlik haritasında Oral İş Hanı bu ölçüde derin bir aks değildir. Fakat öneriler sonrasında derinliği %3 artan iş hanı, sistemin bütününe göre derin bir Mekândır. Diğer ara Mekânların derinlik değerleri genellikle azalmış ve daha sığ

potansiyeli daha yüksektir. Önerilen mekânsal organizasyon, ticari ve sosyal fonksiyonlar ile uygulandığında İstanbul Pasajı ve devamındaki sokak sistemi ile Çekirdek Pasajı'nın doğu aksında önerilen ara mekânlar, Atatürk Caddesi'ne ve İnönü Caddesi'ne alternatif bir yayalaştırılmış aks ve ticari koridor oluşturma potansiyeli yüksektir.

Öneri global bütünleşme haritasında mevcut durum haritasında da olduğu gibi Cezmi Kartay Caddesi 460 ortalama bütünleşme değeri ile en bütünleşik akstır. Mevcut bütünleşme analizinde ikinci en bütünleşik aks Yenihamam Sokakken önerilerden sonra Kuyumcular Çarşısı'nın ana aksı 439 ortalama değer ile en bütünleşik ikinci aks olmuştur. Kuyumcular Çarşısı'nın tamamının bütünleşme değeri 392'dir ve bütünleşme değeri %38 artış göstermiştir (Çizelge 4.9). Odak noktası olarak tasarlanan Kasap Pazarı'nın mevcut ortalama global bütünleşme değeri, 244'dür ve öneriler sonucunda bütünleşme değeri %43'lük bir artış ile 348 olmuştur. Kasap Pazarı'nın çevresinde komşuları olan Mısır Çarşısı (383, + %29), Bakırcılar Çarşısı (321, + %39), Zafer İş Hanı (296, + %21) ve Malatya İş Hanı (275, + %58) da büyük oranda etkilemiş ve daha bütüncül bir mekân organizasyonu oluşmuştur.

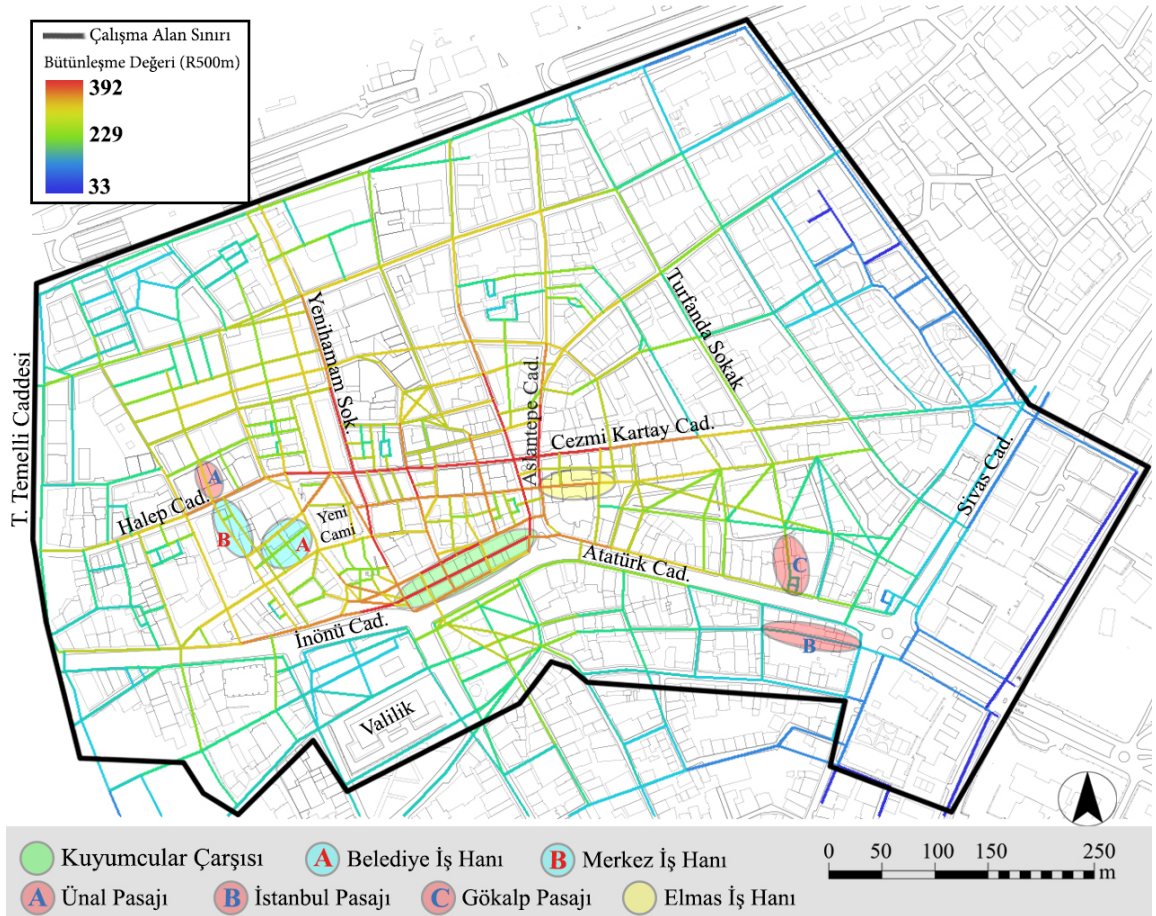
Öneri R100 metrik bütünleşme haritası (Şekil 4.51) incelendiğinde; ortalama bütünleşme değeri %12 oranında bir artış ile değeri 30'a yükselmiştir.



Şekil 4.51: Öneri lokal bütünleşme haritası (R 100).

Mevcut bütünlük (R100 m) haritasında Ayakkabıcılar Çarşısı ile Soykan Meydanı'nın doğusunda yer alan Yeni Cami Sokak en bütünlük aks iken, önerilen akslar ile Aslanteppe Caddesi ile Soykan Meydanı arasında kalan yayalaştırılmış ticaret bölgesinin daha bütünlük bir mekân organizasyonu kazandığı gözlemlenmektedir. Öneri mekân sisteminde bir diğer önemli değişim ise Kasap Pazarı'nda ve çevresinde yaşanmıştır. Mevcut durumda bütünlük değeri zayıf olan bu alan, öneri mekân sisteminde kent çekirdeği ile güçlü ilişkiler kurduğu anlaşılmıştır. Ayrıca odak noktası olarak planlanan Kasap Pazarı, çevresindeki ara Mekânları hem bütünlük değerlerini güçlendirirken hem de algısal okunabilirliğini artırmaktadır.

Mevcut R500 m bütünlük haritasında maksimum bütünlük değeri 322, ortalama bütünlük değeri 179'dur. R500 m öneri bütünlük haritasında (Şekil 4.52) ise maksimum bütünlük değeri 392, ortalama bütünlük değerinin ise 229'a yükseldiği gözlemlenmiştir. Bu ölçekteki ortalama bütünlük değeri artışı %28 olarak gerçekleşmiştir. Bütünlük haritasında metrik yarı çapın alanı genişledikçe, bütünlük değeri de doğru orantıda yükselmektedir.



Şekil 4.52: Öneri lokal bütünlük haritası (R 500 m).

Mevcut R500 m bütünleşme haritasında en bütünleşik aks Cezmi Kartay Caddesidir. Öneri Projeden sonra bütünleşik aksların kent çekirdeğine yayıldığını dolayısıyla Kuyumcular Çarşısı, Ayakkabıcılar Çarşısı, Cumhuriyet Çarşısı, Elmas İş Hanı ve Temelli Pasajı gibi ara Mekânların sisteme daha iyi entegre oldukları görülmektedir. Daha iyi entegre olan ara Mekânların yaya yükünü çekmesi ve caddelerde oluşan yaya yoğunluğunun azaltacağı düşünülebilir.

4.5.3 Öneri erişilebilirlik analizi

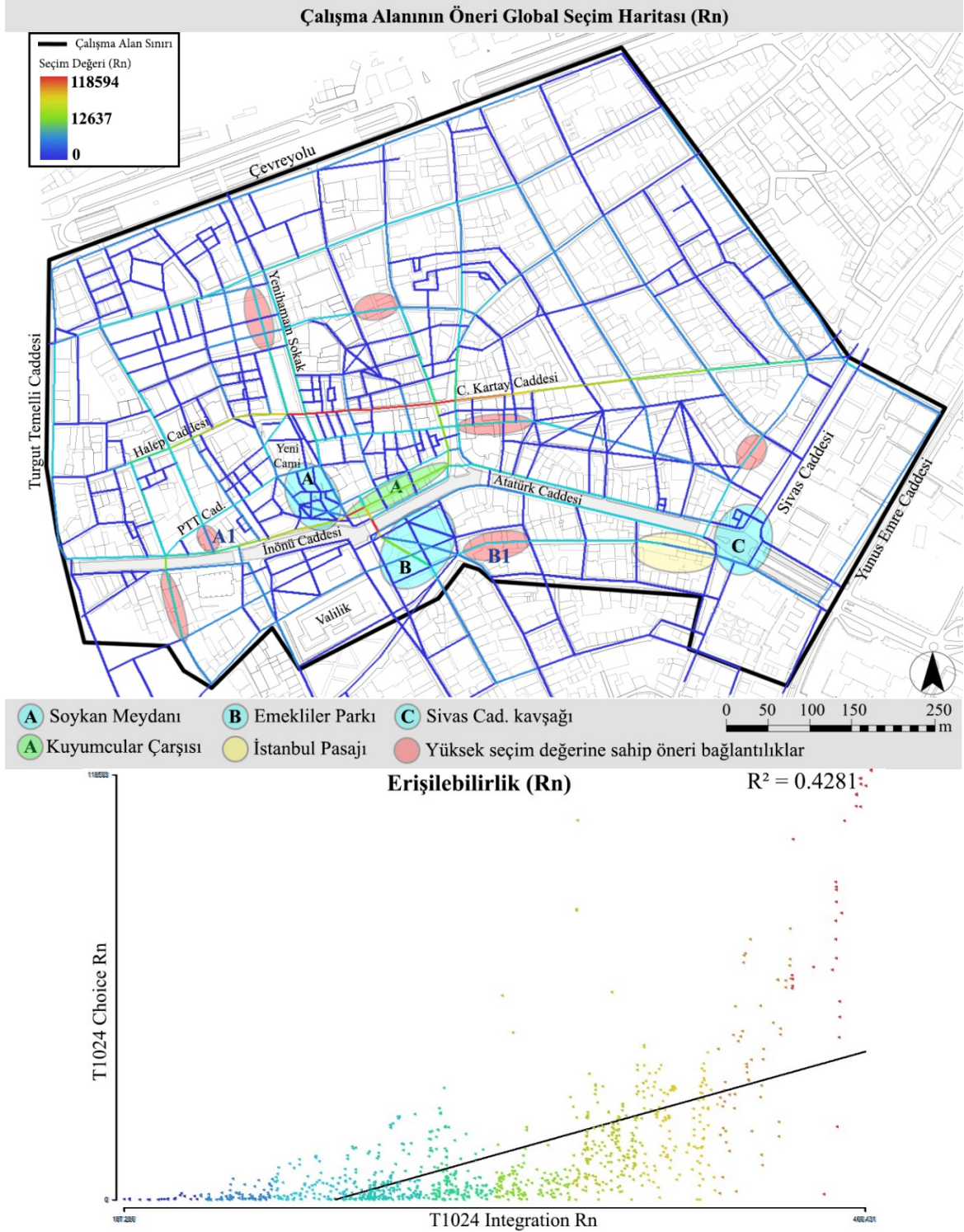
Geliştirilen mekânsal önerilerden sonra çalışma alanının ve ara Mekânların erişilebilirlik potansiyelindeki değişimin anlaşılması için mekân dizim yönteminin seçim (Choice) analizi kullanılmış, mevcut mekân sistemi ile öneri mekân sistemi karşılaştırılmıştır. Seçim analizinde global (Rn) ve lokal ölçekte haritalar hazırlanmış, lokal seçim haritası için mevcut durum analizinde olduğu gibi R100 m, R500 m olmak üzere 2 ayrı metrik yarı çap kullanılmıştır.

Öneri global seçim haritası ve grafiği (Şekil 4.53) incelendiğinde mevcut seçim haritasında olduğu gibi en yüksek seçim değerinin Cezmi Kartay Caddesi'nde olduğu görülmektedir. Caddenin mevcut seçim haritasına kıyasla seçim değerinin yükseldiği ve daha geniş bir alana yayıldığı anlaşılmaktadır. Fakat mevcut durum seçim haritasında maksimum seçim değeri 133 bin iken öneri seçim haritasında bu değer %12 azalarak 118 bine gerilemiştir. Mevcut durumda ortalama seçim değeri ise 12035'dir. Önerilen mekânsal durumda ortalama değer ise %5 oranında bir yükseliş ile 12637 olmuştur.

Mevcut duruma göre öneri seçim grafik değeri %4 artış göstermiş ve 0.4281'e yükselmiştir. Bu durum mevcut durumda kentin sadece caddeler ölçeğinde erişilebilir olduğunu, öneriler akslar ile birlikte ara Mekânların seçim değerinin yükseldiğini ana caddelerin ise sistem bütününe göre seçim değerinin azaldığını göstermektedir. Yani ana caddeler erişilebilirlik özelliğini korumakta ara Mekânlar ise daha erişilebilir Mekânlara dönüşerek ana caddeleri desteklemektedir.

Kent merkezindeki yeşil alanda mekân organizasyonunu destekleyici müdahaleler sonucunda bu yeşil alan ile Kuyumcular Çarşısı arasındaki yaya geçidinin seçim değerinin yükseldiği gözlemlenmektedir. Aynı zamanda Kuyumcular Çarşısı'nın seçim değerinde büyük bir artış yaşanmıştır. Önemli değer artışlarından biri de çalışma alanının doğusundaki odak noktasından Emekliler Parka ulaşım sağlayan İstanbul Pasajı ve B1 Öneri ara mekân

bağlantısında gözlemlenmiştir. İstanbul Pasajı'nın ortalama seçim değeri (Rn: 22352) Atatürk Caddesi'nin ortalama seçim değerinden (Rn: 16834) daha yüksektir. 300 metre uzunluğundaki İstanbul Pasajı ve devamındaki aks, British Library Teoremi düşünüldüğünde Atatürk Caddesinden kent Meydanı'nın güney bölgesindeki yaya hareketlerinin bu aksa yöneleceği ve caddenin yaya yükünü hafifleteceği düşünülmüştür.



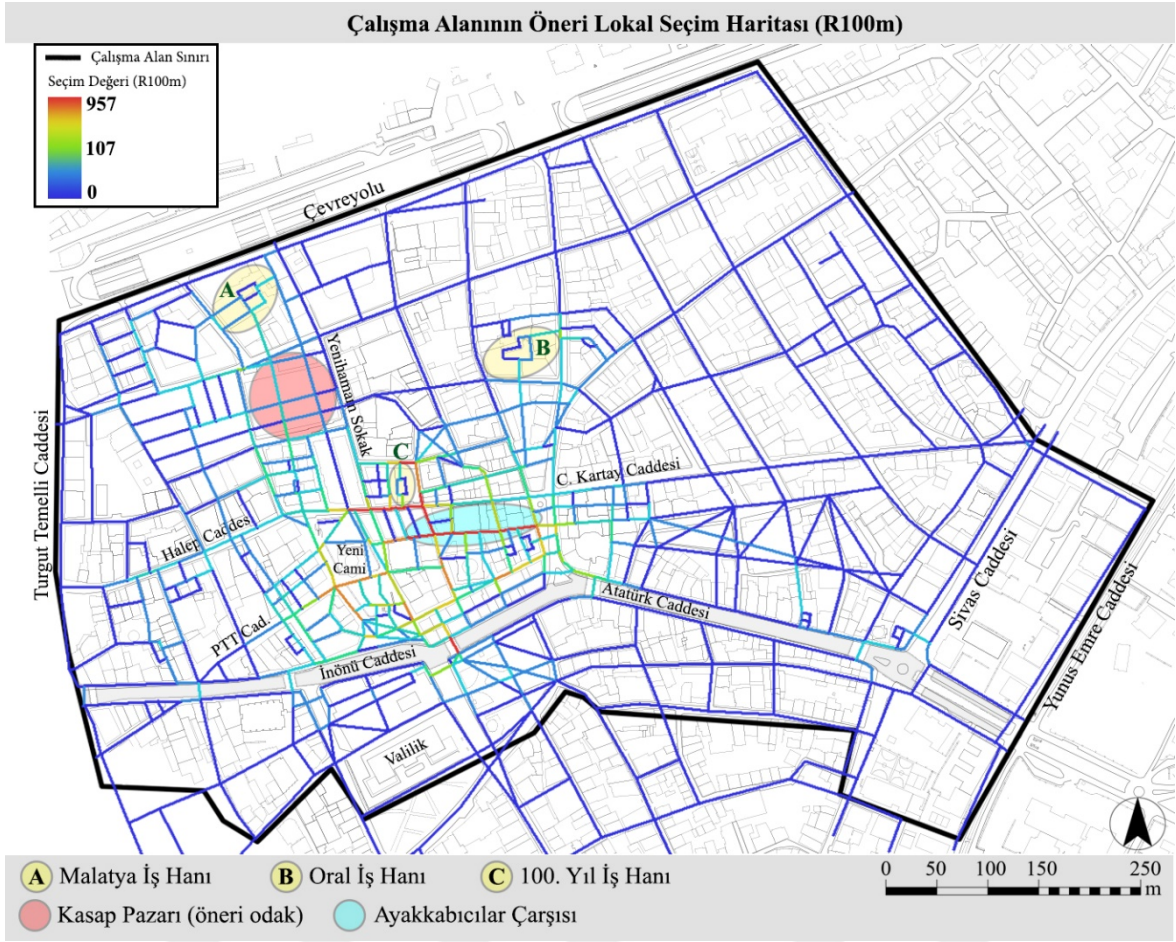
Şekil 4.53: Öneri global seçim haritası ve grafiği (Rn).

Öneri planda yaya yoğunluğunun yüksek, Soykan Meydanı, PTT Caddesi, Sivas Caddesi Kavşağı, Kapalı Çarşı gibi odak noktalarının öneri ara mekânlar sayesinde birbirine bağlanmıştır. Ancak Soykan Meydanı ile Emekliler Parkını bağlayan yaya geçidinde dar boğaz olduğu gözlemlenmiştir. Bu noktada oluşan yaya yükünün azaltılması amacı ile Soykan Meydanının fiziki-sosyal alt yapısının sağlıklılaştırılması ve yaya yükünü kaldıracak bir meydan planlanması gerekmektedir.

Global seçim haritasında ortalamanın üstünde ortalama seçim değerine sahip akslar kırmızı alan içerisinde gösterilmiştir. Bu akslar genellikle mevcut durumda seçim değeri düşük merkezi iş alanı çevresinde yer almaktadır. Global seçim haritaları, sistemin merkezine odaklandığı düşünüldüğünde önerilen aksların kentin erişilebilirliğini kolaylaştıran önemli bağlantılıklar olduğu söylenebilir.

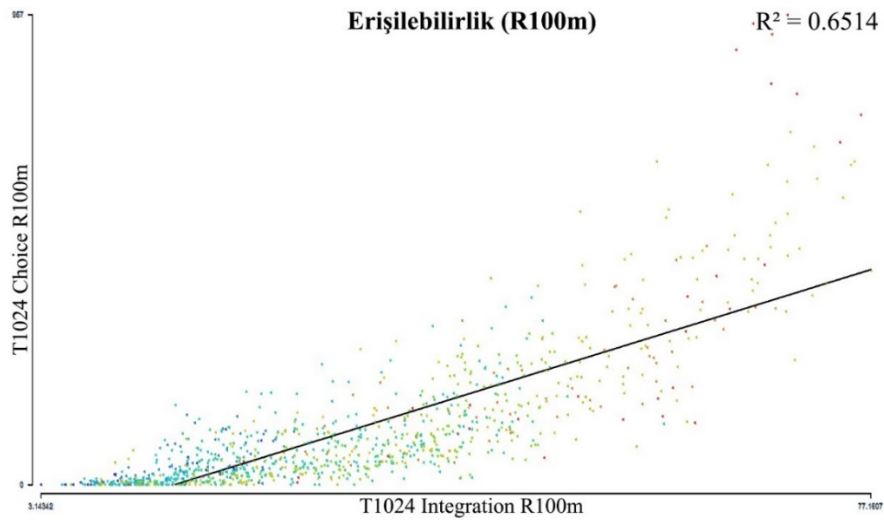
100 metre yarı çaplı öneri lokal seçim haritası (Şekil 4.55) irdelendiğinde, çarşı ve iş hanlarının bakımından yoğunluk gösteren İnönü Caddesi'nin kuzeyindeki kent çekirdeğinin seçim değerinin yüksek olduğu, en güçlü seçim değerinin ise mevcut durum haritasında olduğu gibi Cezmi Kartay Caddesi'nin batı bölümü ve Ayakkabıcılar Çarşısı olduğu gözlemlenmiştir. İki harita arasındaki en büyük fark öneri mekân organizasyonunda bir odak noktası haline dönüştürülmesi önerilen Kasap Pazarı ve bu mekânın yakın çevresindeki ara Mekânlarda gözlemlenen seçim değeri artışıdır. Özellikle bu bölgede seçim değerleri zayıf, Oral İş Hanı, 100. Yıl İş Hanı ve Malatya İş Hanı gibi atıl Mekânların seçim değerlerinde önemli artışlar söz konusudur. Seçim değeri ile mekânın atıl bir Mekâna dönüşmesi arasındaki paralellik göz önüne alındığında geliştirilen önerilerin bu Mekânların hareket potansiyeline ve dolayısıyla sürdürülebilirliğine olumlu yönde katkıda bulunacağı varsayımı yapılabilir.

Öneri lokal seçim haritası (R100 m) sistem genelinde irdelendiğinde, mevcut lokal durum seçim haritasına (R100 m) kıyasla yeşil aksların çoğaldığı ve kent çekirdeğinin kuzeyine doğru genişlediği söylenebilir. Ancak mevcut durumda kıyasla öneri haritanın ortalama seçim değeri %5 oranında azalmıştır. Global ölçekte ortalama seçim değerinin yükselirken 100 metre yarı çapta erişilebilirliğin azalması şu şekilde açıklanabilir. Kent çekirdeği olarak nitelendirilen Yeni Cami çevresinin seçim değeri yükselmesine karşın, öneri projede çalışma alanında erişilebilirliği düşük, güney ve doğu bölümlerinde çok sayıda öneri aks eklenmiştir. Bu durum sistemin ortalama değerlerini düşürmektedir.



Şekil 4.54: Öneri lokal seçim haritası (R100m).

Öneri lokal seçim (R100m) haritasında gözlemlenen değer düşüşü, şekil 4.55’de seçim grafiğinde de paralellik göstermektedir. Mevcut durumda 0.6892 olan değer %5 azalarak 0.6514’e gerilemiştir. Ancak bu düşüşe rağmen erişilebilirlik grafiklerinde en güçlü seçim değeri R100 metrik grafiğine aittir.

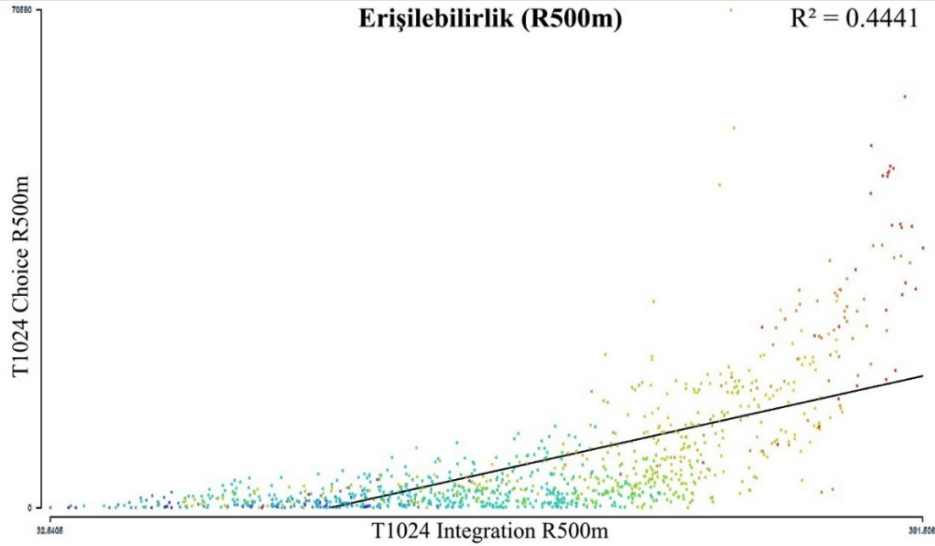
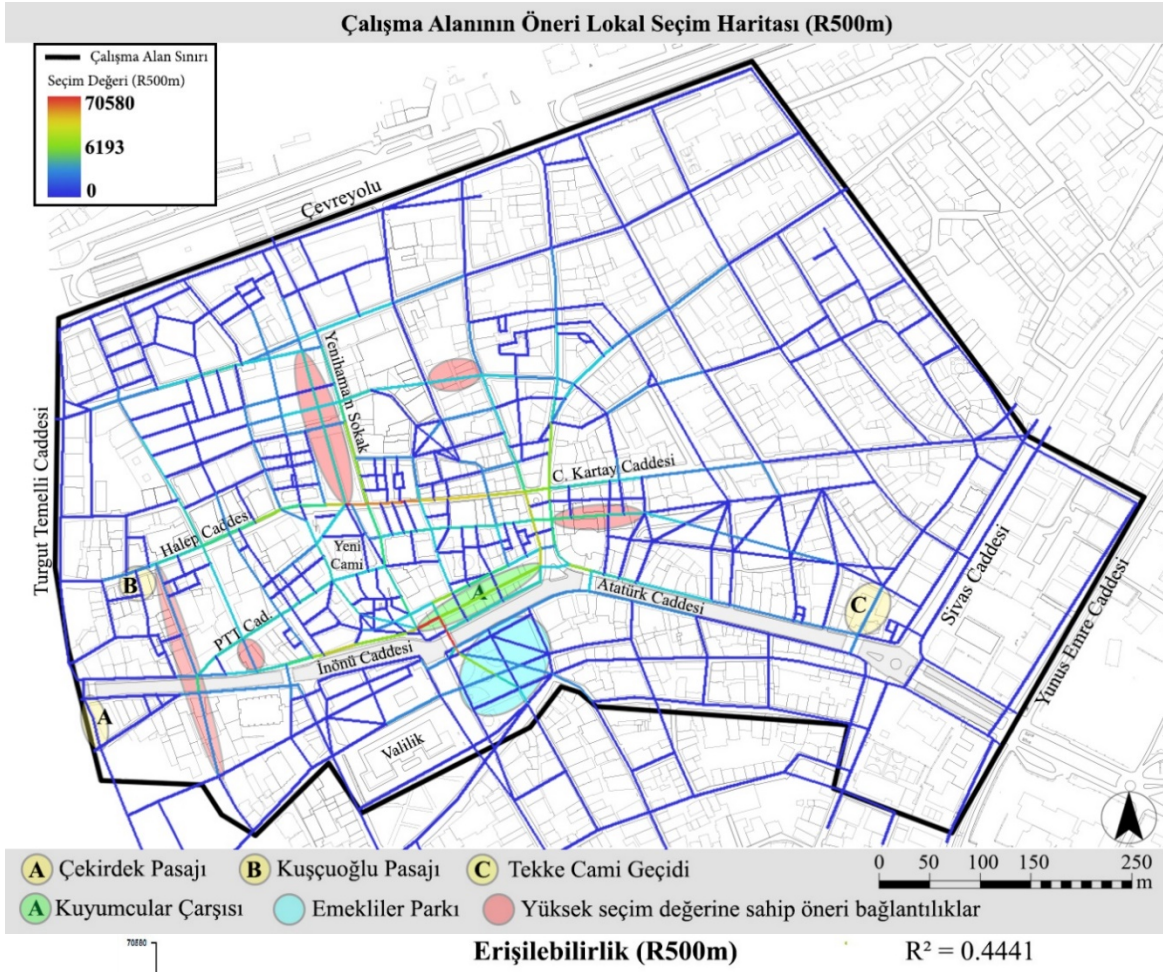


Şekil 4.55: Öneri lokal seçim grafiği (R100m).

Mevcut durum R500 m seçim haritasının (Şekil 4.56) ortalama değeri öneri 500 m seçim haritası mevcut durum ile karşılaştırıldığında; maksimum değer %35, ortalama değer ise %18 yükseldiği görülmektedir. Ancak bu değer artışları genellikle ana caddelerde değil ara Mekânlarda yaşanmıştır. Örneğin mevcut durum seçim haritasında en güçlü erişilebilirliğe sahip olan Cezmi Kartay Caddesi'nin seçim değerinin azaldığı, ara Mekânların ise seçim değerinin yükseldiği gözlemlenmektedir. En güçlü seçim değerine sahip aks ise Kuyumcular Çarşısı ile Emeksizler Parkı arasındaki yaya geçidine (R500m=70580) aittir. İnönü Caddesi'nin güney batı akşınının seçim ve bütünleşme değerlerinin düşük ancak yaya yoğunluğunun yüksek olduğu göz önüne alındığında bu noktadaki yaya geçidinin hareket yoğunluğunun da bir artış söz konusu olabilir. İlerideki çalışmalarda yaya geçitleri için detaylı bir araştırma yapılması gerekebilir.

Öneri lokal seçim haritası ile global seçim haritası birbirleriyle benzerlik göstermektedir. Ancak aralarındaki en büyük fark, lokal seçim değerleri caddelerde azalırken ara Mekânlarda değer artışı gerçekleşmektedir. Bu durum öneri global seçim haritası ile mevcut durum seçim haritasında da gözlenmektedir. Öneri lokal seçim haritalarında ara sokakların ve ara mekânların seçim değerleri yükselmektedir. Ara mekânlarında yayalar tarafından tercih edilmesi ile ana caddelerdeki yaya yükünün hafifleyeceği düşünülmektedir. Bu bağlamda şekil 4.56'da kırmızı halkalar ile gösterilen Kasap Pazarı-Mısırcılar Çarşısı, A1 öneri ara mekânı-PTT Caddesi, Mücelli Caddesi-İnönü Caddesi-Halep Caddesi, öneri bağlantılıkların seçim değerleri ortalamanın üstündedir. Aynı zamanda bu bağlantılıklar çevresinde yer alan ara mekânlara da olumlu yönde etkileri bulunmaktadır. Ancak çalışma alanının batısındaki bazı ara Mekânların seçim değerinin azaldığı tespit edilmiştir. Bu konu mevcut ve öneri erişilebilirlik analizinin karşılaştırılması çizelgelerinde detaylı olarak aktarılmıştır.

500 metre yarı çaplı öneri lokal seçim grafiğinin değeri 0.4441'dir. Mevcut duruma oranla %8'lik bir artış gözlemlenmiştir. Yarı çap arttıkça seçim değerinin yükseldiği anlaşılmaktadır. Fakat 20 derecelik eksen çizgisi öneri mekân sisteminde de erişilebilirliğin çok güçlü olmadığını göstermektedir.

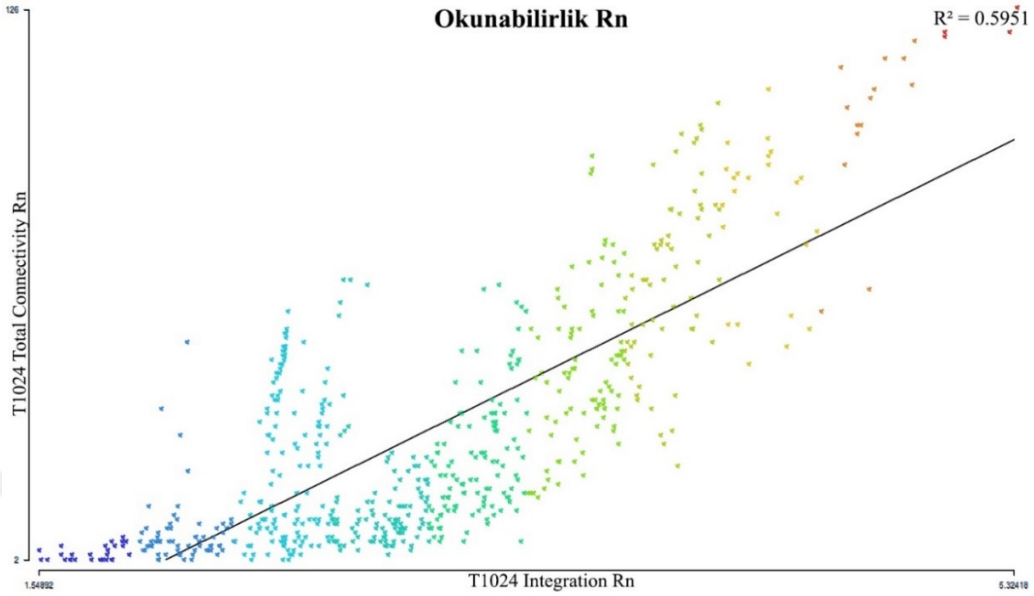


Şekil 4.56: Öneri lokal seçim haritası ve grafiği (R500m).

4.5.4 Öneri okunabilirlik analizi

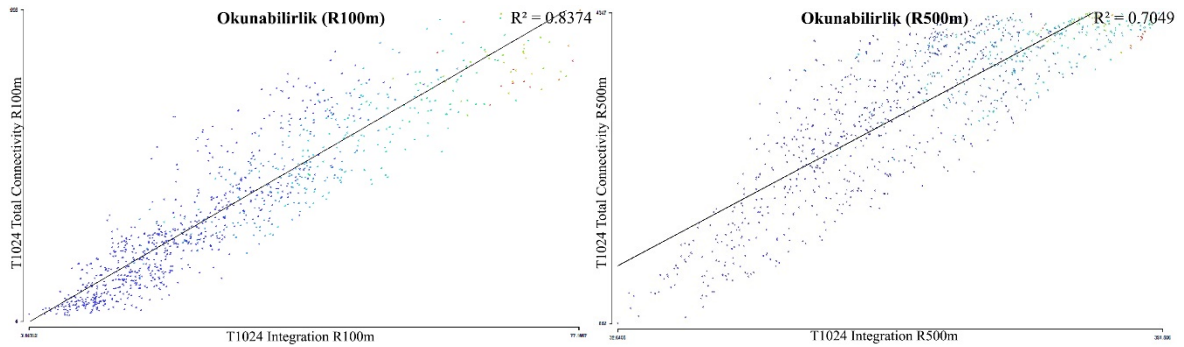
Mekân dizim yönteminin global bütünleşme (integration R_n) ve bağlantılık (connectivity) değerlerinin korelasyonu ile elde edilen okunabilirlik grafiği, geliştirilen mekân sistemin okunabilirlik derecesinin anlaşılması için kullanılmış, mevcut mekân sistemi ile öneri mekân sistemi karşılaştırılmıştır. Mevcut okunabilirlik analizinde global okunabilirlik değeri

0.5179'dur ve eksen çizgisi 20 derecedir. Şekil 4.57'de gösterilen öneri okunabilirlik grafiğinde değer %15 artış göstererek 0.5951'e yükselmiştir.



Şekil 4.57: Öneri global okunabilirlik grafiği.

Lokal okunabilirlik verileri karşılaştırıldığında; mevcut R100 metrik okunabilirlik değeri 0.8361'dir. Öneri R100 metrik grafikte bu değer neredeyse aynıdır. Sadece %0,15 artış göstermiş ve 0.8374'e yükselmiştir. Öneri R500 metrik okunabilirlik değeri ise %7 oranında bir artışla 0.7049'a yükselmiştir (Şekil 4.58). Bu durumda çalışma alanının okunabilirliği metrik yarı çap genişledikçe azalmaktadır. Ancak uygulanan öneriler sonrasında okunabilirlik değer artışı global ölçekte daha yüksekken metrik yarı çap azaldıkça değer artışı da azalmaktadır.



Şekil 4.58: Öneri lokal okunabilirlik grafikleri (solda R100m, sağda R500m).

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu çalışma, Malatya kent merkezinin kentsel mekân organizasyonu ile kent merkezindeki pasaj, han ve çarşı gibi kentsel ara mekânların topolojik ve sosyal durum analizleri yapılmıştır. Çalışmanın temel amacı, Malatya kent merkezinin mekân organizasyonunun ve ara Mekânların okunması, anlaşılması, kentin yaya hareketlerini iyileştirecek mekânsal ve işlevsel önerilerin geliştirilmesidir.

Çalışmada yöntem olarak Kevin Lynch'in duyuşal ve duygusal kent okuma yöntemi olan "kent imgeleri", Bill Hillier'in topolojik ve sentaktik bir kent okuma yöntemi olan "mekân dizim yöntemi" benimsenmiştir. Bu iki yöntemi desteklemesi ve çalışma alanının yaya hareketlerinin anlaşılması amacı ile yaya sayım yönteminin kapı sayısı tekniğı kullanılmıştır.

Araştırma süreci genelden özele olacak şekilde tasarlanmıştır. Malatya kent merkezinin ve ara Mekânların tarihsel süreci irdelenmiş, ardından kent merkezindeki pasaj, han ve çarşılar literatür taramaları ve saha çalışmalarıyla tespit edilmiş, daha sonra makro ve mikro ölçekteki kent imgeleri belirlenmiştir. Bir sonraki aşamada mekân dizim (space syntax) yöntemi kullanılarak global (R_n) ve lokal (R₁₀₀, R₂₀₀, R₅₀₀, R_{1000m}) ölçeklerde bütünleşme, erişilebilirlik ve okunabilirlik analizleri hazırlanmıştır. Mekân dizim haritalarını desteklemesi amacı ile yaya hareketleri bakımından yoğun olan 4 cadde ve 6 farklı noktada yaya sayım yöntemi uygulanmıştır. Araştırmanın yapıldığı dönemde Covid-19 pandemisi ile mücadele kapsamında hafta sonu sokağı çıkma yasağı getirilmiştir. Bu nedenle hafta sonu yaya sayım yöntemi uygulanamamıştır.

Çalışmanın son bölümünde, yaya hareketlerinin anlaşılması için kent imgeleri, mekân dizim ve yaya sayım yöntemlerinden elde edilen bulgular çözümlenmiş, çalışma alanındaki caddelerin ve ara Mekânların daha iyi bir mekân organizasyonuna sahip olması amacı ile mekânsal-işlevsel öneriler geliştirilmiştir.

Mekân dizim analizi sonuçları

Çalışma alanının bütünleşme ve seçim analizlerinin çözümlenmesine göre, en yüksek analiz değerlerine sahip olan bölge Soykan Meydanı ile Akpınar bölgesi arasında kalan kent çekirdeğidir. En bütünleşik cadde ise çalışma alanının merkezinde doğu-batı yönünde uzanan Cezmi Kartay Caddesi'dir. Ancak bu caddede güvenlik algısı zayıf olup, yürümeyi zorlaştırıcı birçok engel bulunmaktadır. Bu sebepten Cezmi Kartay Caddesi diğer caddelere kıyasla yayalar tarafından daha az tercih edilmektedir.

Mekân dizim analizinde İnönü Caddesi ve Atatürk Caddesi yoğun araç trafiği barındırması sebebi ile sadece kaldırımlar gösterilerek kuzey ve güney iki ayrı aks olarak sisteme yüklenmiştir. Yaya sayım verilerine göre, en yoğun aks İnönü Caddesi güney aksıdır. Fakat bu aks çalışma alanındaki diğer caddelere kıyasla daha az bütünleşiktir. Dalton'un (2003) da aktardığı gibi yayalar öncelikle düz ve uzun aksları tercih etme eğilimindedirler. Kürkçüoğlu ve Ocakçı (2015), ise yayalar biçimsel özelliklerden çok "işlevsel ve hareketsel uyarıcıların" yaya hareketini yönlendirdiğine dikkat çekmektedir. Kevin Lynch kent imgeleri açısından da oldukça tanımlanabilir olan İnönü Caddesi, yaya tarafından güçlü bir aks olarak algılanmaktadır. Bu noktadan hareketle yayalar güzergâh seçiminde aksın güvenlik, yer bulma kolaylığı, konforu, gölgeleme etkisi ve işitsel-görsel uyarıcıların çeşitliliği gibi özelliklere önem vermektedir.

Yukarıda bahsedilen bulgular göz önüne alınarak, çalışma alanının ve ara Mekânların daha iyi bir mekân organizasyonuna sahip olmaları adına mekânsal ve işlevsel öneriler geliştirilmiştir. Son aşamada ise mevcut-öneri mekân sistemi karşılaştırılmıştır.

Öneri projeden sonra çalışma alanındaki pasajlarda yaşanan bütünleşme artış değerleri, Çizelge 5.1'de verilmiştir. Global bütünleşme haritasında en yüksek bütünleşme değeri Atatürk Caddesi üzerinde yer alan Gökalp Pasajı'nda görülmüştür. B5 kentsel iyileştirme bölgesinde bulunan Gökalp Pasajı'nın kapalı olan kuzey girişi öneri yeşil alana açılmış ve Turfanda Sokak ile bağlantılığı sağlanmıştır. Öneri öncesinde 213 olan bütünleşme değerinin %54 artış göstererek 328'e yükseldiği görülmektedir. B5 Öneri yeşil alanı, Gökalp Pasajı ve İstanbul Pasajı arasında oluşturulacak ticari ve sosyal işlev birliği ile kuzey-güney yönünde çevre yoluna kadar uzanan bir yaya koridoru önerilmektedir.

En yüksek ikinci artış değeri ise yine B5 kentsel yenileme bölgesinde Atatürk Caddesi'nin sonunda yer alan ve yapımı 2020 yılında tamamlanan LCW Pasajı'dır. Efe İş Hanı ile doğrudan bağlantısı bulunan LCW Pasajı'nın mevcut bütünleşme değeri (Rn) 227'dir. Efe İş Hanı, Yıldız İş Hanı, Orhanoğlu İş Hanı ve Elmas İş Hanları'nda önerilen birleştirici ve bütünleştirici mekân organizasyonu neticesinde ortalama bütünleşme değeri %51'lik bir artış ile 343'e yükselmiştir. Bu bölgede oluşturulan mekân organizasyonu sayesinde bütünleşme değeri yüksek Ayakkabıcılar Çarşısı, Cezmi Kartay Caddesi ve Atatürk Caddesi, B5 öneri yeşil alan doğrudan birbirine bağlanmış ve ara mekânlar bağlamında minör bir odak noktası planlanmıştır. Kentin iki önemli odak noktası arasında bulunan bu ara Mekânların daha bütünleşik bir mekân sistemine erişmesi ile caddelerin yaya yükü azaltılabilir.

Çizelge 5.1: Pasajların mevcut ve öneri bütünlüşme analizlerinin karşılaştırılması

	Mevcut Bütünlük Değeri (Rn)	Öneri Bütünlük Değeri (Rn)	Artış yüzdesi (%)
Gökalp Pasajı	213	328	54%
LCW Pasajı	227	343	51%
İstanbuluoğlu Pasajı	232	336	45%
Ünal Pasajı	263	370	41%
İstanbul Pasajı	207	288	39%
Tekke Cami Geçidi	269	367	36%
Temelli Pasajı	240	318	33%
Lima Pasajı	258	332	29%
Çağlayan Pasajı	272	350	29%
Çekirdek Pasajı	228	286	25%
Öztaşlar Pasajı	241	302	25%
Şehir Pasajı	217	270	24%
Birlik Pasajı	222	269	21%
Akpınar Pasajı	228	273	20%
Güneş Pasajı	235	280	19%
Kuşçuoğlu Pasajı	266	312	17%

B5 öneri bölgesinde yer alan İstanbuluoğlu Pasajı en yüksek 3. değer yükselişine sahip ara mekândır. Güney yönündeki Atatürk Caddesi 3. Ara Sokak'ın yayalaştırılması ve İstanbuluoğlu Pasajı'nın yerel işletmeler tarafından kapatılan girişinin B5 öneri yeşil alan ile bağlanması sonucunda %45'lik bir bütünlüşme değer artışı gerçekleşmiştir. B5 Öneri kentsel sağlıklılaştırma bölgesinde yer alan ara mekânların öneri projeden sonra diğer ara Mekânlara oranla daha yüksek değer artışı görmesinin sebebi olarak; mevcut durumda bütünlüşme değeri çok düşük olması ve buna bağlı olarak radikal öneriler alınması ile açıklanabilir. Öneri analiz sonucunda bütünlüşme değeri en fazla artış gösteren 6 ara mekânın 5'i, Atatürk Caddesi üzerindeki pasajlardır. Bu bölgenin bütünlüşme potansiyeli oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır.

Çalışma alanındaki çarşıların, mekânsal öneriler sonrasında gerçekleşen ortalama global bütünlüşme (Rn) değeri artışı çizelge 5.2'de gösterilmiştir. Genellikle Aslantep Caddesi ile Turgut Temelli Caddesi arasındaki bütünlüşme değeri yüksek olan ve kent çekirdeğindeki çarşıların bütünlüşme değeri artışı, pasajlar kadar yüksek değildir. Ancak en büyük değer değişimi Kasap Pazarı'nda görülmüştür. Bu noktadaki öneri mekân sistemi Kasap Pazarı'nın komşusu olan, Bakırcılar Çarşısı, Mısır Çarşısı, Şire Pazarı ve Demirciler Çarşısı'na da

olumlu yönde yansımıştır. Mevcut ortalama bütünleşme değeri 244 olan Kasap Pazarı, çevresindeki ara mekânlar ve sokaklar ile bağlantılılığının sağlanacağı ve çarşılar için odak noktası niteliğindeki bir mekân önerisi geliştirilmiştir. Kasap Pazarı'nın ortalama bütünleşme değerinde %43'lük bir değer artışı yaşanmış ve 348'e yükselmiştir. Öneri mekân organizasyonunda odak noktası olması planlanan Kasap Pazarı ve çevresindeki çarşıların erişilebilirliği kolaylaştırmıştır.

Çizelge 5.2: Çarşıların mevcut ve öneri bütünleşme analizlerinin karşılaştırılması

	Mevcut Bütünleşme Değeri (Rn)	Öneri Bütünleşme Değeri (Rn)	Artış yüzdesi (%)
Demirciler Çarşısı	244	348	43%
Ayakkabıcılar Çarşısı	231	321	39%
Kasap Çarşısı	296	392	32%
100. Yıl Çarşısı	296	391	32%
Mısırcılar Çarşısı	297	383	29%
Bakırcılar Çarşısı	299	371	24%
Cumhuriyet Çarşısı	268	329	23%
Kuyumcular Çarşısı	280	337	20%

Mekânsal öneriler neticesinde, kent çekirdeğinin merkezinde öbekler halinde konumlanan çarşıların birbirleri ve kentle olan ilişkisi kuvvetlenmiştir. Aynı zamanda çarşılarla getirilen işlev önerileri ile birlikte kent çekirdeğinin yayalar tarafından tarifienebilirliği ve algılanabilirliği artacak, bu sayede kent merkezi daha yaşanılabilir bir ticari merkez haline gelecektir.

A1 bölgesinin ve Merkez İş Hanı'nın ara mekân ölçeğinde daha bütüncül bir mekân organizasyonuna sahip olması için Pak Kazanç İş Hanı ile Temelli Pasajı arasında A1 öneri pasajı, kuzeyde ise Ünal Pasajı ile Bakırcılar Çarşısı arasında A3 öneri pasajı önerilmiştir. Bu öneri akslar neticesinde, Merkez İş Hanı'nın mevcut ortalama bütünleşme değeri %80 oranında artarak 194'den 350'ye yükselmiştir (Çizelge 5.3). Öneri A1 ara mekân ile İnönü Caddesi, Bakırcılar Çarşısı ve Çevre yolunu birbirine bağlayan düz bir aks elde edilmiştir. Bu aks için cephe sağlıklılaştırma ve işlevlendirme önerisinde bulunulmuştur. Aynı zamanda öneri ara mekânlar, kuzey-güney yönünde Eski Buğday Pazarı, Bakırcılar Çarşısı, Ünal Pasajı, Pak Kazanç İş Hanı ile Temelli Pasajı birbirine bağlanmış ve alternatif bir koridor oluşturulmuştur. Bu koridor kentin kuzey-güney yönünde daha bütüncül bir kent sistemi

oluşturmaktadır. Dolayısıyla caddelerde yoğunlaşan yayaların ara Mekânlara yönelim gösterme potansiyeli yüksektir.

Çizelge 5.3: Hanların mevcut ve öneri bütünlüşme analizlerinin karşılaştırılması

	Mevcut Bütünlük Değeri (Rn)	Öneri Bütünlük Değeri (Rn)	Artış yüzdesi (%)
Merkez İş Hanı	194	350	80%
Efe İş Hanı	208	343	65%
Elmas İş hanı	241	388	61%
K. Kardeşler İş Hanı	230	368	60%
Pak Kazanç İş Hanı	210	317	51%
Malatya İş Hanı	170	252	48%
Hamidiye İş Hanı	250	320	28%
Orhanoğlu İş Hanı	261	323	24%
Belediye İş Hanı	259	319	23%
Oral İş Hanı	191	235	23%
Mecidiye İş Hanı	233	284	22%
Şire Pazarı (Hanı)	242	294	21%
Zafer İş Hanı	245	296	21%
Akoğanoğlu İş Hanı	247	298	21%
Evliyaoğlu İş Hanı	231	276	19%
Pamuk Han	244	290	19%
Esnaf İş Hanı	249	295	18%
Arafat İş Hanı	225	266	18%
Minibüs Durakları	201	237	18%
100. Yıl İş Hanı	200	234	17%
Yıldız İş Hanı	248	248	0%

İkinci en yüksek değer artışı ise B5 kentsel sağlıklılaştırma alanında yer alan; Efe İş Hanı ve Elmas İş Hanı'nda tespit edilmiştir. Efe İş Hanı'nın mevcut ortalama bütünlüşme değeri 208 iken kentsel sağlıklılaştırma önerisi ile oluşturulan mekân sistemi sonucunda %65'lik bir artış ile ortalama bütünlüşme değeri 343'e yükselmiştir. Elmas İş Hanı'nda ise %61'lik bir bütünlüşme değeri artışı söz konusudur.

Üçüncü en yüksek değer artışı geçiş tipolojisine sahip ve Malatya İş Hanı ile bağlantılı bulunan Kapusuz Kardeşler İş Hanı'na aittir. "L" tipi bir koridor ile çevre yolundan Malatya

İş Hanı'na ve devamında Boztepe Caddesi'ne ulaşımı sağlayan bir ara mekândır. Öneri ulaşım sisteminde Kapusuz Kardeşler İş Hanı'nın, Kasap Pazarı ile Şire Pazarı'nı birbirine bağlaması amacıyla öneri ara mekân geliştirilmiştir. Mevcut ortalama bütünleşme değeri 230 olan iş hanı, öneri akslar sonrasında ortalama bütünleşme değeri %60'lık bir artış ile 368'e yükselmiştir. Bu öneri aks sayesinde atıl bir Mekân olan iş hanı kent sistemine kazandırılmıştır.

Caddeler ölçeğinde ortalama bütünleşme değer değişimleri çizelge 5.4'de gösterilmiştir. Mevcut bütünleşme analizinde olduğu gibi öneriler sonrasında da Cezmi Kartay Caddesi ve Halep Caddesi en bütünleşik caddeler olurken, en yüksek değer değişimi İnönü Caddesi ve Atatürk Caddesi'nin kuzey aksında tespit edilmiştir. Yaya sayım çizelgesinde, İnönü Caddesi ile Atatürk Caddesi'nin güney akslarının yaya yoğunluğunun yüksek olduğu görülmektedir. Bu noktadan yola çıkarak güney akslarda oluşan yaya yoğunluğunun kuzey aksa ve ardından ara mekânlara yönlendirilmesi amaçlanmıştır.

Çizelge 5.4: Caddelerin mevcut ve öneri bütünleşme analizlerinin karşılaştırılması

	Mevcut Bütünlük Değeri (Rn)	Öneri Bütünlük Değeri (Rn)	Artış yüzdesi (%)
İnönü Caddesi (kuzey aks)	297	400	35%
Atatürk Caddesi (kuzey aks)	275	368	34%
İnönü Caddesi (güney aks)	208	271	30%
Atatürk Caddesi (güney aks)	226	294	30%
Cezmi Kartay Caddesi	375	458	22%
Akpınar Caddesi	317	387	22%
Halep Caddesi	358	433	21%

Çizelge 5.5'de Çalışma alanındaki caddelerin mevcut seçim değerleri ile öneri seçim değerleri karşılaştırılmıştır. Mekânsal öneriler sonrasında İnönü Caddesi'nin kuzey aksında %140'lık bir artış söz konusu iken, yaya sayım sonucunda en yoğun aks olan İnönü Caddesi güney aksının seçim değeri %42 azalmıştır. Diğer caddelerin seçim değerlerinde, %3 ile %12 arasında bir düşüş gözlemlenmiştir. Bu durum öneri mekân sisteminde yaya hareketlerinin bir kısmının ara Mekânlara yönleneceği ve bunun neticesinde caddelerdeki yaya yoğunluğunun ara Mekânlar ile azaltılabileceğinin bir kanıtıdır. Ancak lokal ölçekte bütünleşme ve seçim değerleri düşük olan bölgelerde çok sayıda aksın bulunması, bölgenin

erişilebilirlik değerini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu sebepten yaya hareketleri tanımsız aralardan uzaklaşarak ana akslara yönelme eğiliminde oldukları sonucuna ulaşılabilir.

Çizelge 5.5: Caddelerin mevcut ve öneri erişilebilirlik analizinin karşılaştırılması

	Mevcut Seçim Değeri (Rn)	Öneri Seçim Değeri (Rn)	Artış yüzdesi (%)
İnönü Caddesi (kuzey aks)	13768	33037	140%
Atatürk Caddesi (kuzey aks)	17570	19324	10%
Atatürk Caddesi (güney aks)	15562	15034	-3%
Cezmi Kartay Caddesi	100352	90929	-9%
Akpınar Caddesi	43586	38936	-11%
Halep Caddesi	45027	39791	-12%
İnönü Caddesi (güney aks)	15270	8917	-42%

Öneri mekân sisteminde pasajların global seçim değerleri ve yaşanan global seçim değer değişimi çizelge 5.6'da sunulmuştur.

Çizelge 5.6: Pasajların mevcut ve öneri erişilebilirlik analizinin karşılaştırılması

	Mevcut Seçim Değeri (Rn)	Öneri Seçim Değeri (Rn)	Artış yüzdesi (%)
Lima Pasajı	1003	5631	461%
Gökalp Pasajı	1042	4037	287%
İstanbul Pasajı	8307	21089	154%
Tekke Cami Geçidi	14562	31482	116%
Öztaşlar Pasajı	1031	2167	110%
Temelli Pasajı	1515	2684	77%
Akpınar Pasajı	1872	2978	59%
Ünal Pasajı	476	654	37%
Birlik Pasajı	621	691	11%
Şehir Pasajı	594	649	9%
LCW Pasajı	1518	1639	8%
Güneş Pasajı	126	130	3%
Kuşçuoğlu Pasajı	4348	3596	-17%
Çekirdek Pasajı	7116	3135	-56%
İstanbulluoğlu Pasajı	0	2861	
Çağlayan Pasajı	0	7455	

Öneri seçim haritasında (Rn) en yüksek değer mevcut durumda da olduğu gibi Tekke Cami Geçidine aittir. Geçidin seçim değeri mevcut duruma kıyasla %116 yükselerek 31.482 olmuştur. Bütünleşik ara Mekânlar içerisinde yer almayan Lima Pasajı, öneri mekân sisteminde %461 yüksek seçim değeri artışı ile dikkat çekmektedir. Lima Pasajı'nın doğu yönünde Aslantepo Caddesi'ne, güneyde ise Cezmi Kartay Caddesi'ne bağlanması sonucunda erişilebilirliği önemli ölçüde artmıştır.

Öneri mekân organizasyonunda seçim değeri azalan iki pasaj vardır. Bunlardan ilki, seçim değerinde %56'lık azalma gözlenen Çekirdek Pasajı'dır. Seçim değeri azalan bir diğer pasaj ise Kuşçuoğlu Pasajı'dır. Bu iki pasaj da çalışma alanının güney batısında, İnönü Caddesi üzerinde yer almaktadır. Pasajların 50 metre doğusunda kuzey-güney yönünde önerilen ara mekân, Cezmi Kartay Caddesi, İnönü Caddesi ve güneydeki Mücelli Caddesini birbirine bağlamaktadır. Öneri aksın seçim değeri 36.054'tür. Önerilen ara mekân, Çekirdek Pasajı ve Kuşçuoğlu Pasajı'nın seçim değerini olumsuz yönde etkilemektedir.

Çarşılar ölçüğünde global seçim değerleri karşılaştırıldığında (Çizelge 5.7); mevcut durumda 1.804 seçim değeri ile en düşük değere sahip olan Kasap Pazarı, öneri projeden sonra seçim değeri %764 oranında yükselerek 15.581'e ulaşmıştır. Çarşı bölgesinde odak noktası haline alan Kasap Pazarı, komşusu olduğu Mısır Çarşısı ve Bakırcılar Çarşısı'nın da seçim değerlerinde olumlu yönde bir etkisi olduğu gözlemlenmiştir.

Çizelge 5.7: Caddelerin mevcut ve öneri erişilebilirlik analizinin karşılaştırılması

	Mevcut Seçim Değeri (Rn)	Öneri Seçim Değeri (Rn)	Artış yüzdesi (%)
Kasap Çarşısı	1804	15581	764%
Mısırcılar Çarşısı	5490	32492	492%
Kuyumcular Çarşısı	20162	39663	97%
Bakırcılar Çarşısı	1815	3366	85%
Demirciler Çarşısı	3640	5491	51%
Cumhuriyet Çarşısı	11791	16249	38%
Ayakkabıcılar Çarşısı	20943	28065	34%
100. Yıl Çarşısı	8836	8312	-6%

Çarşı Mekânları arasında en yüksek seçim değerine sahip olan mekân "ara çarşı" tipolojisindeki Kuyumcular Çarşısı'dır. "Sokak tipi" tipolojisindeki Mısır Çarşısı ve Ayakkabıcılar Çarşısı ise yüksek seçim değerine sahip diğer çarşılardır. Öneri proje

sonrasında en düşük seçim değer artışı 100. Yıl Çarşısı'nda görülmüştür. 100. Yıl Çarşısı'nın batı yönünde önerilen ara mekân, çarşının seçim değerini %6 oranında azalmıştır.

Çalışma alanındaki hanların öneri seçim değerleri ve artış yüzdeleri irdelendiğinde (Çizelge 5.8); Cezmi Kartay Caddesi ve Aslantepeler Caddesi kavşağında yer alan Efe İş Hanı ve Elmas İş Hanı'nın en yüksek artış değerine sahip çarşılar olduğu gözlemlenmiştir. Ancak öneriler bölümünde bu hanlara kentsel iyileştirme çerçevesinde mekânsal değişimler önerilmiştir. Öneri mekân organizasyonunda doğrudan müdahalede bulunulmayan hanların öneri seçim değerleri ve dolayısıyla seçim değeri artış yüzdeleri zayıftır. Bu durum han yapılarının genellikle daha içe dönük bir mekân sistemine sahip olmaları ile ilgilidir. Fakat Elmas İş Hanı, Pakkazanç İş Hanı gibi avlulu büro hanları, odak noktalarına yakın ve yoğun akslar üzerinde bulunuyor ise, sisteme dahil olma potansiyelleri daha yüksektir.

Çizelge 5.8: Caddelerin mevcut ve öneri erişilebilirlik analizinin karşılaştırılması

	Mevcut Seçim Değeri (Rn)	Öneri Seçim Değeri (Rn)	Artış yüzdesi (%)
Efe İş Hanı	1153	8302	620%
Elmas İş hanı	3553	24102	578%
Pak Kazanç İş Hanı	1274	6120	380%
Merkez İş Hanı	1560	5994	284%
Hamidiye İş Hanı	1441	4636	222%
Orhanoğlu İş Hanı	1272	2294	80%
Zafer İş Hanı	1800	2355	31%
K. Kardeşler İş Hanı	2041	2615	28%
Şire Pazarı (Hanı)	1233	1546	25%
Oral İş Hanı	866	987	14%
Malatya İş Hanı	1383	1554	12%
100. Yıl İş Hanı	664	725	9%
Evliyaoğlu İş Hanı	1331	1437	8%
Pamuk Han	1167	1243	7%
Belediye İş Hanı	3385	3379	0%
Akoğanoğlu İş Hanı	5353	5303	-1%
Mecidiye İş Hanı	1141	1127	-1%
Arafat İş Hanı	1043	1010	-3%
Esnaf İş Hanı	80	68	-15%
Minibüs Durakları	2399	1818	-24%
Yıldız İş Hanı	1078	0	

Mekânsal öneriler sonrasında seçim değeri olumsuz yönde etkilenen Arafat İş Hanı, Esnaf İş Hanı ve Eski Buğday Pazarı dikkat çekmektedir. Bu seçim değer düşüşleri pasajlar örneğinde de anlatılan “yüksek seçim değerine sahip öneri bağlantılıkların” mevcut ara Mekânlara kıyasla, metrik ve sentaktik mesafe ölçüsünde daha kısa ve erişilebilir olmasının bir neticesidir. Mekânsal öneriler sonrasında seçim değeri azalan bu ara Mekânlara işlev önerileri geliştirilmiştir. Eski Buğday Pazarı ve Şire Pazarı’na geleneksel ürünler pazarı ve kafe-restoran işlevi, Oral İş Hanı’na ise geleneksel tekstil ürünleri çarşısı gibi tematik işlevler ile ara Mekânlar desteklenmelidir.

Değerlendirme

Çalışma sonucunda elde edilen çıkarımlar şunlardır:

- Kent merkezindeki birçok ara mekân, atıl Mekânlara dönüşmekte veya yık-yap anlayışı ile yok olmaktadır. Bu nedenle ara Mekânlarda yerel yönetimler, vakıflar ve mülk sahiplerince koruma-geliştirme çalışmaları yapılması gerekmektedir.
- MİA da yapıların ortak bahçeleri ticari fonksiyon kazandırmak suretiyle yarı kamusal veya kamusal Mekânlara dönüştürülmüştür. Bahsedilen dönüşüm, pasaj, han ve çarşıların mekân biçimlenişine karakteristik bir alan kullanımı sunmaktadır. Bu çalışma ile “avlulu pasaj”, “ara çarşı” ve “ortak avlulu han” tipolojileri literatüre kazandırılmış, ortak avluların ara Mekânlardaki önemi anlaşılmıştır.
- Mekân dizim analizine göre, “ortak avlulu han” tipolojisine sahip Mekânların bütünlük değerleri zayıftır. Ancak bu tipolojiye sahip alanlarda uygulanacak düzenlemeler sonucunda bütünleşme potansiyelinin yüksek olduğu gözlemlenmiştir.
- İşaret öğeleri ve odak noktaları kentin ana caddeleri olan İnönü Caddesi, Atatürk Caddesi ve Çevreyolu Caddesi üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu durum ana caddeleri daha tanımlanabilir yaparken, ara Mekânlar ve sokaklar tanımsız alanlara dönüşmektedir. Bu çalışmada tanımsız Mekânlarda yer bulmayı kolaylaştırmak ve okunabilirliği yükseltmek amacı ile kent imgesi potansiyeli taşıyan öğelerin kente kazandırılması önerilmektedir.

- Yaya yoğunluğu bakımından mekân dizim analizi ile kent imgeleri arasında uyumsuzluklar gözlemlenmiştir. Yani yayalar her zaman bütünleşik veya erişilebilir aksları tercih etmeyebilir. Bu durum mekânın, algısı, güvenlik hissi, konforu ve kent imgelerinin konumu gibi özelliklerin güzergâh seçimindeki önemini göstermektedir.
- Mekânsal öneriler ile geliştirilen mekânların işlevsel öneriler ile desteklenmesi gerekmektedir.
- İnönü Caddesi'nde yoğunluk gösteren yaya hareketlerini, az sayıda dönüşe sahip öneri ara mekânlara yönlendirilerek metrik ve topolojik açıdan daha kısa yollar oluşturulabileceği anlaşılmaktadır.
- Önerilen ara mekânlar, kent merkezinde kamusal ve yarı kamusal alanların bütünlüğü açısından olumlu yönde etkilerinin olduğu gözlemlenmiştir. Aynı zamanda ara mekânlar kentin yaya ulaşım sistemine dahil olarak, caddenin yaya yükünü azaltacağı ve ara mekânların bilinçli üretim artışı olmaktan çıkarılabileceği anlaşılmaktadır.

Çalışmaya yöntem olarak, mekân dizim, kent imgesi ve yaya sayım yöntemleri benimsenmiştir. Çalışma sistemleri birbirinden farklı olan bu üç kent okuma yönteminin birlikte kullanılmasıyla, karmaşık kent dokularının çözümlenmesine sosyolojik, fiziksel ve algısal bir bakış açısı ile yaklaşmıştır. Dolayısıyla kent merkezinin farklı açılarıyla yorumlanmasına, sorunların belirlenmesine ve çözümlerin geliştirilmesine fayda sağlamıştır. Ayrıca bu çalışmada mekân dizim yöntemi, tasarım ve planlama aşamalarında önerilerin mekân üzerindeki olumlu veya olumsuz etkini önceden görerek, uygulama çalışmalarına öncülük etmesi bakımından önemi vurgulanmıştır. Bu tekniklerin daha sistematik bir yöntem birliği ile kullanılması sonucunda önemli çıktılar üretilebilir.

Bu araştırma yerel yönetimler tarafından uygulanan veya uygulanması planlanan, eski kent merkezlerindeki pasaj, han ve çarşıların, kent planlama ve tasarım çalışmalarına değerlendirmeler üretirken önemli bir çıktı sağlamaktadır.

KAYNAKLAR

- Aldo Rossi** (1982). *The Architecture Of The City*, Boston: The MIT Press, 1982; Françoise Choay, Şehircilik ve Göstergebilim, Mimarlık, sayı: 11, s.12.
- Arslan, H., & Şıkoğlu, E.** (2015). Fırat Üniversitesi Kampüsü Ulaşım Ağı'nın Coğrafi Açıldan İncelenmesinde Mekân Dizim Analizi Yöntemi. *Türkiye Kentsel Morfoloji Sempozyumu*, 2015, ss. 346-367.
- Atak, Ö.**, (2009). *Mekânsal Dizim ve Görünür Alan Bağlamında Geleneksel Kayseri Evleri*, Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ataman, A.**, (2000). *Bir Göz Yapıdan Külliyyeye, Osmanlı Külliyyelerinde Kamusal Mekân Mantiği*. Mimarlar Tasarım Yayınları, İstanbul.
- Avar, A.**, (2009). Lefebvre'in Üçlü –Algılanan, Tasarlanan, Yaşanan Mekân–Diyalektiği. *Dosya mimarlık ve mekân algısı*, Sayı 17, ss 7-16.
- Aydın, İskender, B. N.**, (2017). *Tarihi Yarımada Hanlar Bölgesi'nde Kültürel Rota Tanımlanması*, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Aytar, İ.**, (2013). *Alışveriş Merkezlerinin Tarihsel Süreç İçinde Gösterdiği Değişimler ve Mekânsal Kurgularının Sosyal Yaşam Üzerindeki Etkilerinin Örnekler Üzerinde Analizi*, Doktora Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bölümleri Enstitüsü, İstanbul.
- Baç, S.** (2012). *Tarihi Kentlerde Koruma Kavramının Mekân Dizimi Yöntemi Üzerinden Araştırılması-Bergama Örneği* (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Bafna, S.**, (2003). 'Space Syntax: A Brief Introduction to Its Logic and Analytical Techniques', *Environment and Behavior*, 35(1), ss.17–29.
- Bala, H.A.**, (2006). *Mimarlık-Şehircilik, Bina-Kent, İç-Dış, Özel-Kamusal Arasında Kentsel Arayüzler*. Yapı Dergisi.
- Bell, G. ve Dourish, P.**, (2004). *Getting Out of the City: Meaning and Structure in Everyday Encounters with Space*, www.dourish.com/publications/2004/urban.pdf.
- Bilsel, S.**, (2002). *Kent Kültürü Kültürel Süreklilik- Kimlik Sorunsalı ve Yaşanılabilir Kentsel Mekân Kavramı Üzerine*, 5. Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu, Çukurova Üniversitesi - Adana Kent Konseyi - Yerel Gündem 21. Adana. ss.107-114.
- Bosselmann, P.** (1998). *Images in Motion*, In M. Carmona, S. Tiesdell (Eds.), *Urban Design Reader*, (Urban Reader Series, sf. 267-291). Oxford: The Architectural Press.

- Ceylan, O.** (1989). Geleneksel Türk Osmanlı Çarşı Yapılarının Oluşumu, Gelişimi ve Yakın Doğu Kültürleri ile Olan Etkileşimleri, Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, ss. 7.
- Cullen, G.** (1995). The Concise Townscape, Architectural Press Cambridge, Mass.
- Cumhuriyetin 50. Yılında Malatya,** (1973). Malatya İl Yıllığı, Ankara: Malatya Valiliği Yayını.
- Czerkauer-Yamu, C.** (2010). Understanding Hillier's concept of a spatial configuration and space syntax analysis, Workshop 26/4/2010- 4/5/2010 Izmir Institute of Tecnology, Department of Architecture. University de FrancheComte, France and University College London, UK.
- Cengiz, C.** (2011). Bartın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi. Bartın Orman Fakültesi Dergisi, 13 (20), 80-89.
- Çetin, A.** (2006). Kamusal Alan ve Kamusal Mekân Olarak Sokak, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Çil,** (2006). Bir Kent Okuma Aracı Olarak Mekân Dizim Analizinin Kuramsal ve Yöntemsel Tartışması: Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Dergisi Ss: 4.
- Çınar, H. S.,** (1994). Kentsel Alanlarda Mekân Organizasyonu ve Beyazıt Çevresinin İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çolak, Hüseyin,** (1967). Evin Kitabevi, Malatya.
- Dalton R. C.,** (2001). Spatial Navigation in Immense Virtual Environments, yayımlanmamış Doktora Tezi, Londra: University College London, 2001.
- Dalton, R. C.** (2003). The Secret is to Follow Your Nose: Route Path Selection and Angularity. Environment & Behavior, 35(1), 107–131.
- Dede, R.,** (2010). Bursa Tarihi Kapalı Çarşı'da Kentsel Dış Mekân Organizasyonunu Açısından Analitik Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Bursa.
- Demirbağ, H., & Şişman, Ç. (Eds.).** (2013). Zaman siyah beyaz akarken Malatya, Malatya Valiliği Malatya Kitaplığı Yayınları, yayın no:4.
- Doğru, H.** (1995). XVIII. Yüzyıla Kadar Osmanlı Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Görüntüsü, Anadolu Üniversitesi Yayınları. Yayın No:872, Eskişehir.
- Dovey,** (1999). Kim Dovey, Framing Places Mediating Power in Built Form. New York: Routledge.

- Erdönmez, M. E., Akı, A.** (2005). Açık Kamusal Kent Mekânlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. *Megaron*, ss. 67-87.
- Elliott, B.**, (2010). Şarkı'nın Çarşılarının Yeniden Üretimi Pera Pasajların Ortaya Çıkışı, (Çeviren: Fırat Kurt), *İstanbul Dergisi*, ss.36-41.
- Eren, B.**, (2020). Kentsel Kamusal Mekânda Arayüz/Ara Mekân Kavramı: İstanbul Taksim, Asmalımescit Mahallesi, Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Çanakkale.
- Erem, Ö. ve Erkman, U.**, (2003). Tatil Köylerinin Okunabilirliğinde Çevre İşaretlerinin Rolü, *İTÜ Dergisi*, 2(1): 51-59.
- Evin, H ve Demiral, H.**, (2009). Malatya Büyükşehir Belediyesi: Ara kentten Bütün kente Bir Dönüşüm Hikâyesi, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi.
- Geist, J. F.**, (1979). *Passagen ein Bautyp des 19. Jahrhunderts* Verlag, München.
- Gigi, Y.**, (2009). Tarihi Mekânların Mekân Dizim Yöntemiyle Okunması, Güney Haliç Bölgesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gottdiener, M.** (2005). Post Modern Göstergeler: Maddi Kültür ve Post Modern Yaşam Biçimleri, Çev. Cengiz, E., Gür, H. Ve Nur, A. Ankara: İmge Kitabevi, ss. 127.
- Gögebakan, Göknur**, (2004). Fotoğraflarla Geçmişte Malatya, Malatya Belediyesi Kültür Yayınları, Yayın No: 11.
- Gülenaz, N.**, (1998). İstanbul'daki 19. Yüzyıl ve Sonrası Osmanlı Ticaret Han ve Pasajlarının Stil ve Fonksiyon Bakımından İncelenmesi, Doktora Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Güler, Çiğdem Gülizar** (2004). Beyoğlu Hanları ve Şehirleşme ile Toplumsal Hayata Katkıları, ss.74.
- Gür, Ş.**, (1996). Mekân Örgütlenmesi, Şengül Öymen Gür, Gür Yayıncılık.
- Günaydın, A. S.**, (2018). Tarihî Kent Merkezlerinin Planlanması ve Tasarımına Yönelik Bir Model Önerisi: Gaziantep Örneği, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Çukurova Üniversitesi.
- Günaydın, A. S. ve Yücekaya, M.**, (2020). Evaluation of the hisrary of cities in the context of spatial configuration to preview their future, *Sustainable Cities and Society*, Sayı: 59, Yayın No.: 102202.
- Hasol, D.** (1995). *Ansiklopedik Mimarlar Sözlüğü* (1). YEM Yayınları, İstanbul.

- Hayta, D.** (2011). Ayvalık Kent Mekânının Mekân Dizim Yöntemiyle Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Hillier, B. ve diğ.** (1976). 'Space Syntax', *Environment and Planning B: Planning and Design*, 3(2), ss. 147–185.
- Hillier ve Hanson** (1984). Bill Hillier ve Jullianne Hanson, *The Social Logic of Space*, Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- Hiller, B.** (1998). A Note on the Intuiting of Form: Three Issues in the Theory of Design. *Environment and Planning B: Planning and Design Anniversary Issue*.
- Hillier, B.** (2002). A Theory of the City as Object, *Urban Design International*, 9, 31–45.
- Hillier, B., Iida, S.** (2005). Network and Psychological Effects in Urban Movement. A. G. Cohn, D. M. Mark içinde, *Spatial Information Theory* ss. 475-490. Springer. Berlin.
- Hillier, B.** (2007). *Space Is The Machine: A Configurational Theory Of Architecture*. [Book]. Space Syntax: London, UK.
- Hızlı ve Ulubay** (2017). Pasajların Algısı Üzerine bir İrdeleme; İstiklal Caddesi Örneği. *Transition in/at/on/and/over/under Space*, ss. 113–125.
- Işık, Adnan,** (1998). *Malatya 1830-1919*, İstanbul: Kurtiş Matbaacılık.
- Jansen-Osmann, P., Wiedenbauer, G.** (2004). The Influence of Turns on Distance Cognition: New Experimental Approaches to Clarify the Route Angularity Effect. *Environment and Behavior*, 36(6), 790-813.
- Karakaş,** (2019). Kentsel Mekân Olarak Meydanların Mekânsal Kalitesinin Ölçülmesine Yönelik Bir Araştırma: Malatya Yeni Cami Meydanı, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Fırat Üniversitesi.
- Kaya, E.,** (2004). *Kentleşme ve Kentlileşme*, İlke Yayınları, İstanbul.
- Kedik, A. S.** (2012). Kamusal Alan ve Türkiye'de Heykelin Kamuya Açık Alanlarda Var Olma Koşulları, *Sanat ve Tasarım Dergisi*, Sayı 3, ss. 77-91.
- Keleş, R.,** (1980). *Kent Bilimleri Sözlüğü*, Türk Dil Kurumu Yayını, İmge Kitabevi. Yayınları.
- Kevin Lynch,** (1960). *The Image of the City*. Boston: The MIT Press.
- Kitazawa, K. ve Batty, M.** (2004). Pedestrian Behaviour Modelling: An Application to Retail Movements Using a Genetic Algorithm, *Developments in Design & Decision Support Systems in Architecture and Urban Planning* (edited by J.P. van Leeuwen and H.J.P. Timmermans), Eindhoven University of Technology, Eindhoven.

- Kısacık, Raşit,** (2013). Malatya'nın Yöresel Kültürü, Malatya: Yılmaz Matbaacılık.
- Kuban, D.,** (1994). İstanbul Anı Çöküşü Yaşayan Bir Kent Oldu, Cumhuriyet Bilim ve Teknik.
- Klarqvist, B.,** (1993). A Space Syntax Glossary. Nordisk Arkitekturforskning, Sayı: 2 ss.: 11-12.
- Kubat A. S. ve Koç A.** (2018). Kent Biçimi Araştırmalarında Karşılaştırmalı Analiz Yöntemleri: İstanbul Tarihi Yarımadası Örneği. "DeğişKent" Değişen Kent, Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu, ss. 243-254.
- Küçükerman, Ö. ve Mortan, K.,** (2007). Kapalıçarşı, 1. Basım, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kütüphaneler ve Yayımlar Genel Müdürlüğü, İstanbul.
- Kürkçüoğlu ve Ocakçı,** (2015). Kentsel Dokuda Mekânsal Yönelme Üzerine Bir Algı-Davranış Çalışması: Kadıköy Çarşı Bölgesi, Megaron Dergisi, 2015;10.
- Koç, S.** (2019). İstiklal Caddesi ve Mekânsal Dönüşüm: Han Yapıları, Yüksek Lisans Tezi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Işık Üniversitesi.
- Konuk, G.** (1979). Kentsel Tasarımda Boyutlandırma Ölçütleri ve Ülkemiz İçin Geniş Kapsamlı Bir Model Önerisi. Doçentlik Tezi. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Köseoğlu, E.** (2011). Kent Mekânına İlişkin Kuramsal Bakışlar: Rob Krier, Christopher Alexander ve Bill Hillier, İdealkent, ss. 96-111.
- L'illustration de L'orient Dergisi,** (1949). Malatya Özel Sayısı, Ağustos-Kasım, İstanbul.
- Lynch, K.** (1960). The Image of the City. The Technology Press ve Harvard University Press. Cambridge.
- Malek, S.** (2015). Spatial Cognition: Application Of Space Syntax On Beyazıt District, İstanbul, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Major, M.D.** (1997). Penn, A. and Hillier, B., 1997. Space Syntax, A Theory with a Toolkit, Proceedings of the First International Space Syntax Symposium, 3, 1-7.
- Nasar, J. L. ve Çubukçu, E.** (2011). Evaluative Appraisals of Environmental Mystery and Surprise, Environment and Behavior, vol. 43 (3), p.387-414.
- Newman, O.** (1996). Creating Defensible Space. US Department of Housing and Urban Development. Washington.
- Oliveira, V.** (2016). Urban Morphology “An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities” Springer Publisher, Porto.

- Öksüz,** (2004). Aydemir, Şinasi, et al. "Kentsel alanların planlanması ve tasarımı." Akademi Kitabevi, Trabzon.
- Özer, Ö.,** (2014). Kentsel Mekânda Yaya Hareketleri: Morfoloji ve Çevresel Algının Etkisi, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özkan, A.,** (2003). Eminönü Hanlar Bölgesi'nin Cumhuriyet'ten Günümüze İzlenen Değişimi ve Yeniden Değerlendirilmesinde Öncelikli Bölgenin Saptanması, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Özkan, Ö. M.,** (2007). Fizik Mekân Kurgularının Sosyal İlişkiler Üzerinden Arnavutköy Yerleşimi Bütününde Mekân Dizimi Yöntemi ile İncelenmesi, Doktora Tezi, MSGSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Pakalın,** (1983). Mehmet Zeki, Osmanlı Tarih Deyimleri, Milli Eğitim Basımevi.
- Penn, A. ve diğ.** (1995). Configurational Modelling Of Urban Movement Networks (Submitted For Publication, Currently Available From The Bartlett School Of Graduate Studies).
- Polat,** (2014). Türkiye'de Kentsel Dönüşüm Politikaları: Malatya Örneğinde Kentsel Mekânın Dönüşümü, Doktora Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Selçuk Üniversitesi, Konya.
- Ratti, C.** (2004). Urban Texture And Space Syntax: Some Inconsistencies, Environment and Planning B: Planning and Design, ss.487–499.
- San, Salih,** (1955). Geçmişte Malatya, Kalkınan Malatya, haz. Salih San, San Yayınevi, Malatya, ss. 7-13.
- Sanrı,** (2015). Mimari Paralaks Yorumuyla Ara Mekân Kavramı, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Sassen,** (2001). Saskia Sassen, The Global City: New York, London, Tokyo, New Jersey: Princeton University Press, 2001, Robbie B. H. Goh, Brenda S. A. Yeoh, Theorizing The Southeast Asian City As Text: Urban Landscapes, Cultural Documents, And Interpretative Experiences, World Scientific Pub. 2003.
- Sınmaz, S.,** (2018). Türkiye'de Kentsel Planlama ve Dönüşüm Sürecinde Eksik Bir Halka: Yarı Kamusal Mekânlar, YTÜ Şehir ve Planlama Bölümü, Mimarlık dergisi 402, s: 32.
- Southworth, M.** (2005). "Reinventing Main Street: From Mall To Townscape Mall", Journal Of Urban Design, Sayı:10(2), ss: 151–170.

Şalgamcıoğlu ve Cabadak (2019). Passages As ‘Urban Niches’ “A Comparative Research On The Cognitive And Morphological Aspects Of Passages Through Space Syntax Theory And Cognition” Proceedings Of The 12th Space Syntax Symposium.

Tarhan Özbay, I. (2016). Kamusalın Politik İçeriğinin Mekâna Yansıması Bağlamında Kentsel Kamusal Mekânda Güç Mücadelesi, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Dokuz Eylül Üniversitesi.

Topçu, M. (2008). Konut Değerleri Değişiminin Kentsel Etmenlerle Ölçülmesine Yönelik Bir Yöntem Denemesi: İstanbul Örneği. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.

Yalçinkaya F. (2007). Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi’nin (7. Cadde’nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İncelenmesi. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. Ankara, 149s.

Yalgın, (2016). Mimarlıkta Programın Çözünmesi: Ara Mekânlar, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.

Yörükân, (2006). Ayla, Şehir Sosyolojisinin ve İnsan Ekolojisinin Teorik Temelleri, Nobel Yayınları, Ankara, 2006. Ss 47.

Zengel, R. (2002). Tarih İçinde Değişen Tüketim Mekânları, Ege Mimarlık Dergisi, ss. 40-41.

İnternet Kaynakları

URL-1, https://en.wikipedia.org/wiki/Galleries_Royales_Saint-Hubert (Erişim tarihi: 11.02.2021)

URL-2, <https://www.resmigazete.gov.tr/ilanlar/eskiilanlar/2017/02/20170211-4-1.pdf> (Erişim tarihi: 08.06.2021)

URL-3, https://www.malatyagazetecilercemiyeti.org/sirket-hani_m212.html (Erişim tarihi: 02.07.2021)

URL-4, <https://malatyahaber.com/haber/malatyainin-ilk-avmsi-sirket-han/> (Erişim tarihi: 02.07.2021)

URL-5, <http://www.malatyaguncel.com/temelli-Pasaji’nin-kaldirilmasi-onerisi-52172h.htm> (Erişim tarihi: 02.07.2021)

URL-6, <https://maltyacadde.com/foto-galeri/malaty-eski-bakircilar-carsisi/59> (Erişim tarihi: 23.07.2021)

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Ad-Soyad: Koray Cansu

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Ön Lisans	Uludağ Üniversitesi Peyzaj ve Süs Bitkileri	2012
Lisans	İnönü Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı	2018
Yüksek Lisans	İnönü Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı	2021

MESLEKİ DENEYİM

Yıl	Kurum	Unvan
2011	Küçükçekmece Bel. Park ve Bahçeler Müd.	Stajer
2015	My Restorasyon ve Mimarlık	Stajer
2015-2018	My Restorasyon ve Mimarlık	Peyzaj Mimarı
2018-2019	Unat İnşaat	Şantiye şefi
2020-2021	Doğa Koruma ve Milli Parklar 15. Böl Müd.	Peyzaj Mimarı