



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

**KENTSEL BOŞLUKLARIN MEKÂNSAL NİTELİKLERİNİN  
ANALİZİ: DÜZCE KENT MERKEZİ VE SPOR SOKAK ÖRNEĞİ**

**NURAY ÖZKARACA**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
MİMARLIK ANABİLİM DALI**

**DANIŞMAN  
DOÇ. DR. HAKAN ARSLAN**

**DÜZCE, 2020**

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

**KENTSEL BOŞLUKLARIN MEKÂNSAL NİTELİKLERİNİN**  
**ANALİZİ: DÜZCE KENT MERKEZİ VE SPOR SOKAK ÖRNEĞİ**

Nuray ÖZKARACA tarafından hazırlanan tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından Düzce Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

**Tez Danışmanı**

Doç. Dr. Hakan ARSLAN

Düzce Üniversitesi

**Jüri Üyeleri**

Doç. Dr. Hakan ARSLAN

Düzce Üniversitesi

Prof. Dr. Zeki DEMİR

Düzce Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Emre DİNÇER

Karabük Üniversitesi

Tez Savunma Tarihi: 01/07/2020

## BEYAN

Bu tez çalışmasının kendi çalışmam olduğunu, tezin planlanmasından yazımına kadar bütün aşamalarda etik dışı davranışımın olmadığını, bu tezdeki bütün bilgileri akademik ve etik kurallar içinde elde ettiğimi, bu tez çalışmasıyla elde edilmeyen bütün bilgi ve yorumlara kaynak gösterdiğimi ve bu kaynakları da kaynaklar listesine aldığımı, yine bu tezin çalışılması ve yazımı sırasında patent ve telif haklarını ihlal edici bir davranışımın olmadığını beyan ederim.

1 Temmuz 2020

Nuray ÖZKARACA

## TEŞEKKÜR

Yüksek lisans öğrenimimde ve bu tezin hazırlanmasında gösterdiği her türlü destek ve yardımdan dolayı çok değerli hocam Doç. Dr. Hakan ARSLAN'a en içten dileklerle teşekkür ederim.

Bu çalışma boyunca yardımlarını ve desteklerini esirgemeyen sevgili aileme sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

**1 Temmuz 2020**

**Nuray ÖZKARACA**

# İÇİNDEKİLER

## Sayfa No

ŞEKİL LİSTESİ .....	vii
ÇİZELGE LİSTESİ .....	x
KISALTMALAR.....	xi
SİMGELER .....	xii
ÖZET .....	xiii
ABSTRACT .....	xiv
<b>1. GİRİŞ.....</b>	<b>1</b>
1.1. LİTERATÜR ÖZETİ .....	1
1.2. TEZİN AMACI .....	4
1.3. TEZİN KAPSAMI.....	4
<b>2. KENTSEL ÇEVREDE BOŞLUK KAVRAMININ İNCELENMESİ .....</b>	<b>5</b>
2.1. BOŞLUK VE KAVRAMSAL İLİŞKİLERİ .....	6
2.2. KENTSEL BOŞLUK KAVRAMI.....	9
2.3. KENTSEL BOŞLUKLARIN OLUŞUM BİÇİMLERİ.....	13
2.3.1. Coğrafi Boşluklar .....	13
2.3.2. Planlama ile Oluşan Boşluklar.....	14
2.3.2.1. Kent ile Birlikte Tasarlanan/Planlanan Boşluklar.....	15
2.3.2.2. İmar Planları ve Uygulamaları Sonucu Oluşan Boşluklar .....	16
2.3.2.3. Sonradan Gerçekleşen Müdahalelerle Oluşan Boşluklar.....	17
2.4. KENTSEL BOŞLUKLARIN SINIFLANDIRILMASI .....	18
2.4.1. Tasarlanmamış Kentsel Boşluklar.....	22
2.4.1.1. Doğal Boşluklar .....	22
2.4.1.2. Tasarlanma İhtiyacı Olan Boşluklar.....	23
2.4.2. Tasarlanmış Kentsel Boşluklar .....	25
2.4.2.1. Yollar/Sokaklar .....	26
2.4.2.2. Meydanlar.....	30
2.4.2.3. Ada İçi Boşluklar .....	32
2.4.2.4. Avlular .....	34
2.4.2.5. Yeşil Alanlar.....	35
2.4.2.6. Sert Zeminli Bahçeler.....	37
2.4.2.7. Su Ögeleri .....	38
2.4.2.8. Spor Alanları.....	38
2.4.2.9. Diğer Boşluklar.....	39
2.5. KENTSEL BOŞLUKLARIN ÖNEMİ .....	40
2.6. KENTSEL BOŞLUKLARIN VARLIK SORUNSALI .....	44
<b>3. DÜZCE KENT MERKEZİNDEKİ KENTSEL BOŞLUKLAR..</b>	<b>49</b>
3.1. KENTİN TARİHSEL VE MEKÂNSAL GELİŞİMİ.....	49
3.1.1. İmar Durumu ve Gelişimi .....	51
3.1.2. Bölüm Değerlendirilmesi.....	55
3.2. ALAN ÇALIŞMASININ SINIRLARI .....	57
3.3. BOŞLUK ANALİZLERİ.....	61

<b>3.3.1. Doluluk-Boşluk Analizi.....</b>	<b>61</b>
<b>3.3.2. Boşluk Kategori Analizi.....</b>	<b>63</b>
3.3.2.1. Kayıp Alanlar.....	63
3.3.2.2. Açık Otoparklar .....	65
3.3.2.3. Sert Zeminli Bahçeler.....	66
3.3.2.4. Meydanlar.....	67
3.3.2.5. Su Öğeleri .....	68
<b>3.3.3. Yeşil Alan Analizi.....</b>	<b>70</b>
<b>3.3.4. Boşlukların Yoğunluk Analizi.....</b>	<b>77</b>
<b>3.3.5. Yol Ağları Analizi.....</b>	<b>78</b>
<b>3.3.6. Sonuçların Değerlendirilmesi.....</b>	<b>80</b>
<b>3.4. SPOR SOKAK ALAN ÇALIŞMASI.....</b>	<b>83</b>
3.4.1. Boşluk ve Plan Analizleri.....	84
3.4.2. Anket Sonuçları .....	87
3.4.3. Sonuçların Değerlendirilmesi.....	91
<b>4. SONUÇ VE ÖNERİLER .....</b>	<b>94</b>
<b>5. KAYNAKLAR .....</b>	<b>96</b>
<b>6. EKLER .....</b>	<b>101</b>
6.1. EK 1: DOLULUK-BOŞLUK ANALİZİ .....	101
6.2. EK 2: BOŞLUK KATEGORİ ANALİZİ .....	102
6.3. EK 3: YEŞİL ALAN ANALİZİ.....	103
6.4. EK 4: BOŞLUKLARIN YOĞUNLUK ANALİZİ.....	104
6.5. EK 4: YOL ANALİZİ .....	105
6.6. EK 5: YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ANKETİ.....	106
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>108</b>

## ŞEKİL LİSTESİ

### Sayfa No

Şekil 2.1. Boşlukların yere dönüşme diyagramı.....	7
Şekil 2.2. Göteborg kent merkezi a) Doluluk-boşluk ilişkisi ve b) Yol düzeni (Trancik, 1986).....	9
Şekil 2.3. Kentsel doluluk ve boşluk tiplerinin diyagramı (Trancik, 1986). ....	10
Şekil 2.4. Kentsel boşluk tipleri a) Parklar ve bahçeler, b) Meydanlar ve sokaklar, c) Avlular d) Kıyılar, e) Yapı içleri, f) Alt yapıdan arta kalan alanlar (Novazzi, 2004).....	12
Şekil 2.5. a) Norveç vadisi ve b) Ormanları (Norberg-Schulz, 1980: ss. 35-37). ....	13
Şekil 2.6. Trancik'in a) Järntorget için kayıp alan ve b) Önerilen durum diyagramı (Trancik, 1986: ss. 195).....	14
Şekil 2.7. San Marco Meydanı, Venedik (Ching, 1943).....	15
Şekil 2.8. 1. Derece arkeolojik sit alanı Yumuktepe Höyüğü, Mersin (Mersin Büyükşehir Belediyesi, 2017). ....	16
Şekil 2.9. Farklı yoğunluklardaki dolu-boş ilişkileri (Kaufman, 1962).....	16
Şekil 2.10. a) Japonya'da deprem sonrası ortaya çıkan yıkımlar (URL-1) ve b) Pruitt-Igou toplu konutlarının planlı olarak yıkılması (URL- 2). ....	17
Şekil 2.11. Lynch'e göre kentin mekânsal eleman diyagramları (Trancik, 1986).....	19
Şekil 2.12. Farklı konumlardaki su kenarı yerleşmelerin büyüme doğrultuları (Tekkanat ve Türkmen, 2004). ....	23
Şekil 2.13. Şematik a) Ulaşım altyapısı ve b) Alt yapıdan arta kalan alanlar (Novazzi, 2014).....	24
Şekil 2.14. High Line demir yolu hattı a) Öncesi ve b) Sonrası (URL-3). ....	25
Şekil 2.15. Yerleşimlere ait dört tip trafik planlama ilkesi a) Los Angeles, b) Radburn, c) Delft ve d) Venedik (Gehl, 2011: ss.110). ....	28
Şekil 2.16. Sokak oranlarının diyagramı a) Kentte sokak ve b) Kırsalda sokak (Trancik, 1986: ss.80).....	28
Şekil 2.17. Yolların biçimlenişi ve kullanılışı a) Kokoda Patikası, Yeni Gine (URL-4) ve b) Canal Grande, Venedik (URL-5).....	29
Şekil 2.18. Yolların biçimlenişi a) Via Del Corso caddesi, Roma ve b) Broadway caddesi, New York (URL-5). ....	30
Şekil 2.19. Çatalhöyük yerleşiminde avlular ve küçük geçitler (Aktüre, 1994, ss:32). .	31
Şekil 2.20. Meydanların kapalılık oranları (Yıldız, 2007).....	32
Şekil 2.21. Ritterstrasse Blok Planı, Berlin (Borsi, Porter & Nottingham, 2016). ....	33
Şekil 2.22. Ritterstrasse yerleşimi a) Yeşil alanlar ve b) Otopark alanları (Borsi vd., 2016).....	33
Şekil 2.23. Tell Halaf, Mezopotamya (Özköse, 1995). ....	34
Şekil 2.24. Havalandırma ve serinletme sistemi olarak bir avlu kesiti (Özköse, 1995). ....	35
Şekil 2.25. Kent formu açısından yeşil alan kompozisyonları (Demir, 2004).....	36
Şekil 2.26. Sert zeminli okul bahçeleri a) Otopark kullanımı (URL-7) ve b) Toplanma, geçiş ve oyun alanı olarak kullanımı (URL-8).....	37
Şekil 2.27. Tasarlanmış kentsel boşluklar olarak su öğeleri a) Su bahçesi, b) Gölet, c) Havuz ve d) Su parkı (Muratoğlu, 2010). ....	38
Şekil 2.28. Spor alanları, İzmir (URL-9). ....	39
Şekil 2.29. Kent formu açısından yeşil alan kompozisyonları (Gunawardena, K. R. vd., 2017).....	41

Şekil 2.30. Maltepe dolgu alanı, İstanbul (Özkan, 2017). .....	47
Şekil 2.31. Kentsel boşlukların doldurulması a) Kayseri Atatürk Stadyumu yıkılmadan önce b) Kayseri Atatürk Stadyumu yıkıldıktan sonra (Özmertyurt & Oral , 2018). .....	47
Şekil 2.32. Kentsel boşlukların doldurulması a) Gaziantep eski fuar alanı ve b) Gaziantep eski fuar alanı günümüz kullanımı, AVM (Özmertyurt & Oral , 2018). .....	48
Şekil 3.1. 1999 yılı itibariyle Düzce kent merkezi yapılaşma yoğunluğu (Çakar vd., 2009). .....	53
Şekil 3.2. Düzce kenti yeni yerleşim alanı ve yeni yerleşim alanının kent ile bağlantısı (Çakar vd., 2009). .....	54
Şekil 3.3. Düzce'nin tarihsel ve mekânsal gelişimi (1987-2001-2016) (Özkaraca & Arslan, 2019). .....	56
Şekil 3.4. Düzce'nin kentsel doluluk ve boşluk dokusunun değişimi (1963-1985-2016) (Özkaraca ve Arslan, 2019). .....	56
Şekil 3.5. Düzce kent planı içerisinde çalışma alanının konumu. ....	58
Şekil 3.6. Çalışma alanlarının sınırları. ....	59
Şekil 3.7. Çalışma alanındaki önemli yerler. ....	60
Şekil 3.8. Doluluk-boşluk analizi (Altlık Harita: 2016 halihazır haritanın güncelle uygun düzenlenmesiyle oluşturulmuştur). ....	62
Şekil 3.9. Boşluk kategori analizi. ....	63
Şekil 3.10. Kayıp alanların durumu. ....	64
Şekil 3.11. Açık otopark olarak kullanılan kentsel boşlukların durumu. ....	66
Şekil 3.12. Çalışma alanındaki sert zeminli bahçelerin durumu. ....	67
Şekil 3.13. Çalışma alanındaki meydanların durumu. ....	68
Şekil 3.14. Çalışma alanındaki su öğelerinin durumu. ....	69
Şekil 3.15. Yeşil alan analizi. ....	70
Şekil 3.16. Çalışma alanındaki parkların durumu. ....	71
Şekil 3.17. a) Avni Akyol Parkı, b) Anıt Park Meydanı. ....	71
Şekil 3.18. Avni Akyol Parkı'nın panoramik görüntüsü (Kaynak: Yazar). ....	72
Şekil 3.19. Çalışma alanındaki bahçelerin durumu. ....	72
Şekil 3.20. Çalışma alanındaki spor alanlarının durumu. ....	73
Şekil 3.21. Çalışma alanındaki peyzaj düzenlemelerinin durumu. ....	74
Şekil 3.22. Çalışma alanında bulunan mezarlık alanı. ....	74
Şekil 3.23. Çalışma alanındaki ağaçlık alanlarının durumu. ....	75
Şekil 3.24. Çalışma alanındaki kayıp alanlarının durumu. ....	76
Şekil 3.25. Boşlukların yoğunluk analizi. ....	77
Şekil 3.26. Yol ağları analizi (Altlık Harita: 2016 halihazır haritanın güncelle uygun düzenlenmesiyle oluşturulmuştur). ....	78
Şekil 3.27. Yolların kullanım analizi (I. ve II. Spor Sokak, III. Gaziantep Caddesi). ....	79
Şekil 3.28. Alan çalışmasının sınırları, Spor Sokak (I ve II). ....	83
Şekil 3.29. Spor Sokak ve çevresi, a) 1 numaralı bakış yönü, b) 2 numaralı bakış yönü ve c) 3 numaralı bakış yönü. ....	84
Şekil 3.30. Doluluk-boşluk analizi. ....	84
Şekil 3.31. Boşluk kategori analizi. ....	85
Şekil 3.32. Kat analizi. ....	86
Şekil 3.33. Zemin kat kullanım analizi. ....	86
Şekil 3.34. Katılımcıların Düzce'de bulunma süreleri. ....	87
Şekil 3.35. Katılımcıların Spor Sokak kullanım amaçları. ....	88
Şekil 3.36. Katılımcıların Spor Sokak kullanım sıklığı. ....	88

Şekil 3.37. Sokağın algısal özelliklerine ilişkin kullanıcı cevapları. ....	89
Şekil 3.38. Sokağın sosyal özelliklerine ilişkin kullanıcı cevapları. ....	89
Şekil 3.39. Sokağın fiziksel özelliklerine ilişkin kullanıcı cevapları.....	90
Şekil 3.40. “Spor Sokak sizin için tek kelimeyle ne demektir?” sorusunun cevapları. ..	90



## ÇİZELGE LİSTESİ

### Sayfa No

Çizelge 2.1. Kentsel boşlukların sınıflandırılması üzerine kavramsal bir çerçeve (kaynak: yazar).....	21
Çizelge 3.1. Çalışma alanında bulunan tasarlanmış kentsel boşluklar. ....	82
Çizelge 3.2. Anket sonuçlarına göre Spor Sokak'ın çevresel özellikleri.....	93



# KISALTMALAR

TDK

Türk Dil Kurumu



## SİMGELER

km	Kilometre
m	Metre
%	Yüzde
m <sup>2</sup>	Metrekare
ha	Hektar



## ÖZET

### KENTSEL BOŞLUKLARIN MEKÂNSAL NİTELİKLERİNİN ANALİZİ: DÜZCE KENT MERKEZİ VE SPOR SOKAK ÖRNEĞİ

Nuray ÖZKARACA

Düzce Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: Doç. Dr. Hakan ARSLAN

Temmuz 2020, 107 sayfa

Günümüz kentlerinde, özellikle kent merkezleri başta olmak üzere nüfus artışı, hızlı ve çarpık yapılaşma gibi nedenlere bağlı olarak kentsel boşluklar azalmakta ve dolu-boş dengesinde bozulmalar ortaya çıkmaktadır. Bu süreçlerde kentlerin deprem vb. afetler için ayrılan kentsel boşlukları dahi yapılaşma sürecine girmektedir. Bu durum kentsel boşlukların varlığı ve niteliğinin sorgulanmasına neden olmaktadır. Bu gerçekten hareketle; tez çalışmasında kentlerde varlıkları sürekli azalan, nefes alınabilen kentsel boşlukların mevcut durumlarının tespiti, bugün ve gelecek için yeterliliklerinin değerlendirilmesi ve korunma alanları olarak yapılabilecek öneriler hedeflenmiştir. Çalışmada, kentlerdeki “boşlukların” sürekliliklerinin sağlanarak kentlere yapılaşma alanı olarak değil “boşluk” olarak kazandırılması amaçlanmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde; çalışmanın amacı ve kapsamı, ilgili kaynakların yer aldığı literatür özetiyle desteklenerek ortaya konmuştur. İkinci bölümde “boşluk” kavramının mimarlık disiplininde temas ettiği kavramlarla olan ilişkisi; kentsel boşlukların tanımı, oluşum biçimleri, sınıflandırılması, önemi ve varlık sorunsalı olguları üzerinden incelenmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümü olan alan çalışması iki aşamadan oluşmaktadır. İlk aşama; Düzce kent merkezi sınırlarını kapsayan bir alan çalışması analizi şeklindedir. İkinci aşamada ise Düzce kent merkezinde seçilen, kentin en işlek yaya bölgelerinden biri olan ve en önemli kentsel boşlukları arasında yer alan “Spor Sokak”, kullanıcı algıları ve mekânsal nitelikleri açısından detaylı bir şekilde incelenmiştir. Alan çalışmasının iki aşamalı gerçekleşmesinin nedeni boşlukları buldukları bağlamdan koparmadan kent ölçeğinde kavrayabilmek ve daha sonrasında detaylı analizler yapılabilmesine olanak sağlayabilmektir. İlk aşamada yöntem olarak; boşluk analizleri (doluluk-boşluk analizi, boşluk kategori analizi, yeşil alan analizi, yapı adaları içi boşluk analizi ve yol ağları analizi) ve kişisel gözlemler kullanılarak kent merkezindeki mevcut kentsel boşluklar tespit edilip sınıflandırılarak bugün ve gelecek için yeterlilikleri ortaya konmuştur. İkinci aşamada ise Spor Sokak üzerinde sosyo-mekânsal analizler; mekânsal kullanım analizleri, alanda yapılan kişisel gözlemler ve kentsel çevrenin niceliksel ve niteliksel özellikleri üzerinden hazırlanan anket çalışması uygulanarak somut verilere ulaşılmıştır. Son olarak sokak ve kent ölçeğinde yapılan incelemeler ve analizler doğrultusunda elde edilen veriler değerlendirilerek mevcut kentsel boşlukların niteliksel durumları tespit edilmiş ve niteliklerini geliştirici önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar sözcükler:** Kentsel boşluklar, Mekânsal nitelik, Düzce.

## ABSTRACT

### SPACE QUALITY ANALYSIS OF URBAN VOIDS: CASE OF DUZCE CITY CENTER - SPOR STREET

Nuray ÖZKARACA

Duzce University

Graduate School of Natural and Applied Sciences, Department of Architecture

Master's Thesis

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Hakan ARSLAN

July 2020, 107 pages

Urban voids decrease due to population growth, rapid and unplanned construction, especially in urban centers, and deterioration occurs in solid-void balance in today's cities. During these processes, even urban voids reserved for disasters such as earthquakes enters the process of construction. This situation causes questions around the existence and quality of urban voids. Through this perspective the thesis is aimed to determine the current status, of the breathable urban voids decreasing continuous existences in city, to evaluate their sufficiency for today and the future and to make suggestions such as protection areas. The research is aimed to ensure the continuity of the “voids” in the cities and provide the cities as “void”, not as a settlement area. In the first part of the study; the purpose and scope of the study was demonstrated by supporting the literature summary containing the relevant sources. In the second part, the relationship between the concept of "void" and its relationship with architecture is examined through the problematic of urban voids definition, formation, classification, importance and existence. The third part of the study consists of a two stage case study. The first stage is based on a field study analysis that covers the borders of the city center of Duzce. The second stage of the research focused on “Spor Sokak”, one of the busiest pedestrian areas and one of the most important urban spaces of the city. Spor Sokak has been examined detailly in terms of user perceptions and spatial qualities. The two stages research allows to grasp the voids on the city scale without breaking the context, and enable detailed analysis. The methodology of the first stage based primarily on the existing urban voids in the city center identification and classification by using gap analysis (solid-void, void category, green area, void density and road networks), personal observations, and their competencies have been revealed for today and the future. The second stage based on socio-spatial analysis of Spor Street by using concrete data obtained from spatial usage analysis, personal observations in the field and a survey study conducted on the quantitative and qualitative characteristics of the urban environment. Finally, the data that have been conducted in line with the examinations and analyzes made on the street and city scale were evaluated and the qualitative conditions of the existing urban voids were determined and suggestions were developed to improve their spatial qualities.

**Keywords:** Urban voids, Space quality, Duzce.

# 1. GİRİŞ

Birçok disiplinde karşımıza çıkan “boşluk” olgusu mimarlık disiplininde ayrı bir önem taşımaktadır. Çünkü mimarlık, boşluğu sınırlandırarak mekân yaratma sanatı olarak tanımlanmaktadır. Boşluğun temas halinde olduğu kavramlarla başkalaştığı ve niteliğinin değiştiği görülmektedir. Mimarlık disiplininde “boşluk” üzerine yapılan çalışmalar incelendiğinde; kentsel boşluğun ya kentte kullanılmayan, atıl alanlar olarak ele alındığı ya da doluluk-boşluk, mimari boşluklar ve kentsel boşluklar olarak ele alındığı tespit edilmiştir. Kentlerde, değişim ve dönüşüm kaçınılmazdır. Günümüz kentlerinde özellikle de kent merkezlerinde nüfus artışı, hızlı ve çarpık yapılaşma gibi nedenlerle kentlerin doluluk boşluk ilişkileri boşlukların aleyhine değişmektedir. Bu durumdan kentlerin fiziki görünümleri ve kentlilerin sosyal yaşantısı ciddi bir şekilde etkilenmektedir. Bu çalışma kapsamında boşluk kavramı kentlerde varlıklarıyla ve yokluklarıyla kendilerini belirgin bir şekilde hissettiren “kentsel boşluklar” olarak belirlenmiştir.

## 1.1. Literatür Özeti

Korkmaz (2019) “Mimarlıkta Boşluk” adlı yüksek lisans tez çalışmasında boşluğun farklı disiplinlerdeki algılanışı üzerine bir literatür çalışması yapmıştır. Boşluğun mimarlık disiplinindeki algılanışı üzerine odaklanan çalışmasında mimarlık-bilimi ve mimarlık-bilgisi ayırımına dikkat çekerek boşluğu mekân-hacim-form ilişkileri bağlamında irdelemiştir.

Balcı (2017) “Kentsel Çevredeki Tarihi Boşluklar ve Divanyolu Örneğinin Değerlendirilmesi” adlı yüksek lisans tez çalışmasında tarihi çevrelerdeki geçmiş katmanlara ulaşılabilen nadir alanlar olan kentsel boşlukların korunması gerekliliğini ortaya koymuştur. Balcı (2017), kentsel boşlukları yatay boşluklar (yollar, meydanlar, yeşil alanlar, su öğeleri ve kıyıları, avlular, ada içi boşluklar ve sert zeminli bahçeler), düşey boşluklar (yüzeysel sınırla belirlenen boşluklar ve anıtsal yapılarla belirlenen) ve diğer boşluklar (mezarlıklar ve kentsel arkeolojik alanlar) olmak üzere üç farklı kategoride sınıflandırmıştır.

Hamelin (2016), “The Potential of Lost Space: A New Model for Identifying, Classifying and Transforming Urban Void Space” adlı yüksek lisans tez çalışmasında kayıp alan olarak ele aldığı kentsel boşlukları Guelph kent merkezinde tespit ederek tanımlamış ve sınıflandırmıştır. Kamusal alan olma potansiyeli yüksek olan bu boşlukları dönüşüm çerçevesi olarak göstermiştir.

Lee, Hwang ve Lee (2015), “Urban Voids: As a Change for Sustainable Urban Design” adlı çalışmasında kentsel boşlukları kamusal ve özel alanlar arasında kalan yararsız, az kullanılan ya da terk edilmiş boşluklar olarak ele almaktadır. Kentsel boşlukları sokak, blok ve kenar durumlarına göre parsel (plot), blok (block) ve topluluk (community) olmak üzere üç kategoride sınıflamaktadır. Parsel kentsel alanın temel birimi olup arsa sahibi alanı değiştirmek ve geliştirmek istediğinde kolayca ele alabilir. Bloklar parselleri toplayan daha büyük bir birimdir. Temel gelişme birimi olarak bloklar kentsel boşlukları yönetmek için önemlidir. Topluluk ise en büyük birim olarak parsel, blok, sokak ve yapılar arası belirsiz alanları içerebilir.

Karip (2014), “Algıdaki Boşluk ve Mimari” adlı yüksek lisans tez çalışmasında boşluk kavramının yer aldığı felsefe, sosyoloji, coğrafya ve psikoloji gibi farklı disiplinler üzerinden kuramsal bağlamını ortaya koyarak mimariye olan etkisini incelemiştir. Mimari ve kentsel boşlukları örnekler üzerinden irdeleyerek boşluğun kenti ve mimariyi biçimlendirmesindeki önemini ortaya koymuştur.

Kuloğlu (2013), “Boşluğun Devinimi: Mimari Mekândan Kentsel Mekâna” adlı makalesinde boşluğun mimari mekân ve kentsel mekân oluşturmadaki rolünü ve mimari formdaki boşluk ile kentsel boşluk arasındaki ilişkiyi irdelemiştir. Boşluğun mekânı var eden önemli bir bileşen olmasının dışında anlamsal, simgesel gibi değerler ile de mekân içinde var olabilir. Bu çalışmada mekânsal ve kentsel boşluk arasındaki ilişki eleştirel bir bakış açısıyla incelenmiştir.

Pereira (2011), “Urban Voids: Mapping and Classification of Urban Land in Salvador/BA” adlı makalesinde kentsel boşlukları haritalamayı ve tanımlanmış kentsel boşlukları bir hiyerarşi içerisinde sınıflandırmayı amaçlamıştır. İlk olarak kentsel arazide konut kullanımı için potansiyel boşluklar haritalanmıştır. İkinci olarak haritalanan boşlukların sınıflandırılması yapılmıştır. Coğrafi veri tabanı ile sonuçlanan çalışmanın üçüncü kısmında ise boşlukların hiyerarşisi ve karakterinin ortaya konması ve son olarak da değişikliklerin tespiti yoluyla veri tabanının güncellenmesi yapılmıştır. Bu çalışmada

kentsel boşluklar binalar dışında kalan ve 10.000 m<sup>2</sup>'den büyük alanlar olarak ele alınmış üst ölçekli bir analiz yöntemini içermektedir.

Şamlıoğlu (2010), "Mimari Formda Boşluğun Keşfi" adlı tez çalışmasında boşluk olgusunun mimari form üzerinde yarattığı etkiyi incelemiştir. Bu etkiye göre mimari yapıda boşluğu, düşünsel ve işlevsel boşluklar olarak sınıflandırmıştır. Düşünsel boşlukları; görsel boşluk, kavramsal boşluk, heykelsi/anıtsal boşluk ve algısal boşluk olarak ele alırken işlevsel boşlukları; giriş boşlukları, köşe boşlukları, balkon/teras boşlukları, galeri/atrium/avlu boşlukları, yüzey boşlukları ve geçiş/sirkülasyon boşlukları olarak sınıflandırmıştır.

Renuka de Silva (1998), "Urban Void as a Public Space" adlı tez çalışmasında kullanılmayan veya az kullanılan unutulmuş kentsel boşluklar, sosyal, kültürel, ekonomik ve teknik açıdan zenginleştirilerek bu alanların kamusal yaşamda faydalanılabileceğini vurgulamakta ve kullanılmasını amaçlamaktadır. Bu çalışma Colombo kentinde mikro düzeyde kentsel mekânların ve kentsel boşlukların incelenmesi ile sınırlıdır.

Gülmez (1996), "Boşluk Kavramı ve Mimari Tasarımdaki Yeri" adlı doktora tez çalışmasında mimari tasarımda boşluğu; yer düzlemini sıfır noktası kabul ederek sıfır düzleminin altındaki kurguları "negatif kurgu" ve sıfır düzlemi üzerindeki kurguları "pozitif kurgu" olarak açıklamıştır. Boşlukları yapı ölçeğinde ve şehir ölçeğinde olmak üzere ele almıştır.

Trancik (1986), "Finding Lost Space" adlı kitabında yozlaşmış, atıl kalmış çevreler ve bunların ortaya çıkma nedenlerini açıkladıktan sonra kaybolmuş çevrelerin yeniden kazanılması için şekil-zemin, bağlantı ve yer teorisi olmak üzere üç kentsel tasarım teorisi ortaya koymuştur. Bu tasarım teorileri; kentsel doluluk ve boşluklara entegre bir yapı kazandırılması, parçalar arasındaki bağlantının sağlanması ve insan ihtiyaçlarına cevap verebilmesi yaklaşımlarını içermektedir. Aynı zamanda kitabında, yerleşim alanlarındaki boşlukları sınıflandırmış, bu boşlukların kentle ve birbirleriyle olan ilişkilerine değinmiştir. Kentle ilişkilendirilmemiş ve tasarlanmamış boşlukları da kayıp alan olarak açıklamıştır.

Kuban (1974), "Mimarlık Kavramları" adlı kitabında mimari eylemin ilk basamağı olarak insanın kendini güvende hissettiği sınırlı bir hacim yaratmak olduğundan bahsetmektedir. Özel yapı eylemi diye adlandırdığı bu durumu mimarlığın kaynağı olarak nitelendirmektedir.

Literatürde bazı yazarlar tarafından “kentsel boşluk”, kentin plansız ve tasarlanması gereken anlamsız mekânları olarak ele alınırken bazı yazarlar tarafından işlevsel, kimlik sahibi yararlı alanlar olarak ele almıştır. Kentsel boşluklar kimi yazarlar tarafından ise kentsel açık mekânlar/alanlar olarak ifade edilmektedir.

## **1.2. Tezin Amacı**

Boşluk gerek “yapı” gerekse “kent” ölçeğinde mimarlık gündemini meşgul eden bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Tezin amacı kentlerde varlıkları sürekli azalan, nefes alınabilen kentsel boşlukların mevcut durumlarının tespiti, bugün ve gelecek için yeterliliklerinin ortaya konması ve korunma alanları olarak önerilmesidir. Bu sayede kentlerdeki “boşlukların” devamlılığının sağlanması kentlere yapılaşma alanı olarak değil “boşluk” olarak kazandırılması hedeflenmektedir.

Kentsel boşluk üzerinde yapı veya yapılaşmanın olmadığı bir alan olmanın ötesinde kent ile kurduğu ilişki oluşturduğu bağ incelenmelidir. Kentliler ve bu boşluklar arasındaki ilişki iyi kurulmuşsa veya iyi kurgulanmışsa bu alanlar dolu alanların önüne geçerek daha fazla değer kazanacaktır.

## **1.3. Tezin Kapsamı**

Günlük yaşantımızda boşluk; eksiklik, boşa geçen zaman ve tamamlanmamış bir olgu gibi olumsuz kavramlar çağrıştırmaktadır (Balcı, 2017). Bu çalışma kapsamında ele alınacak olan mimarlık disiplinindeki “boşluk” bu olumsuz çağrışımların aksine kentlerde ihtiyacımız olan ve varlıkları giderek azalmakta olan değerli alanlar olarak ele alınacaktır. Kentlerde varlıklarıyla ve yokluklarıyla kendilerini belirgin bir şekilde hissettiren boşluklar hakkında geniş kapsamlı bir literatür incelemesi yapılarak farklı yazarlar tarafından kentsel boşlukların ne şekilde ele alındıkları; tanımı, oluşum biçimleri, sınıflandırılması, önemi ve varlık sorunsalı başlıkları altında irdelenmiştir. Daha sonra alan çalışmasında kentsel boşluklar, kent ölçeğinde bütüncül bir yaklaşımla incelenmiş ve tespit edilen kentsel boşluklar içerisinde Spor Sokak alt ölçekte detaylı incelemeye değer bulunmuştur.

## 2. KENTSEL ÇEVREDE BOŞLUK KAVRAMININ İNCELENMESİ

Boşluk mimarlık disiplininde kentsel çevre açısından incelenmesi gereken önemli kavramlardan biridir. Kentsel çevrede “boşluk” konusu ile ilgili literatür gözden geçirildiğinde birtakım eksiklikler tespit edilmiştir. Boş alanın tanımı kaynaktan kaynağa değişmekte ve bu alanlar için kullanılan terimlerde bile farklılıklar bulunmaktadır.

Kentin bir bütün olarak kabul edilmesi 1800’lü yıllara dayanmaktadır. Kent bütüncül bir varlık olarak değerlendirildiğinde bir bütün içindeki boşlukları kavramak mümkün hale gelmiştir (Von Schéele, 2016). Bununla birlikte kentsel boşluklarla ilgili teorik araştırmalar yaklaşık otuz yıl önce başlamıştır (Bhaskaran, 2018).

Roger Trancik “Finding Lost Space” adlı kitabında çevreye olumlu bir katkıda bulunmayan, kentsel yaşantı ve kullanımla ilişkilendirilmemiş boşlukları, kentsel dokuyu bozan ve çevrelere çok az katkıda bulunan yerler olarak görmekte ve “kayıp” alan olarak tanımlamaktadır (Trancik, 1986). Perera’ya göre bu boşluklar kullanılmayan, az kullanılan ya da terk edilmiş arazi veya kentsel alanlarda eskiyen kullanımlarından dolayı var olan alanlar/tesisler olarak tanımlanabilir (Renuka, 1998). Bazı yazarlar bu alanları “terrain vagues-arazi belirsizliği” (De Sola Morales, 1995), “dead zones-ölü bölgeler” (Doron, 2000), “wasteland-artık, boş arazi” (Berger, 2007) ve “urban interstices” (Tonnelat, 2008) olarak tanımlamıştır (Hwang ve Lee, 2019). Tüm bu tanımlamalarda aslında aynı “boşluk” fikrine atıfta bulunuyorlar. Atıfta bulunan bu boşluklar kentlere olumlu katkıları bulunmadığı hatta olumsuz özelliklere sahip olabileceklerinden dolayı kentlerdeki “negatif boşluklar” olarak niteleyebiliriz. Negatif boşluklar aslında kentlerdeki tasarlanmamış veya tekrar tasarlanma ihtiyacı olan boşluklardır.

Korkmaz (2019) kentsel boşluğu yaşanılabilir bir mekân olarak tanımlamaktadır. Balcı (2017) kentsel boşluğun kentlerin biçimlenmesinde etkili olan bileşenler olduğundan bahseder. Silva (1998) ise kentlerin kamusal bir mekânı olarak kentsel boşlukları ele almaktadır. Roger Trancik “Finding Lost Space” adlı kitabında kentlerin mekânsal tasarımında; şekil-zemin teorisi, bağlantı teorisi ve yer teorisi olmak üzere üç teoriden bahseder ve kentlerin şekil-zemin ilişkilerinde doluluk-boşlukların düzenlenmesinin hedeflendiği vurgular. Daha sonra kentsel doluluk ve kentsel boşluk tanımlamalarında

bulunmaktadır. Burada bahsi geçen boşluklar kentlere olumlu katkılarda bulunan pozitif boşluklar olarak niteleyebiliriz. Pozitif boşluklar aslında kentlerdeki tasarlanmış boşluklardır.

Boşluğun sınırlandırılması/sınırlandırılmaması, tasarlanması/tasarlanmaması, kullanımı veya kullanılmaması gibi durumlar türlü ifade farklılıkları ortaya çıkarmaktadır.

## 2.1. Boşluk ve Kavramsal İlişkileri

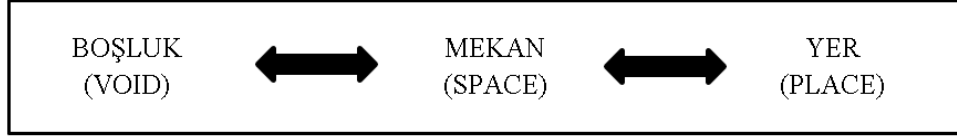
Kentsel boşluk kavramına geçmeden önce ilk olarak “boşluk” ve ilişkili olduğu “mekân” ve “yer” kavramları hakkında düşünmek kentsel boşlukların kavranmasına yardımcı olacaktır. Sözlük anlamı olarak boşluk;

1. “oyuk, çukur, kapanmamış yer”, 2. “boş olan yer” Türk Dil Kurumu (TDK),

3. “hiçbir şey içermeyen” (Merriam-Webster Dictionary)

4. İngilizce kelime anlamına bakıldığında “void-boşluk, space-uzay/ mekân ve cavity-oyuk” anlamlarına gelmektedir (URL-1). Özetle boşluk, oyuk, çukur, kopukluk, kapanmamış yer, hiçlik, sonsuzluk, sınırsızlık, kesinti, içinde hiçbir özdeğin bulunmayan uzay ve hareketin gerçekleşmesi için zorunlu kılınan anlamlarına gelmektedir (Şamlıoğlu, 2010, Gülmez, 1996 ve Hançerlioğlu, 2005). Mekân sözcüğü ise Arapça “varolma” anlamındaki kevn sözcüğünden türemiş olup “içinde bulunulan yer” demektir (Hançerlioğlu, 2005). Mekân kavramın sözlük karşılığı incelendiğinde “yer, bulunan yer”, “ev, yurt” ve “uzay” anlamlarına gelmektedir. Yer kavramının sözlük karşılıklarına baktığımızda ise; “bir şeyin / bir kimsenin kapladığı veya kaplayabileceği boşluk, mahal, mekân”, “gezilen, ayakla basılan taban” ve “bulunulan, yaşanılan, oturlan bölge” gibi ifadeler karşımıza çıkmaktadır (TDK). Felsefe ansiklopedisinde ise “yer” uzayın bir bölümü olarak tanımlanmakta ve felsefe teriminde bir cismin kapladığı uzay parçasını ifade etmektedir (Hançerlioğlu, 2005). Boşluk-mekân-yer sözcüklerinin sözlük karşılıkları incelendiğinde bir kavram karmaşası ortaya çıkmaktadır. Bu kavramların Türkçe karşılıklarında birbirleriyle ilişkisi tanımlara net bir şekilde yansımadağı, kavramsal bir ayrımın yapılmadağı hatta birbirlerinin eş anlamlısı gibi ifade edildiğı de söyleyebilir. Oysa İngilizce’de “space- mekân” ve “place-yer” olarak net bir kavramsal ayrım olduğı dikkat çekmektedir.

Tez kapsamında incelenecek olan “boşluk” kavramının İngilizce karşılığı olarak “space” sözcüğü düşünülse de “void” sözcüğü özellikle sanat ve mimarlık disiplinlerinde edindiği yer ile incelemelerde dikkate alınmıştır. Ayrıca İngilizce’de “space” sözcüğünün mekân kavramına da karşılık gelmektedir.



Şekil 2.1. Boşlukların yere dönüşme diyagramı.

Şekil 2.1’de görülen diyagramda mimarlık disiplininde boşluk- mekân-yer ilişkisi yansıtılmak istenmiştir. Çeşitli yazarlar mekânın boşlukla olan ilişkisini; “üç boyutlu ve sınırları tanımlanmış bir boşluk”(Gülmez, 1996), “mimari olarak sınırlandırılmış boşluk” (Zevi, 1990), “iki ve üç boyutta mimari olarak oluşturulmuş sınırlı boşluk” (Rasmussen, 1964), “insanı doğal ortamdan ayıran boşluk ve insanın çeşitli eylemlerine olanak tanıyan, içinde yaşanan sınırlı bir boşluk” (Kuban, 1974) olarak ifade etmişlerdir.

Çinli düşünür Lao Tzu, Tao Te King adlı kitabında “bir yapının gerçeği döşeme ve duvarlarında değil, içindeki boşluklardadır” sözleriyle mekânı oluşturan ana kaynağın “boşluk” olduğunu vurgulamıştır (Kuban, 2002). Hasol (1999)’da mekânı insanı çevresinden belirli bir ölçüde ayıran ve eylemlerin sürdürülmesi için elverişli olan “boşluk” olarak tanımlamıştır. Joedicke algılanabilecek sınırlayıcı öğeler bulunmuyorsa mekânın “boşluk” olarak düşünülebileceğini söylemektedir (Altan, 2015). Tüm bu benzer tanımlar incelendiğinde boşluğun mekâna dönüşümündeki ortak noktanın “boşluğun sınırlandırılarak nitelik değiştirmesi” olduğu görülmektedir. Kent mekânı aslında tasarlanmış bir boşluktur denebilir.

Mekân ve yer ilişkisi incelediğinde ise; mekân ve yerin tanım için birbirlerini gerektiren kavramlar olduğu ortaya çıkmaktadır. İnsanlar mekânlara bir şekilde anlamlar yükleyip bağlandığında “mekân” bir “yer” haline gelmektedir (Cresswell, 2004). Mimarlığı mekân yaratma sanatı olarak tanımlayan Schulz (1980) karakter ve mekânı bir araya getiren ifade olarak kullandığı “yaşanan mekân” kavramı (Serim, 1999) mekân ve yer ilişkisini anlamamıza yardımcı olmaktadır. Yaşanan mekânlar aslında “yer” lere dönüşmektedir. Bu dönüşümler iki yönlü olarak da gerçekleşebilmektedir.

Anlam yüklenen mekânlar olarak yerler hakkında Relph (1976) “varoluşsal boşluklar bu yüzden anlamın merkezleri...” ifadesini kullanmıştır. Bu sebeple yer boşlukdaki bir noktadan daha fazla bir anlam içermektedir. Özetle yerin insan yaşantısındaki rolü karmaşık zihinsel ve duygusal bağların varlığına ve derinliğine işaret etmektedir (Arslan, 2009). En genel anlamda boşluğun yere dönüşmesi şu şekilde gerçekleşmektedir. Boşluk sınırlandırılarak mekânı oluşturmakta ve bu mekân yaşanan/yaşayan bir mekân olduğunda yere dönüşmektedir.

Kahraman (2014) mekânı yaşanabilir kılanın insan olduğuna dikkat çekmekte ve kullanıcı olmayan bir “yer” in “mekân” değil “boşluk” olarak adlandırılması gerektiğini vurgulamaktadır. Sanat, edebiyat, mühendislik ve mimarlık gibi birçok farklı disiplinde karşımıza çıkan “boşluk” olgusunun temas halinde olduğu kavramlar ile başkalaştığı (Korkmaz, 2019) ve nitelik değiştirdiği görülmektedir. Nitelik değiştiren bu boşluklar mimarlık disiplininde karşımıza “**doluluk-boşluk**”, “**mimari boşluk**” ve “**kentsel boşluk**” olarak çıkmaktadır.

Doluluklar ve boşluklar birbirlerinin zıttı gibi olsalar da daima birbirlerini yaratmaktadır (Yurtseven, 2017). Bu durumu Lao-Tzu’nun tencere örneğiyle açıklamaktadır. Tencereyi var edenin doluluk-boşluk olduğunu ve onu işlevsel yapanın boşluk olduğundan bahseder (Lao-Tzu, 2018). Boşluk genel olarak tanımlı bir alan içerisinde yapı/yapılaşma olmaması olarak kabul edilebilir (Akkerman, 2009). Akaslan (2006) boşluğa üçüncü boyutu kazandırmanın kentsel doluluklar olduğu ancak boşluğu tanımlı yapan şeyin kentlinin onunla kurduğu ilişki olduğundan bahsetmektedir. Bu özellikleriyle boşluk hem fiziksel hem de insan boyutuyla da sosyal bir nitelik barındırmaktadır.

Mimari boşluk ise, insan ölçeğine bağlı algılanan, sınırlandırılmış ve mimari özellikler taşıyan bir kavram ve sınırsız boşluğun sınırlandırılmasıyla elde edilen mekândır (Gülmez, 1996). Şamlıoğlu (2010) mimari boşlukları düşünsel ve işlevsel olarak sınıflandırmaktadır. Düşünsel boşlukları; görsel, kavramsal, heykelsi/anıtsal ve algısal boşluklar olarak ayırmakta, işlevsel boşlukları ise; giriş, köşe, balkon/teras, galeri/atryum/avlu, yüzey, geçiş/sirkülasyon boşlukları olarak sınıflandırmaktadır. Gülmez (1996) mimari boşlukları şehir ölçeğindeki boşluklar ve yapı ölçeğindeki boşluklar olarak ele almaktadır. Yapı ölçeğindeki boşlukları, yapının bünyesinde bulunan ve dışarıya kapalı boşluk veya yapı bünyesindeki dışarıya açık boşluklar olarak sınıflandırmaktadır. Yapı bünyesindeki boşlukları ise plan ve cephe düzleminde olmak üzere ikiye ayırmaktadır. Plan düzlemindeki boşluklara avluları örnek olarak

göstermektedir. Cephe düzleminde olanlara ise yapı çerçevesinin sınırladığı boşluklar olarak örneklendirmiştir.

Mimari boşluk ile kentsel boşluk arasındaki ilişki iç-dış mekân ilişkisiyle benzerlik göstermektedir. İç mekânı oluşturan elemanlar; duvarlar, döşemeler ve tavanlar gibi öğeler iken dış mekân da benzer öğeler olan, dış duvarlar, ağaçlar-gökyüzü-strüktürel sistemler ve dış mekân döşemeleri gibi elemanlardan oluşmaktadır (Karip, 2014).

Zevi'de (1990) iç ve dış mekân ilişkisini benzer şekilde şöyle açıklar; her yapı/bina iki mekânın oluşmasına olanak sağlamaktadır. Yapının kendi tarafından oluşturulan iç mekân ve yapının çevresiyle veya komşu yapılar ile arasında oluşan dış mekân (kentsel mekân). Kısacası mimari boşluk daha çok yapı ölçeğinde iken kentsel boşluklar kent ölçeğinde olup kentleri daha çok etkilemektedirler.

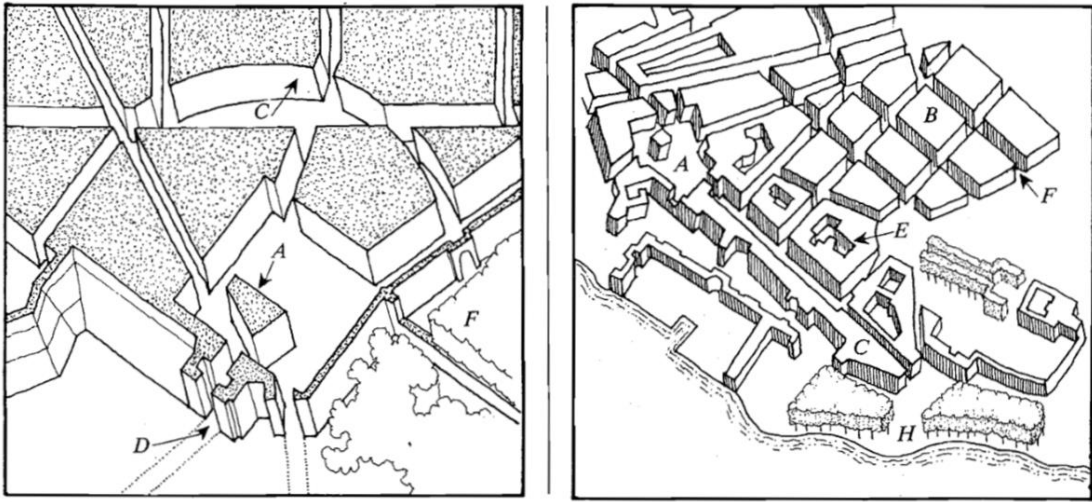
## 2.2. Kentsel Boşluk Kavramı

Bir bütün olarak düşünüldüğünde kent, mimari nesnelerin bir araya gelerek oluşturduğu doluluklar ve bu nesnelere arasında kalan boşluklardan oluşmaktadır. Nesnelere arasında kalan bu alanlar tasarlanmış olduklarında; sokaklar, avlular, meydanlar vb. kentsel boşluklar kaşımıza çıkmaktadır. Tasarlanmamış, tesadüfi alanların ise mekân olarak ifade edilmeleri zorlaşmaktadır (Kuloğlu, 2013).



Şekil 2.2. Göteborg kent merkezi a) Doluluk-boşluk ilişkisi ve b) Yol düzeni (Trancik, 1986).

Trancik'e göre kentsel doluluklar bina gruplarını ifade ederken, kentsel boşluklar bu doluluklar ile çelişki içerisinde olan açık alanlara ve yol ağlarına karşılık gelmektedir. Kentsel doluluklar yani yapılaşmış alanlar ile kentsel boşlukların birlikte oluşturdukları kompozisyonlar kentlerin dokularını oluşturmakta ve farklılık göstermektedir (Trancik, 1986). Şekil 2.2'de görüldüğü gibi kentsel çevrelerin kendilerine özgü bir doluluk-boşluk ilişkisi vardır. Bu ilişkiler, doluluk-boşluk kompozisyonlarına göre farklılık göstermektedir. Aynı zamanda bu kompozisyonlar sokakları belirgin kılmaktadır. Kentsel doluluklar ve boşluklar arasındaki ilişki anlaşılır ve tanımlı kurulduğunda nitelikli kentsel çevreler oluşmaktadır (Erdönmez, 2004). Trancik bu ilişkiyi bir tür diyalog olarak görmekte ve mekânsal kurgunun başarısını diyalogun tamamlanmasına ve algılanabilir olmasına bağlamaktadır.



\* A- Kamusal anıtlar ve kuruluşlar, B- Kentsel bloklar C- Sınır belirleyici binalar D- Geçitler E- Blok içi boşluklar F- Sokak ve meydan ağları G- Parklar ve bahçeler H- Doğrusal açık alan sistemleri.

Şekil 2.3. Kentsel doluluk ve boşluk tiplerinin diyagramı (Trancik, 1986).

En genel anlamda mimari nesnelere doluluğu onların dışında kalan alanlar boşluğu oluşturmaktadır. Trancik kentsel doluluk ve boşluk tiplerini bir diyagramla aktarmıştır. Şekil 2.3'de görülen diyagramda Trancik Krier kentlerin mekânsal kurgusuna kentsel doluluk ve boşlukların başarılı organizasyonu olarak yaklaşmış ve başlıca üç tip doluluk ile beş tip boşluk tanımlamıştır. Kentsel bloklar, sınır belirleyici binalar, kamusal anıtlar ve kuruluşlar kentsel dolulukları tanımlarken geçitler, blok içi boşluklar, sokak-meydan ağları, doğrusal açık alan sistemleri, parklar ve bahçeler kentsel boşlukları oluşturmaktadır.

**D- Geçitler:** Özel ve kamusal alan arasındaki geçişi sağlayan giriş mekânlarıdır. Giriş avlusu, niş, giriş hölü veya ön bahçeler geçit özelliği taşıyan bu alanlara örnektir.

**E- Blok içi boşluklar:** Avlular ve revaklı bahçeler gibi yarı özel geçiş alanlarıdır.

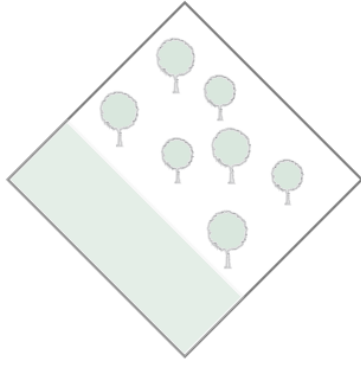
**F- Sokak ve meydan ağları:** Kentin sirkülasyon boşlukları olup kentin bütünüyle ilişki kurulan alanlardır. Bu boşluklar içinden geçileceği gibi içinde zamanda geçirilebilecek önemli kamusal mekânlardır.

**G- Parklar ve bahçeler:** Kentte doğanın korunduğu düğüm noktaları olup kentsel mimari formlarla tezatlık oluşturmaktadırlar.

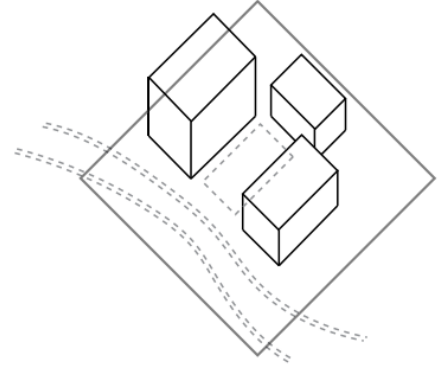
**H- Doğrusal açık alan sistemleri:** Nehirler, kıyılar ve sulak araziler gibi su yolu ile ilişkili olan çizgisel açık alan sistemleridir. Bu boşluklar yerleşim alanlarında bir kenar oluşturarak bölgeleri kesmekte ve daha üst ölçekteki bağlantıları sağlamaktadır.

Trancik'in diyagramda da gösterdiği gibi kentlerin fiziksel yapısını oluşturan kentsel doluluklar ile kentsel boşluklardır. Kentte kütleli hacim olarak yer kaplayan dolulukları yaşanılabilir kılan ve aralarındaki bağlantıyı sağlayan ise kentsel boşluklardır. Bu yüzden Trancik, kentlerin yapı yoğunlukları içinde belirli türden pozitif boşluklar yaratılması gerektiğini vurgulamaktadır. Trancik'in diyagramında da gösterildiği gibi kentsel dolulukları yaşanılabilir kılan ve birbirleriyle bağlantısını sağlayan sokaklar, caddeler, meydanlar ve yeşil alanlardır.

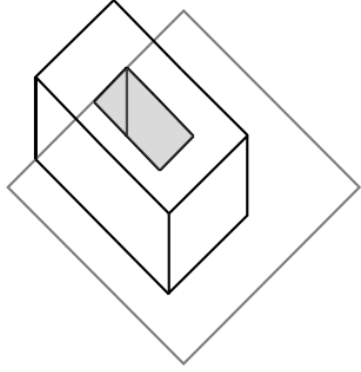
Kentsel açık alanlar olarak kentsel boşluklar kamusal, yarı - kamusal, özel ve yarı - özel kullanım alanlarına sahip olabilmektedirler. Özel kullanıma ait mekânlar; bireysel, evlere ait bahçe, tarım alanı, park, avlu gibi alanlardır. Yarı - özel kullanıma ait mekânlar; sınırlı sayıda insanın kullanabildiği açık alanlardır. Bu mekânlara; sitelerin veya dairelerin avluları, ortak bahçeleri, oyun alanları örnek verilebilir. Yarı - kamusal alanlar halkın sınırlı zamanlarda erişebildiği veya belirli gruplar tarafından erişilebilen açık alanlardır. Bu mekânlara okul bahçeleri örnek verilebilir (Woolley, 2003). Kamusal mekândaki boşluklar ise; sokak, cadde, park, bahçe, meydan, avlu, arsa, kıyı olarak karşımıza çıkmaktadır (Çubuk, 1978). Laskari (2013) kentsel boşlukları başlangıçta hem kamu hem de özel tüm boşluk kategorileri olarak dikkate almaktadır. Novazzi (2014) ise kentsel boşlukları; parklar ve bahçeler, meydanlar ve sokaklar, avlular, yapı içleri, kıyılar ve alt yapıdan arta kalan alanlar olmak üzere altı ayrı başlık altında incelememiştir (Şekil 2.4). Örneklerden de anlaşılacağı üzere kentsel boşluklar küçük iç avlulardan büyük meydanlara kadar çok çeşitli ölçeklerde görülebilmektedir.



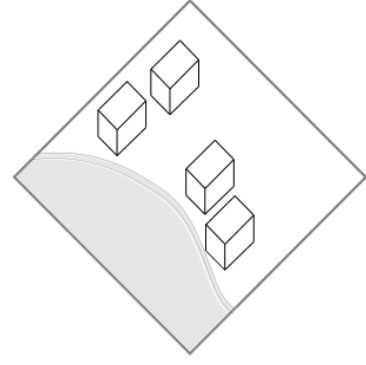
a)



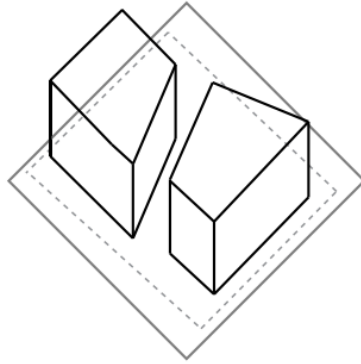
b)



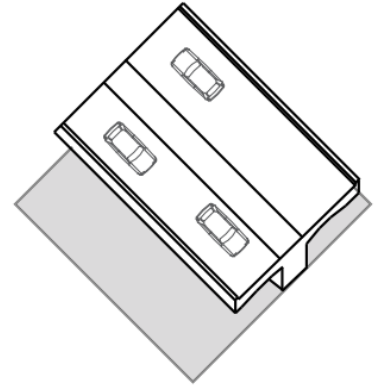
c)



d)



e)



f)

Şekil 2.4. Kentsel boşluk tipleri a) Parklar ve bahçeler, b) Meydanlar ve sokaklar, c) Avlular d) Kıyılar, e) Yapı içleri, f) Alt yapıdan arta kalan alanlar (Novazzi, 2004).

## 2.3. KENTSEL BOŞLUKLARIN OLUŞUM BİÇİMLERİ

İlk kentlerden modern kentlere gelinceye kadar kentler, birçok evreden geçerek devasa ölçüde büyümüş ve fiziksel olarak farklılaşmıştır. Kentler, ilk yerleşim alanları üzerinde veya çevresinde eklenen yeni doluluklar ile birlikte genişlemiş ve çağın gereklilikleriyle de birlikte şekillenmiştir.

Kentlerde dolulukların ve boşlukların organizasyonu sonucu kentsel doku oluşmaktadır. Kentsel boşlukları kısaca “doluluklar arasındaki bağlantıyı sağlayan ve insanların zamanlarının bir bölümünü geçirdiği yaşamsal çevre” olarak tanımlayabiliriz. Çevreyi mikro, mezo ve makro ölçeklerde sınıflayan Moore’un bu yaklaşımını boşluklara uyarladığımızda, boşluk için, ülkeler, bölgeler, yerleşimler, binalar, odalar gibi ölçekler karşımıza çıkmaktadır. Özetle bu yaşamsal çevre; küçük iç avlulardan büyük kent meydanlarına farklı ölçeklerde ve doğal kıyılardan yapay/yapma parklara kadar coğrafi ve planlı oluşum gösteren boşluklardır.

### 2.3.1. Coğrafi Boşluklar

Coğrafi boşluklar insan etkisi olmadan doğal özellikleri sayesinde var olan alanlardır/doğal boşluklardır. Bu doğal alanlar kentlerdeki dolulukların artmasıyla birlikte boşluk niteliği kazanarak coğrafi boşlukları oluşturmuştur (Balci, 2017).



a)



b)

Şekil 2.5. a) Norveç vadisi ve b) Ormanları (Norberg-Schulz, 1980: ss. 35-37).

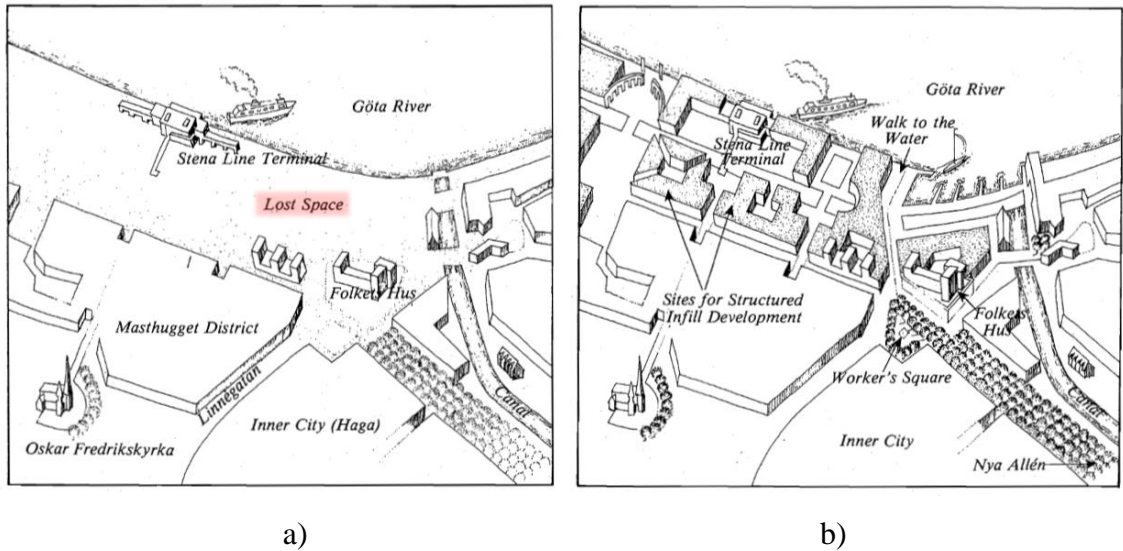
Şekil 2.5’te görüldüğü gibi ağaçların oluşturduğu ormanlar, nehirler, vadiler coğrafi boşluklara örnek verilebilir. Boşluk, onu sınırlayan elemanların niteliğine göre oluşum göstermektedir. Örneğin coğrafi boşlukları sınırlayan elemanlar yeryüzü, gökyüzü, ufuk, ağaçlar, çalılıklar, dağlar gibi doğal elemanlardır. Bu elemanlar topografyanın birer parçası olarak karşımıza çıkmakta ve coğrafi boşlukları tanımlayarak sınırlamakta ve belirginleştirmektedir.

### 2.3.2. Planlama ile Oluşan Boşluklar

Geçmişten günümüze insanoğlu var olduğu çevreyi inceleyip kavramaya çalışmıştır. Mimari bir eylem olarak boşluğun sınırlandırılması insanların kendilerini güvende hissetme (Kuban, 1974) ve barınma ihtiyacıyla ortaya çıkmış olup geçmişi insanlık tarihi kadar eskidir. Mağaralar da bu türden bir boşluktur (Karip, 2014). Geçmişten günümüze boşluğun sınırlandırılma biçimleri bulunduğu dönemin şartlarına ve ihtiyaçlarına göre şekillenmiştir.

Antik çağlardan modern tarih çağlarına kadar kentler birçok evreden geçmiştir. Kentlerin gelişimiyle birlikte yerleşim alanlarının belirli bir düzen içerisinde olma gereksinimi ortaya çıkmış ve planlama ihtiyacı doğmuştur (Balcı, 2017). Birçok teorisyen kent planlamasıyla ilgili görüşler ortaya koymuştur.

Vitruvius, kent yerleşiminde sağlıklı arazi seçiminden, arsaların ayrılmasına, ideal kent planına, rüzgarı dikkate alarak tasarlanan sokak düzenlemesine kadar bina ve kent planlamasıyla ilgili ayrıntılı açıklamalarda bulunmuştur (Adams, 1935). Antik dönemde Helenistik mimaride ilk olarak kamusal alanların bilinçli olarak tasarlanmasıyla birlikte başlayan bu süreçte, mimari yapılar gibi kamusal mekânlarında tasarlanması Roma kentlerinin ve mimarisinin kökenini oluşturmaktaydı (Erginöz, 2012). Dolayısıyla Antik çağlardan günümüze kent planlaması ve boşlukların tasarlanması bulunduğu her dönemin güncel konusu olarak süregelmiştir.



Şekil 2.6. Trancik'in a) Järntorget için kayıp alan ve b) Önerilen durum diyagramı (Trancik, 1986: ss. 195).

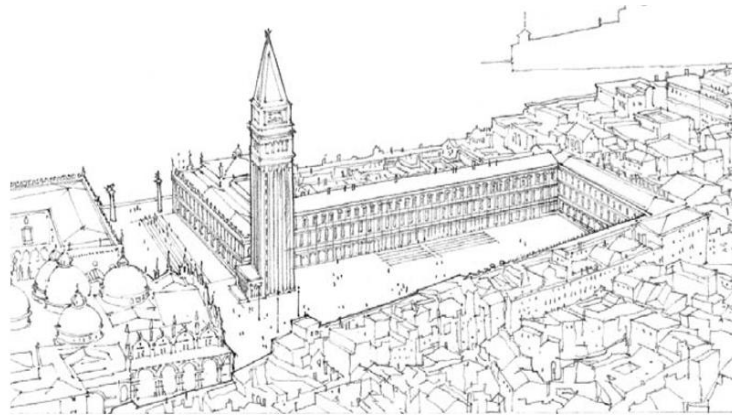
Şekil 2.6'da Trancik, Järntorget için bir kayıp alan ve önerilen durum diyagramı oluşturmuştur. Diyagramda Şekil 2.6.a'da kullanılmayan atıl kalmış boşluğun kentle sahil arasında kopukluğa neden olduğunu aktarılmakta ve çevresiyle şekil-zemin ilişkilerini sağlayamaması nedeniyle kayıp alan (lost space) olarak nitelendirilmektedir. Diyagramın devamında Şekil 2.6.b'de bu alanın tasarlanarak sahille olan bağlantının kurulabileceğini aynı zamanda çevresiyle mimari bütünlüğünü sağlanabileceğini aktarmaktadır. Bu planlamalarla kaybolan mekânsal tanım ve kesintili bağlantılar onarılacaktır (Trancik, 1986).

Yerleşim alanlarının kent olarak nitelendirilmeye başlanmasıyla birlikte kentsel planlamada kent içi boşlukların da tasarlanma mecburiyeti ortaya çıkmıştır. Kentsel boşluklar;

- **kent ile birlikte tasarlanan/planlanan boşluklar,**
- **imar planları ve uygulamaları sonucu oluşan boşluklar ve**
- **sonradan yapılan müdahalelerle oluşan boşluklar** olarak karşımıza çıkmaktadır.

#### 2.3.2.1. Kent ile Birlikte Tasarlanan/Planlanan Boşluklar

Kent ile birlikte tasarlanan/planlanan boşluklar, varlığı kentin tarihi kadar eski olan veya geçmişin günümüze aktarılabilmiş boşluklardır. Tarihi kent meydanları bu tarz boşluklara örnek verilebilir.



Şekil 2.7. San Marco Meydanı, Venedik (Ching, 1943).

Şekil 2.7'de İtalya'nın Venedik kentinde bulunan tarihi San Marco Meydanı resmedilmiştir. Dünyanın en ünlü meydanlarından biri olan San Marco Meydanı gerek onu çevreleyen yapılar gerekse onun barındırdığı hacim ile kentte önemli bir kentsel boşluk olarak dikkat çekmektedir.

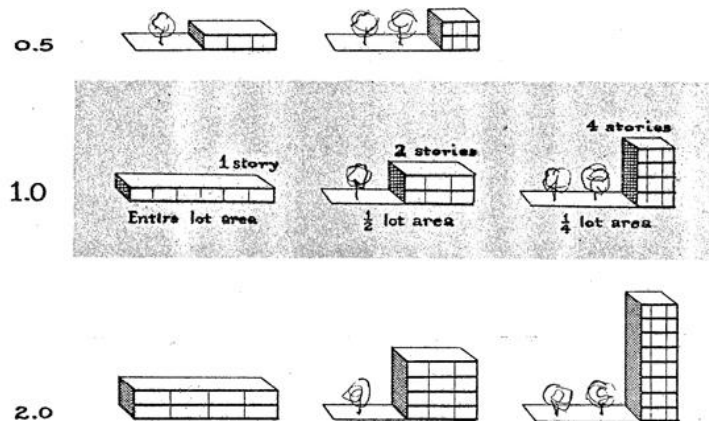


Şekil 2.8. 1. Derece arkeolojik sit alanı Yumuktepe Höyüğü, Mersin (Mersin Büyükşehir Belediyesi, 2017).

Kentlerde sayıları oldukça az olan bu tip boşluklara, tarihi boşluklar olan **arkeolojik sit alanları** da örnek olarak verilebilir. Şekil 2.8’de Mersin ilinde bulunan ve 1. Derece arkeolojik sit alanı olarak kentte varlığını sürdüren Yumuktepe Höyüğü yer almaktadır.

### 2.3.2.2. İmar Planları ve Uygulamaları Sonucu Oluşan Boşluklar

İmar planlamaları ve uygulamaları sonucu oluşan boşluklar ise belirli sınırlamalar doğrultusunda yapılacak olan binaların çevresinde bırakılacak boşlukları kapsamaktadır. Ülkemizde imar uygulamaları doğrultusunda gerçekleşen ilk örnek 1848 yılında, kent planlaması ve yapı biçimlenişine dair çıkarılan Ebniye Nizamnamesidir. Bu plan ile yolların genişletilmesi, kamulaştırma ile oluşan mülkiyet kayıplarının devlet tarafından satın alınması veya bedelsiz alınması gibi kentlerdeki ilk imar uygulamalarını içerir ve daha sonra yaygınlaştırılarak ülke genelinde uygulanmıştır (Özcan, 2006). İmar uygulamalarında yapı parselasyonları, çekme mesafeleri ve yükseklik sınırlamaları gibi etmenler kentlerdeki yoğunluk denetimini sağlamakta ve doluluk-boşluk arasındaki ilişkiyi belirleyen önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 2.9. Farklı yoğunluklardaki dolu-boş ilişkileri (Kaufman, 1962).

Şekil 2.9'daki çizimlerde görüldüğü üzere aynı yerleşim alanlarında aynı hacmi kaplayan binalar farklı şekillerde yerleştiğinde yataydaki ve düşeydeki etkinin değiştiği dolu-boş ilişkilerinin farklılaştığı görülmektedir. Yerleşim alanında yapının kurgulanma biçimi (yatayda veya düşeyde) çevresinde kalan boşlukları doğrudan etkilemekte ve şekillendirmektedir. Jacobs'a (1961) göre yapının arazideki yapılaşma miktarı ile kentsel yaşantının canlılığa elverişliliği doğrudan ilişkilidir.

### 2.3.2.3. Sonradan Gerçekleşen Müdahalelerle Oluşan Boşluklar

Sonradan yapılan müdahalelerle oluşan boşluklar ise planlı veya plansız yıkımlar sonucu oluşmuş boşluklardır. Bu yıkımlar, Şekil 2.10'de görüldüğü gibi yangınlar, doğal afetler gibi beklenmeyen bir durumun sonucu olarak veya planlı olarak gerçekleştirilen müdahalelerle gerçekleşebilir. Bu tip boşluklar yıkımlar sonucunda mevcutta bulunan yapıların herhangi bir nedenle ortadan kalkmasıyla/kaldırılmasıyla oluşan boşluklardır. Daha sonra bu şekilde ortaya çıkan boşluklar tasarlanabilmekte ve nitelik kazanabilmektedir. Sonradan gerçekleşen müdahalelerle oluşan boşluklara, kentsel dönüşüm uygulamaları planlı olarak gerçekleştirilen müdahaleler olarak örnek verilebilir.



a)



b)

Şekil 2.10. a) Japonya'da deprem sonrası ortaya çıkan yıkımlar (URL-1) ve b) Pruitt-Igoe toplu konutlarının planlı olarak yıkılması (URL- 2).

Küçük veya büyük ölçekli yıkımlara neden olabilen yangınlar, İstanbul'un tarihinde imar uygulamalarına elverişli ortamı yaratma konusunda önemli etkilere sahiptir. Büyük yangınlardan sonra kentte öncelikle oluşturulan sokak dokuları ve devamında geliştirilen yapı adaları ve parsellemeyle birlikte yapısal değişimler gerçekleştirilmiştir. Küçük yangınlardan sonra ise her zaman yapısal değişimler gerçekleştirilmeyip mevcut yolların genişletilmesi veya yeni yolların önerilmesi gerçekleştirilmiştir (Söğüt, 2016).

## 2.4. KENTSEL BOŞLUKLARIN SINIFLANDIRILMASI

Kentsel boşlukların sınıflandırılması kaynaktan kaynağa değişmekte ve bu alanları ifade ederken kullanılan terimler bile farklılık göstermektedir. Kimi yazarlar kent ölçeğindeki boşluklardan bahsederken, kentsel mekân, kentsel dış mekân, kentsel açık alan gibi ifadeleri kullanmaktadırlar. Tüm bu ifadelerde aslında aynı “boşluk” fikrine atıfta bulunuyorlar: kentsel boşluklar...

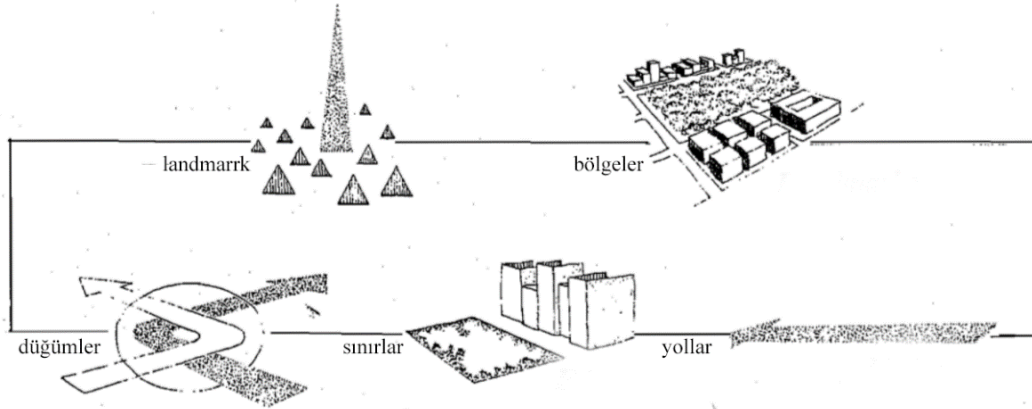
Joedicke (1985), sınırlandırılmış bir boşluk olarak mekânı, kenarlarını belirleyen elemanların farklılıklarına göre; **mimari mekân**, **kentsel mekân** ve **doğal mekân** olmak üzere üç tipte sınıflandırmaktadır. Bu mekânları farklılaştıran sınır belirleyici elemanlar ise hiyerarşik olarak, yapı elemanları grubu, yapı, sokak, açık mekânlar, yapı grupları, bölgeler, doğal elemanlar, doğal eleman grupları, ufuk ve gökyüzüdür (Çınar, 1996). Zevi (1990) ise mekânı **iç mekân** ve **kentsel mekân** olarak ele alır. Bir yapı iki mekânın oluşmasını sağlar: yapının kendi tarafından oluşturulan iç mekân ve bu yapı ile komşu yapılar arasında oluşturulan dış mekân (kentsel mekân). Krier (1979)'de **iç mekân** (özel) ve **dış mekân** (kamusal) ayrımına dikkat çekerek kentsel mekânı meydan ve sokak olmak üzere ikili bir sınıflandırmayla incelemiştir. Meydanlar kentlerin varoluş nedeni olan bir arada olma ve toplanma gereksiniminin oluşturduğu mekânlardır. Sokaklar ise meydanların çevresinin dolmasıyla beraber kentin genişlemesinin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Schulz (1984) mekânları tanımlarken **doğal ve yapay mekân** ayrımı yapmaktadır. Bu ayrımı yaparken etkili olan unsur sınırlayıcı elemanlardır. Doğal mekânlarda sınırlayıcı elemanlar yeryüzü, gökyüzü ve ufuk çizgisi iken yapay mekânlarda ise zemin, tavan ve duvar gibi sınırlayıcı elemanlardır. Altan (1992)'de benzer şekilde mekânın sınırlarını belirleyen elemanların farklılıklarına göre **doğal mekân**, **yapay mekân** ve **karma mekân** ayrımı yapmaktadır. Doğal mekân, doğal elemanlar (gökyüzü, yeryüzü, ağaçlar, çalılıklar vb.) ile yapay mekân, (mimari mekân, kentsel mekân) yapay elemanlar (duvarlar, kolonlar, girişler, tavanlar vb.) ile karma mekân ise doğal ve yapay elemanlar ile oluşmaktadır.

Rapoport (1977) kentsel mekânı oluşturan elemanların aynı olduğunu fakat bu elemanların organizasyonlarının farklılaşarak mekânlar arası ayrımı oluşturduğunu ifade etmektedir. Mekânı oluşturan fiziksel elemanlar (sokaklar, yapılar bitkisel öğeler vb.) bir araya geliş kompozisyonlarına göre farklı mekân türlerini oluşturmaktadır. Bu elemanlar

aynı zamanda kent morfolojisini oluşturan fiziksel bileşenlerdir (Ardıçoğlu, 2019). Hasol (1995) kentsel mekânı (dış mekân) insan yapıtlarının arasında kalan ve bunlar tarafından sınırlanan, park, bahçe ve sokak gibi mekânlar olarak sınıflandırır.

Lynch (1980) ise imaj unsurları olarak kentsel mekânı Şekil 2.11’de görüldüğü gibi **yollar**, **sınırlar**, **bölgeler**, **işaret öğeleri** ve **düğüm**ler olmak üzere beş ilkele sınıflandırmıştır. Yollar, kent içerisindeki dolaşımı sağlayan, insanların bir yerden bir yere giderken yönünün belirleyen ve kentteki mekânlar arası bağlantıya olanak sağlayan hareket kanalları, caddeler, sokaklar, kanallar, nehirler gibi süreklilik gösteren elemanlardır. Yollar imajda en baskın unsur olarak karşımıza çıkar. Sınırlar, bir alanı sınırlayarak kentteki bölgeleri birbirinden ayırmaktadır. Yollar gibi süreklilik göstermekte ancak onlar kadar baskın değildir. Kıyıları, kanallar, demiryolu geçitleri, setler vb. sınır elemanlarıdır. Bölgeler, iki boyutlu olarak algılanan ve kentin orta veya daha büyük kesimlerini oluştururlar. Düğümler, kentteki stratejik ana kesişim noktalarıdır. İşaret öğeleri ise kentte kolaylıkla algılanabilen ve hatırlanabilen referans noktalarıdır. Bu noktalar Landmark olarak da tanımlanabilmektedir.



Şekil 2.11. Lynch'e göre kentin mekânsal eleman diyagramları (Trancik, 1986).

Aytaç (1990) mekânları; **geçiş mekânları** (rampalar, merdivenler, yollar vb.) ve **oyalanma mekânları** (odalar, meydanlar vb.) olmak üzere ikili bir sınıflandırmayla incelemiştir. Hoogstad (1990) ise mekânları merkezi mekân (meydan vb.), çizgisel mekân (yollar, koridorlar vb.) ve hem çizgisel hem merkezi mekân olmak üzere başka bir bakış açısıyla ele almıştır. C. Sitte, Hoogstad'ın hem çizgisel hem merkezi mekânını **eklem mekânı** olarak ifade etmiştir. Eklem mekânı hem geçiş hem de oyalanma mekânlarıdır (Ünver, 2007).

Trancik (1986) dış mekân olarak kentsel boşlukları; **geçitler, blok içi boşluklar, sokak-meydan ağları, doğrusal açık alan sistemleri, parklar ve bahçeler** şeklinde sınıflandırmaktadır. Bakan ve Konuk (1987) kentsel dış mekânları **geçiş alanları** (yollar, sokaklar, kaldırımlar, ulaşım kanalları), **düzenlenmiş yaya alanları** (parklar, çocuk oyun alanları ve spor alanları), **alışveriş alanları** (Pazar yerleri, çarşılar, alışveriş sokakları) ve **bölgeler** (meydan gibi kentteki açık prestij mekânları) olmak üzere dört ayrı grupta ele almıştır.

Başka bir sınıflamaya göre kentsel boşluklar, kentlerde **kültürel açık alanlar** ve **doğal açık alanlar** olarak ele alınmaktadır. Kültürel açık alanlar kentte belirli işlevlere sahip olan açık alanlar (yollar, otoparklar, meydanlar), işlevsel olmanın yanı sıra rekreasyon amaçlı kullanılan açık alanlar, topluma açık alanlar (parklar), topluma yarı açık alanlar (okul bahçeleri) ve özel açık alanları (evlere ait bahçe ve tarım alanları) kapsamaktadır. Doğal açık alanlar ise ormanlar, göller gibi alanları kapsamaktadır. Daha genel bir sınıflamayla açık alanlar özel açık alanlar ve genel açık alanlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Özel açık alanlar konutlara ait bahçeler, tarım alanları, askeri alanları sosyal alanlar ve sportif kulüpleri kapsamaktadır. Genel açık alanlar ise kıyılar, su ögeleri, ormanlar, mezarlıklar, parklar, bulvarlar, meydanlar, otoparklar, gezinti yolları, hayvanat bahçeleri, spor alanları, çocuk bahçeleri gibi alanları kapsamaktadır (Yıldız, 2007).

Şahin ve Dostoğlu (2007) kentsel mekânları, kentteki yapılaşmamış alanlar, binalar dışında kalan bölümler olarak değerlendirmiştir. Laskari (2013) kentsel boşlukları başlangıçta hem kamu hem de özel tüm boşluk kategorileri olarak dikkate almaktadır. Novazzi (2014) ise kentsel boşlukları; **parklar ve bahçeler, meydanlar ve sokaklar, avlular, yapı içleri, kıyılar** ve **alt yapıdan arta kalan alanlar** olmak üzere altı ayrı başlık altında incelemiştir. Kentsel boşluklar Erdönmez ve Akı'ya (2005) göre kentte binalar arasında kalan tüm mekânlar olmakla birlikte dış mekân veya kentsel toplumsal mekân olarak ele alınmaktadır.

Mimarlık disiplininde sınırlanan bir boşluk olarak mekân farklı ölçeklerde ve niteliklerine göre alt başlıklara ayrıştığı görülmektedir.

- İç mekân ve dış mekân (Mimari mekân ve kentsel mekân)
- Mimari boşluk ve kentsel boşluk
- Doğal mekân, yapay mekân ve karma mekân
- Özel mekân ve kamusal mekân

Bu çalışma kapsamında ise incelenecek olan kentsel boşluklardır. Kentsel boşluklar, doğal, yapay ve karma, özel ve kamusal, iç ve dış özellikleri ile kent ölçeğinde irdelenerek ele alınmıştır. Kent içerisindeki kentsel boşlukları oluşumları ve nitelikleri bakımından Çizelge 2.1’de görüldüğü gibi **tasarlanmış kentsel boşluklar** ve **tasarlanmamış kentsel boşluklar** olarak ikili bir sınıflandırma ile incelenmiştir.

Çizelge 2.1. Kentsel boşlukların sınıflandırılması üzerine kavramsal bir çerçeve  
(kaynak: yazar).

<b>KENTSEL BOŞLUKLAR</b> ( <i>urban voids</i> )			
<b>Tasarlanmamış Kentsel Boşluklar</b> ( <i>un-designed urban voids</i> )		<b>Tasarlanmış Kentsel Boşluklar</b> ( <i>designed urban voids</i> )	
<b>Doğal Boşluklar</b>	<b>Tasarlanma İhtiyacı Olan Boşluklar</b>	<b>Yapay Boşluklar / Karma Boşluklar</b>	<b>Karma Boşluklar</b>
- Yeşil alanlar (ormanlar, meralar vb.) - Su öğeleri (nehirler, göller vb.) ve kıyıları	- Alt yapıdan arta kalan alanlar - Dönemlik kullanılan alanlar (pazaryerleri, lunaparklar vb.) - Eskiyeen kullanımlarından dolayı tasarlanma ihtiyacı olan boşluklar - Kayıp alanlar	- Yollar - Meydanlar - Ada içi boşluklar - Avlular - Açık otoparklar - Sert zeminli bahçeler - Spor Alanları (stadyumlar, halı sahalar vb.)	- Yeşil Alanlar (parklar, bahçeler) - Su öğeleri (göletler, havuzlar vb.)

Sınırlandırılmış büyük bir boşluk olarak kent, içerisinde barındırdığı boşluklar tasarlanmış veya tasarlanmamış olmalarıyla dikkat çekmektedir. Kentsel boşluklar yapay veya hem yapay hem de doğal elemanlarla tasarlanmış olduklarında; yollar, meydanlar, ada içi boşluklar, avlular, açık otoparklar, sert zeminli bahçeler, yeşil alanlar (parklar, bahçeler) ve su öğeleri (göletler, havuzlar vb.) şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Tasarlanmamış kentsel boşluklar ise; ormanlar, nehirler gibi **doğal boşluklar** ve alt yapıdan arta kalan boşluklar, dönemlik kullanılan boşluklar ve eskiyeen kullanımlarından dolayı **tasarlanma ihtiyacı olan boşluklar** olarak ortaya çıkmaktadır.

### **2.4.1. Tasarlanmamış Kentsel Boşluklar**

Kentlerdeki tasarlanmamış kentsel boşlukları **doğal boşluklar** ve **tasarlanma ihtiyacı olan boşluklar** şeklinde iki kategoride sınıflandırabiliriz. Doğal boşluklar coğrafyanın etkisiyle var olan boşluklardır. Bu boşluklar kentlerin genişlemesinin bir sonucu olarak oluşmuşlardır. Tasarlanma ihtiyacı olan kentsel boşluklar ise kentlere az veya hiçbir olumlu katkıda bulunmayan alanlar olarak ifade edilebilir.

#### *2.4.1.1. Doğal Boşluklar*

Kentlerde doğal boşluklar olarak **yeşil alanlar** (ormanlar vb.) ve **su öğeleri ve kıyıları** (nehirler, göller vb.) olmak üzere iki farklı şekilde bulunmaktadır. Var oluşları bakımından bu boşluklar tasarlanmamış alanlar olarak kentlere dahil olmaktadır. Bu boşluklar, kentlerin ilk yerleşim alanlarında bulunarak veya sonradan kentin merkez çevresinde büyümesinin bir sonucu olarak kent sınırları içinde yer edinerek oluşmuş alanlardır.

#### **Yeşil Alanlar**

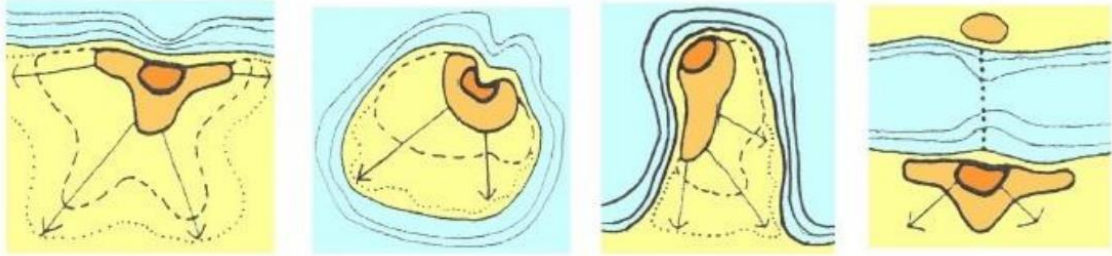
Yeşil alanlar, mevcut topografyada yer alan ormanlar, meralar vb. yeşil dokuların, kentlerin kurulmalarının veya büyümelerinin bir sonucu olarak kentsel boşluklara dahil edilmesiyle oluşmuş boşluklardır. Bu doğal boşluklar insanlar tarafından tahrip edilerek yok olma tehlikesiyle yüzleşmektedir. Kentler büyüdükçe ve yapılaşma alanları arttıkça kent çeperlerinde var olan yeşil dokular kentlere yapılaşma alanı olarak dahil edilmektedir. Bu durum doğal boşluklar olarak yeşil alanların korunması gerekliliğini ortaya koymaktadır.

#### **Su Öğeleri ve kıyıları**

Su öğeleri ve kıyıları, kentlerde geniş rekreasyon imkanları sağlayan önemli kentsel boşluklardır. Genellikle kıyı çevresine yerleşen kent merkezleri bu imkanlardan oldukça yararlanmaktadır (Ak, 2005). Kentlerin gelişimi açısından su öğeleri, kentler ilk kurulduklarından bu yana önemli çekim alanlarını oluşturmuşlardır. Su - kent ilişkilerinin farklı kültür ve coğrafyalarda çeşitli oluşumları görülmektedir (Doğan, 2006). Şekil 2.12'de farklı konumlardaki su kenarı yerleşimlerinin büyüme doğrultuları ve kent formuna yansımaları aktarılmıştır.

Tarih boyunca insanoğlu için su kenarları, yerleşim alanı, yiyecek karşılama, öğrenme ve çoğalma gibi ihtiyaçlarını karşılayabildiği ideal yaşam alanlarının başında gelmiştir. Su,

bu ihtiyaçları karşılamanın yanı sıra manzara oluşturma, eğlenecek alanlar oluşturmaya imkan verme ve iklimsel özellikleri ile de yaşam alanlarında önemli bir yere sahiptir (Hamamcıoğlu, 2005). Geçmişten günümüze kıyılar ve su öğeleri kentler için vazgeçilmez bir kentsel boşluk türleri olmuştur. Doğal elemanlar ile oluşan bu boşluklar bir takım çevresel müdahalelere de maruz kalarak bulunduğu her dönemin önemli uğraşları içerisinde yer almıştır.



şekil 2.12. Farklı konumlardaki su kenarı yerleşmelerin büyüme doğrultuları (Tekkanat ve Türkmen, 2004).

Kıyılar, kentlerin oluşumunda önemli rol üstlenen doğal sınır elemanlarındandır. Doğal sınır olarak tanımlanabilen kıyılar, kıyı doldurma yaklaşımı ile yeniden düzenlenebilmekte ve doğal kıyı sınırları değişebilmektedir. En genel anlamda su ile karayı ayıran çizgi olarak tanımlanan kıyılar aynı zamanda doğal yaşam ile kentsel yaşam arasındaki geçiş alanını diğer bir ifadeyle bir eşiği oluşturmaktadır (Özkan, 2017). Tasarlanmamış doğal kentsel boşluklar olarak su öğeleri ve kıyılar; dereler, nehirler, göller, denizler, kanallar vb. olarak kent içerisinde yer alan boşluklardır.

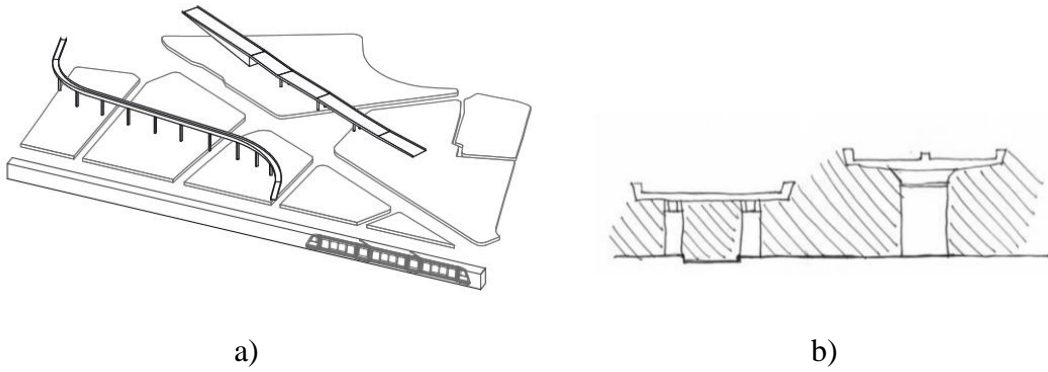
#### 2.4.1.2. *Tasarlanma İhtiyacı Olan Boşluklar*

Tasarlanmayan kentsel boşluklar, kentte gelişme potansiyeli olan ve dönüşmeyi/tasarlanmayı bekleyen boşluklardır. Perera'ya (1994) göre bu boşluklar kullanılmayan, az kullanılan ya da terk edilmiş arazi veya kentsel alanlarda eskiyen kullanımlarından dolayı var olan alanlar/tesisler olarak tanımlanabilir (De Silva, 1998). Roger Trancik (1986) bu alanları, kentsel dokuyu bozan ve çevrelerine çok az katkıda bulunan yerler olarak görmekte ve "kayıp" alan olarak tanımlamaktadır. Bu boşluklar unutulmuş mekânlar olarak kentlerin olumsuz imajı haline gelebilmekte (Bolofer, 2007) ve kentsel kimlikte sorunlara yol açabilmektedir. Trancik'e göre kent içerisinde bulunan boşluklar tasarlanmamış olduklarında kentlerin kayıp mekânları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kentlerdeki tasarlanma ihtiyacı olan boşlukları; alt yapıdan arta kalan alanlar, dönemlik kullanılan alanlar (pazaryerleri, lunaparklar vb.) ve eskiyen kullanımlarından dolayı tasarlanma ihtiyacı olan boşluklar olmak üzere 3 ana başlık altında ele alınabilir.

### **Alt Yapıdan Arta Kalan Alanlar**

Tasarlanmamış kentsel boşluklar olarak alt yapıdan arta kalan alanlar, bağlantı yolu sağlayan ulaşım alt yapısının neden olduğu çeşitli boşluklardır. Tek işlevli alt yapılar boyunca yer alan kentsel boşluklar artık alanlar oluşturmalarının dışında mimari müdahale olanakları sunmaktadır (Novazzi, 2014).



Şekil 2.13. Şematik a) Ulaşım altyapısı ve b) Alt yapıdan arta kalan alanlar (Novazzi, 2014).

Şekil 2.13’de Novazzi’ye göre ulaşım altyapısı ve altyapıdan arta kalan alanlar yer almaktadır. Bu boşluklar kentlerin atıl kalmış bölgeleri olmalarının yanı sıra tehlikeli alanlar yaratarak suç bölgesine dönüşebilmekte ve kentlerin olumsuz imajları haline gelebilmektedir. Alt yapıdan arta kalan alanlar tasarlanıp kentsel dokuya dahil edilerek kamusal kullanımları sağlanabilir.

### **Dönemlik Kullanılan Alanlar**

Kent içerisinde bazı alanların nitelikleri gereği dönemlik kullanıma uygun olduğu görülmektedir. Lunaparklar bu alanlara örnek olarak verilebilir. Mevsimsel nedenlerden ötürü yılın belirli zamanlarında etkin olabilen **lunaparklar** daha büyük eğlence merkezlerinin de açılmasıyla etkinliğini yitirerek (Akaslan, 2007) tasarlanma ihtiyacı olan kentsel boşluklar olarak değerlendirilmektedir. Dönemlik kullanılan alanlara verilebilecek diğer bir örnek ise **pazar yerleridir**. Bu alanlar haftanın belirli günleri kullanılmakta ve diğer günler boş kalmaktadır. Kullanılmadığı zamanlar otopark olarak kullanımlarına da sıkça rastlanmaktadır.

## **Kullanımlarından Dolayı Tasarlanma İhtiyacı Olan Boşluklar**

Kentlerdeki işlevini yitirmiş, az kullanılan veya eskiyen kullanımlarından dolayı fonksiyonunu kaybetmiş alanlar, tasarlanma ihtiyacı olan boşluklar olarak değerlendirilmektedir. Bu boşluklara kentlerdeki endüstriyel alanlar, demiryolu hatları, otopark alanları vb. örnek olarak verilebilir.

İşlevini yitirmiş, kullanılmayan alanların tasarlanarak kent yaşamına katılması ile ilgili yapılan önemli bir uygulama Manhattan'ın batı yakasındaki kullanılmayan asma demiryolu hattının bir kısmı için yapılan yeniden düzenleme projesidir. Yeniden kullanılması için yarışmaya açılan High Line, 1980 yılından beri kullanılmamış ve kentte varlığını sürdürmüştür (Akaslan, 2007). High Line demir yolu hattında yapılan düzenlemelerle bu boşluk tasarlanarak kent yaşantısına kamusal bir alan olarak dahil edilmiştir. Şekil 2.14'te görüldüğü üzere önceleri atıl kalmış bir boşluk olarak kentte varlığını sürdüren bu alan tasarlanmış olduğunda kentte nefes alınabilen, canlı bir kentsel yaşantının sürdürüldüğü bir alana dönüştüğü gözlemlenmektedir.



Şekil 2.14. High Line demir yolu hattı a) Öncesi ve b) Sonrası (URL-3).

Tasarlanma ihtiyacı olan kentsel boşluklar üç ana başlık altında ele alınmıştır. Bahsi geçen kategorilerin dışında kalan ve tasarlanma ihtiyacı olan boşluklar ise bu çalışmada Trancik'in ifadesiyle kayıp alan (lost space) olarak nitelendirilmiştir. Yapılar arasında kalan ve kentsel kullanımla ilişkilendirilmemiş boşluklar kayıp alanlara örnek olarak verilebilir.

### **2.4.2. Tasarlanmış Kentsel Boşluklar**

Kentsel boşluklar Bruno Zevi'nin de dediği gibi 'boşlukların sınırlandırılmasıyla' (Erdönmez & Akı, 2005) oluşmaktadır. Bu boşluklar tasarlanmış olduklarında meydanlar,

sokaklar, parklar, avlular vb. kentsel açık mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır (Kuloğlu, 2015). Tesadüfi olup, tasarlanmadıklarında ise kayıp alanlar olarak kentlerin olumsuz imajı haline gelebilmektedirler (Bolofer, 2007).

Tasarlanmış kentsel boşluklar, Çizelge 2.1’de görüldüğü gibi yapay boşluklar ve karma boşluklar olmak üzere iki kategoride sınıflandırılabilir.

Tasarlanmış yapay boşluklar, insan yapımı olan elemanlar kullanılarak oluşturulmuş boşluklardır. Binalar arasında kalan bu boşluklar: sokaklar, meydanlar vb. açık mekânlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Tasarlanmış karma boşluklar ise doğal ve yapay elemanlar kullanılarak oluşturulmuş boşluklardır. Bu tarz boşluklara peyzaj düzenlemeleri, parklar ve bahçeler örnek olarak verilebilir. İnsanlar tarafından tasarlanmış ve kurgulanmış olmasıyla doğal boşluklardan ayrımakta, sınırlayıcı elemanların doğal elemanlar olmalarıyla da benzerlik göstermektedir. Doğal ve yapay elemanları içeren bu boşluklar kent yaşantısında oldukça kullanılan mekânlardır (Ünver, 2007).

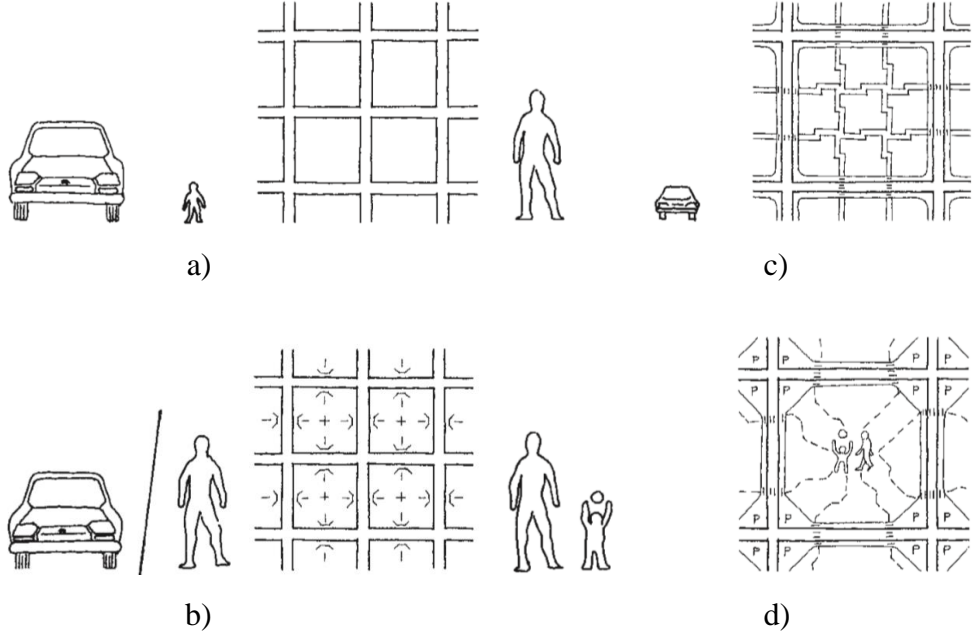
#### 2.4.2.1. *Yollar/Sokaklar*

Yollar, kent içerisindeki dolaşımı sağlamakta ve genişliklerine göre otoyol, cadde, sokak; kullanım şekline göre yaya yolu, bisiklet yolu vb. olarak farklılaşmaktadır (Balcı, 2017). Lynch’e (1960) göre yollar, kentlerde bütünle ilişki kurulan bağlantı elemanlarıdır. Kentlerde bağlantıları sağlayan yollar; caddeler, sokaklar, yaya yolları, demir yolları ve toplu taşıma alanları olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu öğeler kentlerin algılanmasında en baskın unsur olarak kişilerin belleklerinde ve görsel haritalarında yer almaktadırlar (Lynch, 2014). Conzen, yolları ulaşım sistemi için kullanılan ve yapılaşmış çevrelerin sınırlarını oluşturan mekânlar olarak ifade etmiştir (Karimi, 2014). Le Corbusier ise yollardan “bir hareket makinesi” olarak bahseder.

Mimarlık disiplininde yollar; açık alanlar, dış mekânlar, dolaşım öğeleri, kentsel tasarım ve peyzaj alanlarında yapılan çalışmaların bir konusu olarak ele alınmıştır. Yollar kısa veya uzun, dar veya geniş, kıvrımlı veya düz, biçimsel veya biçimsel olmayan nitelikleriyle incelenmelerin yanında Krier’in (1979) çalışmalarında ele aldığı gibi yol ağları ve meydanlar, oran, ölçek ve ritim bağlamında incelenmiştir (Karimi, 2014). Marshall (2005), “Street & Pattern” adlı kitabında sokakların hiyerarşisine, doku çeşitlerine, bağlantılılık ve karmaşıklık ilişkilerine değinerek yol yapılarını, ulaşım-dolaşım ağlarını ve mekânsal organizasyonlarını incelemiştir.

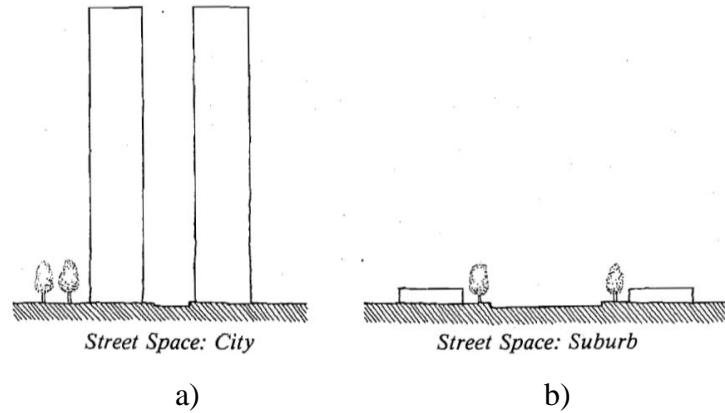
Tasarlanmış kentsel bir boşluk olarak yolların tarihçesi insanların yerleşik hayata geçtiği dönemlere kadar uzandığı söylenebilir. İnsanların hareketleri ve birbirleriyle olan haberleşme gereksinimlerine bağlı olarak yollar, ilk örnekleri olan patikalar şeklinde oluştuğu bilinmektedir (Çınar, 1996). Geçmişten günümüze yollar, kentlerin mekânsal dokusunu oluşturan elemanlardan biridir. Kentlerin genişleyerek büyümesi esnasında yollar biçimlenerek farklı şekillerde kent formlarını oluşturmuştur. Bu nedenle yollar kent formunun anlaşılmasında önemli bir bileşendir (Karimi, 2014). Kent formunun önemli bir bileşeni olarak yollar ve hiyerarşileri, üst ölçeklerden alt ölçeklere kenti ve kent yaşantısını büyük ölçüde etkileyen dolaşım ağını oluşturan temel birimdir. Aynı zamanda yollar, kentlerde sınır elemanları olarak karşımıza çıkmakta ve kamusal, yarı-kamusal ve özel alanlar arasındaki geçiş koridorlarını oluşturmaktadır. Jacobs (1969) kentleri yaşanılabilir kılan ve fark edilir olmasını sağlayan en önemli öğenin fiziksel çevredeki açık kamusal mekânlar olan yollar olduğunu belirtmiştir. Schulz (1971) ise günümüzde yolların kamusal mekânlar olma işlevini yitirip sadece dolaşım ihtiyacını gideren bir unsura dönüştüğünü dile getirmektedir. Krier'e göre (1979) yollar/sokaklar, evrensel olarak halkın dolaşımı ve rekreasyon alanları olarak görülmektedir Hals'a göre (1929) sokaklar, kentlerin iskeletlerini oluşturan elemanlardır. Whyte'a göre ise sokaklar kentsel yaşamın geçtiği sosyal bir olgudur (Kır, 2016). Kentlerin imaj öğelerindedir Rapoport'a (1990) ise sokakları kentlerin hareket kanalları olan dinamik mekânlar olarak tanımlamaktadır (Halu, 2010). Jacobs'a göre (1995) sokaklar toplumlar ve tarihlerinin sembolleri olup kolektif hafızayı ifade etmektedir. Görüldüğü üzere birçok yazar sokak kavramı üzerinde benzer veya farklı tanımlamalarda bulunmuşlardır. Yapılan tanımlara bakıldığında sokak hem fiziksel hem algısal hem de sosyal bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Tüm bu özellikleriyle sokaklar kentler için ulaşım elemanları olmalarının yanı sıra insan ilişkileri boyutuyla da vazgeçilmez bir kent bileşenidir.

Gehl (1987), kentlerin ulaşım (yol-sokak) sisteminde entegre kullanımın önemli olduğundan bahseder. Şekil 2.15'te görüldüğü gibi karma kullanıma sahip sokaklarda (yayalar-bisiklet-otomobil) trafik düzenlemeleri insanların eylemlerinin yayılması veya ayrışmasıyla sonuçlanmaktadır (Gehl, 2011). Lynch, Good City Form adlı kitabında eski zamanlarda kentsel tasarımla birlikte şekillenen ulaşım sistemlerinin günümüzde sadece ulaştırma elemanları olarak önemsendiğini ve buna göre şekillendiğini belirtmektedir (Kır, 2016).



Şekil 2.15. Yerleşimlere ait dört tip trafik planlama ilkesi a) Los Angeles, b) Radburn, c) Delft ve d) Venedik (Gehl, 2011: ss.110).

Antik ve Orta çağ dönemi kentlerinde ana ulaşım ihtiyacı yürüme eylemi ve binek hayvanları aracılığıyla gerçekleştirildiğinden dolaşım sistemleri at, at arabası ve insan ölçeğine uygun olarak tasarlanmıştır (Krier, 1979). Geçmişten günümüze kentlerin kalite göstergesi haline gelen yollar iyi tasarlanmış olduklarında kentlerin simgesi haline gelebilmektedir. Örneğin; Çin'deki Nanjing, Paris'deki Champs-Élysées ve Barselona'daki Lam Ramblas dünya çapında bilinen sokak/caddelerdir (Balcı, 2017).



Şekil 2.16. Sokak oranlarının diyagramı a) Kentte sokak ve b) Kırsalda sokak (Trancik, 1986: ss.80).

Gehl (1987), kent sokaklarının iyi boyutlandırılması gerektiğinden bahseder. Aksi takdirde sokak ömrü kısalmaktadır. Jacobs (1961)'da uzun blokların geçirgenliği

engellerken kısa blokların daha fazla sokak hayatı ürettiğini vurgulamaktadır. Trancik (1986) ise sokak oranının kentsel tasarımda önemli bir sorun olduğundan bahseder. Şekil 2.16'da sokak boyutlandırılmalarının ölçeğinde bir sorun olduğu ve kentsel tasarımda dikey/yatay oran arasındaki belirsizlik yansıtılmaktadır. Sokak binalar inşa edildikten sonra kalan alanlar olmaktan ziyade mekânsal bir varlık olarak ele alınması gerekmektedir.

Tasarlanmış bir kentsel boşluk olarak yollar, yapay veya hem yapay hem de doğal elemanlar ile oluşturulabilmektedir. Yapay elemanlar ile oluşturulan yollar, yapay boşluklar, hem yapay hem de doğal elemanlar ile oluşturulan yollar ise karma boşluklar olarak biçimlenmektedir.



a)



b)

Şekil 2.17. Yolların biçimlenişi ve kullanılışı a) Kokoda Patikası, Yeni Gine (URL-4) ve b) Canal Grande, Venedik (URL-5).

Şekil 2.17'de görüldüğü üzere Venedik'deki ulaşımı sağlayan yollar, su kanallarından oluşmaktadır. Kanalları belirgin kılan, sınır elemanları yapılar iken yolları oluşturan su ögesidir. Bu oluşumla buradaki yollar karma boşluklar olarak nitelendirilebilir. Şekil 2.17'de gösterilen Kokoda patikası da insanlar tarafından oluşturulmuş karma boşluk niteliğindeki bir yol örneğidir. Bu patika insanlar tarafından oluşturulmuş olmasıyla yapay, sınırlayan öğelerin doğal elemanlar olmasıyla da doğal oluşum göstermektedir.

Kullanım olarak incelendiğinde ise yollar ilk var oldukları tarihlerden at arabası vb. ilkel taşıtların icadına kadar tamamen yaya kullanımına ait ulaşımı sağlayan yerleşim alanlarındaki temel bir birim olduğu bilinmektedir. Daha sonraları gelişen teknoloji ve kentleşmeyle beraber özünde yaya kullanımı olarak ortaya çıkan yollar zamanla geçmişinden uzaklaşarak taşıt merkezli ulaşım öğelerine dönüşmüştür. Bu durum günümüzde yayalaştırılmış, yaya kullanımına ait sokakların varlığını değerli kılmaktadır.



a)



b)

Şekil 2.18. Yolların biçimlenişi a) Via Del Corso caddesi, Roma ve b) Broadway caddesi, New York (URL-5).

Şekil 2.18’de gösterilen dünyaca ünlü yol örnekleri ise onları oluşturan ve sınırlayan elemanların özellikleri doğrultusunda yapay boşluklar olarak nitelendirilebilir. Günümüz yolları incelendiğinde aslında çoğunu oluşturan ve sınırlayan elemanların yapay elemanlar olduğu görülmektedir.

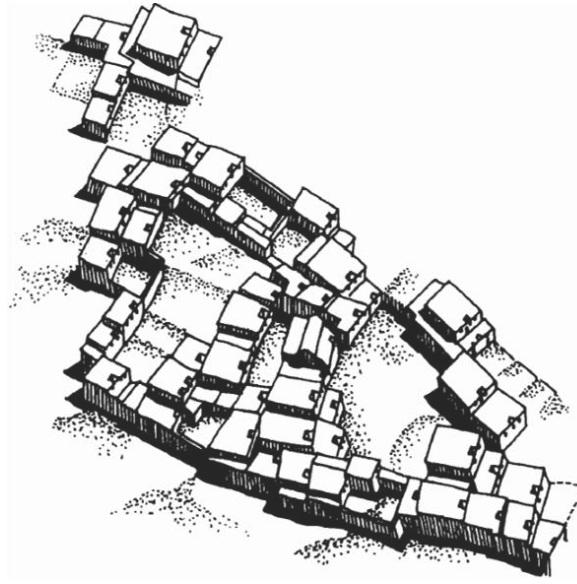
#### 2.4.2.2. Meydanlar

Meydanlar, tüm kültürlerin tarihinde uzun bir geçmişe sahip olup insanların bir araya geldiği kesişim noktalarını oluşturmaktadır. Bu tür mekânlar ait oldukları kültürlerde farklı isimler almaktadır. Kelime anlamı olarak İngilizcede “square” İtalyancada “piazza” Almandaca “platz” ve Fransızcadaki “place” sözcüklerine karşılık gelmektedir. (Gültekin, 1996).

Krier’e (1979) göre meydan, insanoğlunun kentsel alanda kullandığı ilk keşiftir. Meydan, evlerin açık bir alan etrafında gruplanmasıyla üretilmiştir. Burada odalar merkezi bir avlu görevi yapan meydan çevresinde tek bir yapı gibi düzenlenmiştir. Bu oluşumun sebepleri ise iç mekân kontrolü sağlamanın yanı sıra yerleşim alanlarında dış yüzey alanını azaltarak savunmayı kolaylaştırma amacı olduğunu vurgulamaktadır. Meydan çevresinde yerleşim alanlarının yayılması sonucunda ise arazideki erişimi sağlayan bir dağıtım çerçevesi olan yollar ortaya çıkmıştır (Krier, 1979). Schulz (1971) ise meydanları kentsel dokudaki en belirgin ve dikkat çekici unsur olarak tanımlamaktadır.

Tarihsel gelişim sürecinin başlangıcında geniş bir yol olarak rastlanan meydanların ilk örnekleri Antik Yunan’da agoralar şeklinde ortaya çıktığı bilinmektedir. Ancak bilinen en eski yerleşim alanı olarak Çatalhöyük’ün planı incelendiğinde Şekil 2.19’de görüldüğü gibi farklı boyutlarda ortak avlular çevresinde yerleşmiş yapı grupları görülmektedir

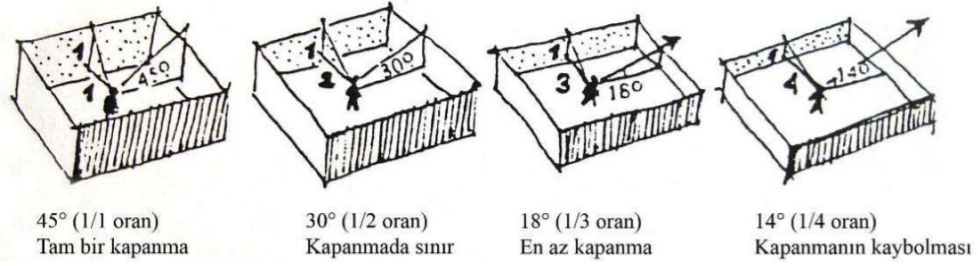
(Çınar, 1996). Roma döneminde ise gladyatör gösterileri ve halkın diğer faaliyetleri için kullanılan meydan, forum olarak karşımıza çıkmış ve çevresiyle birlikte oluşturduğu mimarinin yanı sıra otorite değerlerini ön plana çıkararak insanı arka planda bırakmıştır (Önder ve Aklanoğlu, 2002). Orta çağ kentlerinde bu durum kaybolmuş, kendiliğinden biçimlenen daha mütevazı ve insanın ön planda olduğu pazar meydanları kiliseler yakınında konumlanmıştır. Bu şekilde meydanlar hem dünyevi hem de manevi gereksinimlerin karşılandığı toplanma alanları haline gelmiştir (Çınar, 1996). Bu durum ilk İslam kentlerinde de görülmektedir.



Şekil 2.19. Çatalhöyük yerleşiminde avlular ve küçük geçitler (Aktüre, 1994, ss:32).

Meydanı oluşturan onu belirgin kılan öğeler; üzerine yerleştiği zemin, etrafını çevreleyen elemanlar (ağaçlar, yapılar, manzara, peyzaj elemanları vb.), içerdiği elemanlar (kent mobilyaları, heykeller vb.) ve hepsini örten gökyüzüdür (Mesutoğlu, 2001). Bu oluşumuyla meydanlar, kentlerde hem yapay hem de doğal elemanlar içeren tasarlanmış karma bir kentsel boşluk olarak karşımıza çıkmaktadır.

Gelişen ve değişen bir kentsel açık alan olarak meydanların barındıracağı fonksiyonlar zaman içerisinde farklılık gösterebilmektedir. Meydanın boyutlandırılması barındıracağı fonksiyonlara göre şekillenebileceği gibi optik algı referans alınarak da gerçekleştirilebilir. Şekil 2.20’de görüldüğü gibi yapıların yüksekliği ile mekânın genişliği arasındaki ilişki kapalılık oranlarını ortaya çıkarmaktadır. Bu oran azaldıkça kapalılık hissi kaybolmakta ve meydan tanımı zorlaşmaktadır. 1/3 oranındaki meydan en uygun şartları sağlamaktadır (Yıldız, 2007).

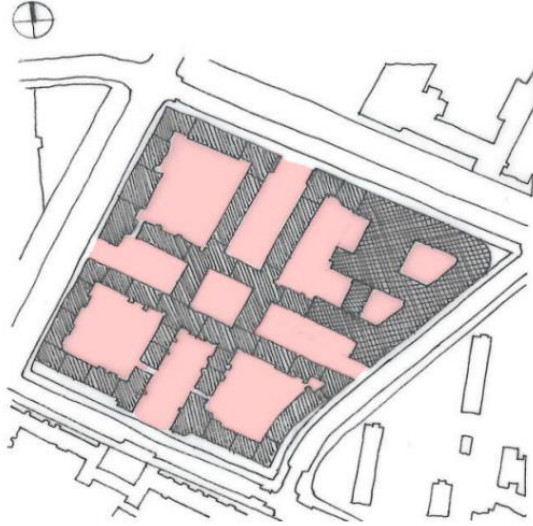


Şekil 2.20. Meydanların kapalılık oranları (Yıldız, 2007).

Bir kenti veya bir kent meydanını şekillendiren etkenler; kentin var olduğu coğrafi şartlar, kentte yaşayan insanların düşünce biçimleri, bilimi, sanatı, inandığı kutsal değerler sistemi, politik durumlar vb. olgulardan oluşmaktadır. Bu etkenleriyle meydanlar kentlerin aynası olmalarının yanı sıra tarihsel süreç içerisinde biriken değerleri ile de kentsel belleğin oluştuğu yerlerdir (Ektiren, 2017). Tüm bu özellikleriyle meydan; kentlerin biçimlenişinde söz sahibi olan önemli bir fiziksel bileşen olmakla birlikte kentsel kimliğin ve belleğin oluşup diğer nesillere aktarıldığı önemli bir mekânsal kimlik bileşeni aynı zamanda insan ilişkileri boyutuyla da sosyolojik bir bileşen olarak kentsel doku içerisinde kendini belirgin kılmaktadır. Tasarlanmış kentsel bir boşluk olarak meydanlar, yapay elemanlar kullanılarak oluşturulmuş tamamen sert zemin kaplı olduklarında yapay boşluklar olarak karşımıza çıkmakta iken hem yapay elemanlar hem de doğal elemanlar ile oluşturulduklarında karma boşluklar olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüz kentlerinde meydanlar, genellikle sert zemin olarak tasarlanmış, gezinme, oturma, izleme ve yemek yeme gibi amaçlarla kullanılan tamamen yayalara ait kamusal açık alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır (Önder & Aklanoğlu, 2002).

#### 2.4.2.3. Ada İçi Boşluklar

TDK'na göre yapı adası, birbirini kesen dört sokak arasında kalan ve içerisinde taşıt geçmesine olanak sağlayan başka bir yol içermeyen, bitişik yapı bloklarından oluşan, dörtgen şeklindeki kent parçası olarak tanımlanmaktadır. Şekil 2.21'deki Ritterstrasse blok planında da görüldüğü üzere ada içi boşluklar, iç avlu veya sokak düzeninde olabilmektedir.



Şekil 2.21. Ritterstrasse Blok Planı, Berlin (Borsi, Porter & Nottingham, 2016).

Bitişik nizamlı yapı grupları adanın çeperine yaslı bir şekilde yerleşirken içeride oluşturulan blok düzenleri arasında boşluklar kalmaktadır. Ada içi boşluklar olarak tanımlanan bu alanlar bitişik nizamlı yapıların aralarında kalan orta boşluklardır. Bu tür yerleşimlerde yapıların yan cepheleri sağır olmaları ışığın ve hava ihtiyacının diğer cephelerden karşılanma gereksinimi sonucunda yapı adası içinde boşluklar belirlenmektedir.



a)



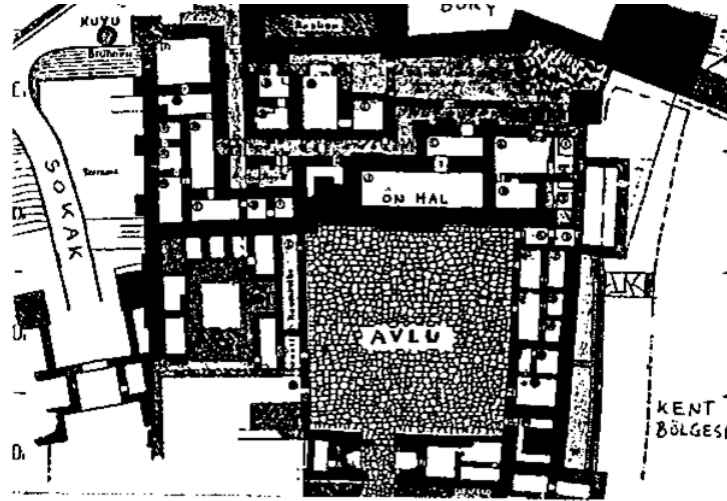
b)

Şekil 2.22. Ritterstrasse yerleşimi a) Yeşil alanlar ve b) Otopark alanları (Borsi vd., 2016).

Ada içi boşluklar yeşil alanların oluşturulmasına olanak sağlayabilmekte ve çevresindeki yapılara ortak kullanım sağlayabilecek yarı özel alanlar yaratmaktadır. Yumuşak zemin olduklarında bahçe kullanımına sık rastlanan bu boşluklar sert zemin olarak kullanıldıklarında genellikle otopark alanları olarak değerlendirilmektedir. Ada içi boşluklarda bahçe, yeşil alan vb. kullanımları karma boşluklar yaratırken otopark vb. kullanımları yapay boşluklar oluşturmaktadır (Şekil 2.22).

#### 2.4.2.4. Avlular

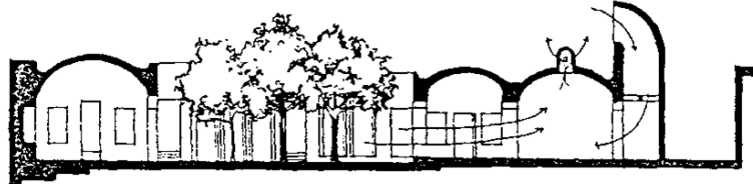
Hasol (1988) mimarlık sözlüğünde avluyu “bir yapının ya da yapı grubunun ortasında kalan duvarlarla çevrili alan” olarak tanımlamıştır. Avluya ilişkin yabancı kaynaklar incelendiğinde benzer tanımlara rastlanmaktadır (Erdoğan, 1996). Cambridge Dictionary (2020)’de avlu, bir binanın duvarları tarafından kısmen ya da tamamen çevrili dış zemin alanı olarak tanımlanmaktadır (URL-6). Genel olarak avlular, tamamen ya da kısmen yapılarla veya duvarlarla çevrili üstü açık alanlar, boşluklar olarak tanımlanır. Bir yapının veya yapı grubunun ortasında veya önünde oluşturulabilen avlular, kent içindeki konumuna ve bulunduğu yapıya göre; özel avlular (konut vb.), yarı özel avlular (kilise, cami, medrese vb.) ve kamusal avlular (meydan, pazar yeri vb.) olmak üzere üç temel grupta sınıflandırılabilir (Özköse, 1995). Bu sınıflandırmanın yanı sıra avlular yapıda buldukları yere ya da işleve göre de nitelendirilmiştir. Avlular; iç avlu, dış avlu, revaklı avlu, ön avlu, tören avlusu, örtülü avlu, han avlusu, bahçe avlu gibi sınıflandırılmaları yapılmıştır (Erdoğan, 1996). Bu sınıflandırılmaları düşünüldüğünde avlular, yapay elemanlar veya hem yapay hem de doğal elemanlar ile oluştuğu tespit edilmekte ve bu çalışma kapsamında tasarlanmış yapay veya karma kentsel boşluklar olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 2.23. Tell Halaf, Mezopotamya (Özköse, 1995).

Tarihte avlunun ilk örnekleri Mezopotamya evlerinde görülen küçük iç avlular şeklindedir. Bu avluların oluşum amacı ise iklimsel nedenlerle ilişkilendirilmektedir. Şekil 2.23’te görüldüğü gibi Mezopotamya evleri dikdörtgen şeklinde bir avluya bağlı olarak kurgulanmıştır. Dar kenardan girilen avlu çevresinde odalar konumlandırılmış olup bu oluşumuyla iç avlu olarak karşımıza çıkmaktadır. Mimarlık disiplinde bir

planlama unsuru olarak avlu; toplayıcılık-düzenleyicilik, kapalılık ve geçiş elemanı olma (iklim değiştirici, savunma ve ie dönme) işlevlerini en iyi sağlayan bir araç olarak ön plana çıkmaktadır (Özköse, 1995).



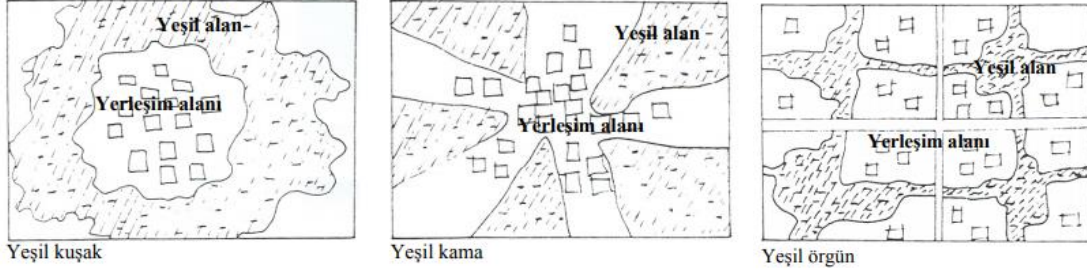
Şekil 2.24. Havalandırma ve serinletme sistemi olarak bir avlu kesiti (Özköse, 1995).

Tüm bu özellikleriyle tasarlanmış bir kentsel boşluk türü olan avlular geçmişten günümüze kent dokusunda kendine ait bir yer edinmiştir. Şekil 2.24'te görüldüğü gibi mimariye sağladığı biçimsel esneklik ve iklimsel faydalar onu önemli bir tasarım aracı haline getirmiştir.

#### 2.4.2.5. Yeşil Alanlar

Kentlerde tasarlanmış bir kentsel boşluk türü olan yeşil alanlar doğal elemanlar ile oluşturulmuş boşluklardır. Yeşil alanlar oluşumları bakımından karma boşluklar olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentlerdeki bahçeler, parklar, yeşil bantlar, çimlik alanlar, ormanlar vb. alanlar tanımlı kent boşluklarına örnek verilebilir.

Kent dokusundaki yeşil alanlar planlanma açısından dağınık yeşil alanlar ve yeşil bantlar olmak üzere iki temel kompozisyonda incelenebilmektedir. Dağınık yeşil alanlar, kentlerde yayılım gösteren bütünlük oluşturmayan, ayrı ayrı küçüklü büyüklü lekeler şeklinde oluşum gösteren boşluklardır. Yeşil bantlar ise kentlerde iklimik, morfolojik, jeolojik, kimlik vb. özelliklerine göre yeşil kuşak, yeşil kama ve yeşil örgün gibi örneklerde tek başlarına veya karma biçimde uygulamalar ile oluşan boşluklardır. Lynch'e göre bu tür boşluklar Şekil 2.25'de görüldüğü üzere kente form veren büyük ölçekli yeşil alanlardır. Yeşil kuşak yerleşim alanlarını çevreleyerek saran süreklilik gösteren yeşil alanlardır. Yeşil kama kentin içine doğru uzanan vadi, akarsu gibi çizgisel doğallıkların varlıklarının bir sonucu olarak oluşturulan yeşil dokulardır. Yeşil örgün sistemi ise kentlerdeki tüm açık alanlarını birbirine bağlayan yeşil yollarla oluşturulmaktadır (Demir, 2004).



Şekil 2.25. Kent formu açısından yeşil alan kompozisyonları (Demir, 2004).

İstanbul İmar Yönetmeliğinin’de yeşil alanlar; **pasif yeşil alanlar**, **aktif yeşil alanlar** ve **yeşil bant** olmak üzere üç başlık altında toplanmıştır. Pasif yeşil alanlar, orman alanları, milli parklar, ağaçlandırılacak alanlar, mezarlıklar, kıyıları, doğal karakteri korunacak vb. alanlardır. Pasif yeşil alanlar olarak mezarlıklar, günümüzün anlayışına göre sadece cansız bedenlerin gömüldüğü alanlar olmaktan ziyade yeşil alan ihtiyacını karşılayan, halkın dinlenmesine olanak tanıyan birer park olarak da kabul görmektedir (Ak, 2005). Aktif yeşil alanlar, halkın dinlenme, gezinme, eğlenme vb. amaçlarla yararlanması için ayrılmış veya oluşturulmuş oyun bahçesi, çocuk bahçesi, bölgesel parklar (kent ölçeğindeki botanik ve hayvanat bahçeleri vb.) gibi alanları kapsamaktadır. Yeşil bant ise belirli bölgeleri ya da gürültü, çevre ve görüntü kirliliği oluşturan alanları ayırıcı bir tampon görevi üstlenen ağaçların yoğun olarak bulunduğu ve yayalaştırılmış, gezinti ve dinlenme gibi ihtiyaçlara da yer yer olanak sağlayan yeşil alanlardır.

Yeşil alanlar kentlerde buldukları birimin ölçeğine, işlev ve etkinliklerine bağlı olarak kent düzeyinde, mahalle düzeyinde, komşuluk düzeyinde ve bina düzeyinde olmak üzere dört başlıkta gruplandırılmaktadır. **Kent düzeyindeki yeşil alanlar**, etki alanı kent ölçeğinde kentlilerin tamamına hizmet edebilecek işlev ve boyutlara sahip olan yeşil dokulardır. Kent parkları, hayvanat bahçeleri, sergi ve fuar alanları vb. kent düzeyinde yeşil alan örnekleridir. **Mahalle/semtdüzeyindeki yeşil alanlar**, mahalle nüfusunun en az 15.000 kişi olduğu ve en az 15 hektarlık (ha) alanı kapsayan yerleşim alanlarındaki mahalle parkları, okul bahçeleri, oyun alanları ve çocuk bahçelerinden oluşmaktadır. **Komşuluk düzeyindeki yeşil alanlar**, ortalama 6-400 konut ve 30-500 nüfus içeren kent birimine ait en fazla 15 ha’lık alan kaplayan yerleşim alanlarındaki çocuk bahçeleri, toplu konut bahçeleri, oyun ve spor alanları gibi yeşil dokulardır. **Konut düzeyindeki yeşil alanlar** ise yeşil alanların en küçük biriminden oluşan tek veya çok katlı konut, teras, çatı vb. bahçeleri ve balkon düzenlemelerini içermektedir (Akbulut, 2007). Görüldüğü üzere alt ölçeklerden üst ölçeklere yeşil alanlar kent yaşantısında insanların nefes alabilecekleri,

gezme, dinlenme, spor yapma vb. ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri önemli kentsel boşluklardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Geçmişten günümüze kentleşme, rant vb. nedenlerle önceleri kırsal yönü ağır basan yerleşim alanlarının bu yönü azalarak kentsel yerleşim alanlarına bürünmüştür. Bu durumdan en çok etkilenen boşluklar ise hiç şüphesiz ki yeşil alanlar olmuştur. Bu nedenle günümüz kentlerinde, tüm ihtiyaçları karşılanabilecek niteliklerde çeşitli işlev, uzaklık ve boyutlarda kent dokusuyla bütünleşen yeşil alanlar sisteminin oluşturulması artık bir ihtiyaçtan ziyade zorunluluk haline gelmiştir.

#### 2.4.2.6. Sert Zeminli Bahçeler

Bahçeler bulunduğu zeminin kaplamasına ve içerdiği yeşil dokunun oranına bağlı olarak iki ayrılmış durumdadır. Yeşil yoğunluklu olan bahçeler yeşil alanlar başlığı altında yer alırken sert zeminli kaplamalar zeminin niteliğinin farklılaşmasından dolayı yeşil alanlardan ayrışırlar. Sert zeminli bahçelerde yeşil doku bulunmamakta ya da düşük oranda yer almaktadır (Balcı, 2017). Bu oluşumuyla tasarlanmış bir kentsel boşluk tipi olan sert zeminli bahçeler, yapay elemanlardan oluşmakta ve düşük oranlarda doğal elemanlar da içerebilmektedir.



a)

b)

Şekil 2.26. Sert zeminli okul bahçeleri a) Otopark kullanımı (URL-7) ve b) Toplanma, geçiş ve oyun alanı olarak kullanımı (URL-8).

Konut yapılarının olduğu gibi okul, müze, hastane, kamu kuruluşu, ibadet yapılarının da kendilerine ait tanımlanmış sert zeminli bahçeleri bulunabilmektedir. Belirli sınırları olan bu bahçeler ait olduğu yapının önünde, arkasında veya ortasında bir alanda yer alabilir (Balcı, 2017). Karşılama, geçiş alanı, oyun alanı, toplanma vb. ihtiyaçlara hizmet eden bu tür boşlukların otopark alanı olarak kullanımına oldukça sık rastlanmaktadır. Sert zeminli bahçeler otopark alan kullanımına dönüşerek bahçe kurgusunu kaybedebilmektedir (Şekil 2.26).

#### 2.4.2.7. Su Öğeleri

Bu çalışmada kentsel dokuda doğal oluşum gösteren su öğeleri tasarlanmamış kentsel boşluklar başlığı altında olarak ele alınırken yapay oluşum gösteren su öğeleri tasarlanmış kentsel boşluklar olarak irdelenmiştir. Bir tasarım öğesi olarak su görsel, dokunsal, işitsel ve sembolik olmak üzere farklı amaçlara hizmet edecek şekilde kurgulanabilir. Tasarlanmış kentsel boşluklar olarak su öğelerine suni göller, göletler, havuzlar, su parkları ve su bahçeleri örnek olarak verilebilir (Şekil 2.27).



a)



b)



c)



d)

Şekil 2.27. Tasarlanmış kentsel boşluklar olarak su öğeleri a) Su bahçesi, b) Gölet, c) Havuz ve d) Su parkı (Muratoğlu, 2010).

#### 2.4.2.8. Spor Alanları

Kentsel dokuda bulunan açık stadyumlar, sahalar gibi spor alanları tasarlanmış kentsel boşluklardandır. Yeşil doku barındıran spor alanları aynı zamanda yeşil alanlar olarak da kente katkı sağlamaktadır. Spor alanları sert zemin veya çim zemin olarak düzenlenmekte olup yapay veya karma kentsel boşluklar sınıfında yer almaktadır.



Şekil 2.28. Spor alanları, İzmir (URL-9).

#### 2.4.2.9. Diğer Boşluklar

Diğer boşluklar kentlerde yollar, meydanlar, ada içi boşluklar, avlular, yeşil alanlar, sert zeminli bahçeler ve su öğeleri dışında yer alan tasarlanmış boşluklardır. Bu boşluklara **mezarlıklar, tarihi ve arkeolojik alanlar** da örnek olarak verilebilir. Bu alanlarda yapılaşmaya izin verilmemektedir.

Mezarlıklar, mezarların toplu olarak buldukları yerler olup kentlerde meydana gelen değişimlerden en az etkilenen açık yeşil alanlardandır (Demir, 2004). Önceleri kent çeperlerinde oluşturulan mezarlıklar, yerleşim alanlarının genişlemesiyle kent merkezlerine dahil olmuşlardır. Kentlerde pasif yeşil alanlar olarak yer alan mezarlıkların barındırdığı bitki örtüsü ve ağaçlar kentin önemli yeşil dokusunu oluşturmakta ve oksijen alanları sağlamaktadır. Yeşil dokunun her geçen gün azaldığı kentlerde mezarlıkların önemi giderek atmaktadır. Türkiye’de mezarlık alanları yasalar ile korunmaktadır. Bu alanların korunması hakkındaki kanun gereğince mezarlıklar, şehitlikler ve mezarlar bozulamaz, kirletilemez, tahrip edilemez, farklı kullanım alanları (park, bahçe, yeşil alan, otopark ve meydan gibi) olarak ayrılamaz ve farklı amaçlar ile kullanılamaz (Balcı, 2017). Mezarlıklar, hijyenik, dinsel, kültürel, ekolojik ve rekreasyonel işlevler olmak üzere bünyesinde birçok işlev barındıran kentsel boşluklardır.

Tarihi ve arkeolojik alanlar, geçmişten günümüze varlığını sürdürebilmiş ve korunması gerekliliği şart olan boşluklardır. İçerdikleri birçok tarihsel ve kültürel değerler ile hem eğitsel bir işleve hem de turistik bir çekiciliğe sahip olan bu boşluklar kentlerin önemli nirengi noktaları olabilmektedir (Ak, 2005). Geçmişin izlerinin okunduğu bu alanlar tarihsel olarak kentlerin önemli simgeleri haline gelebilmektedir.

## 2.5. KENTSEL BOŞLUKLARIN ÖNEMİ

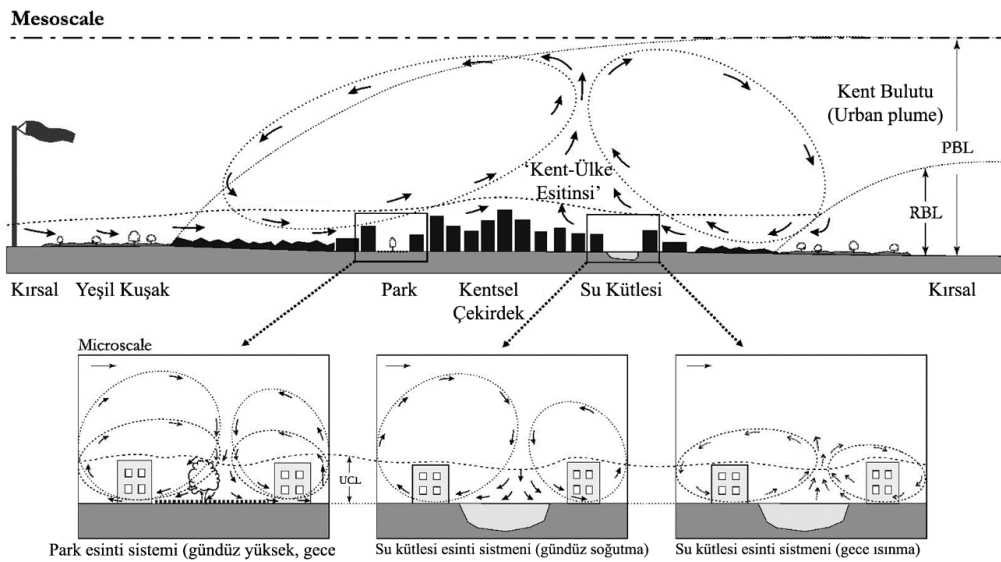
Günümüz kentlerinde, özellikle de kent merkezlerinde nüfus artışı, hızlı ve çarpık yapılaşma, kentleşme, rant gibi nedenlere bağlı olarak kentsel boşluklar azalmaktadır. Kentlerdeki bu durum kentsel dokudaki dolu-boş dengesinin bozulmasına neden olmaktadır. Öyle ki kentlerin deprem vb. afetler için ayrılan kentsel boşlukları dahi yapılaşma sürecine girmektedir. Bu gerçekten hareketle kentlerdeki boşlukların varlığı ve niteliği konusu önem kazanmaktadır.

Azalan varlıklarıyla önemleri her geçen gün artan kentsel boşluklar, kentlerin morfolojik yapısında etkili ana unsurlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentsel boşluklar, kentsel dokuda tasarlanmış ve tasarlanmamış olmalarıyla kendilerini belirgin bir şekilde hissettirmektedir. Tasarlanmamış kentsel boşluklar, kentlerde doğal boşluklar ve tasarlanma ihtiyacı olan boşluklar olarak yer almaktadır. Kentlerde tasarlanmamış doğal boşluklar yeşil alanları, su ögeleri ve kıyıları barındırmalarıyla kentlerin doğa ile bağımlı koruduğu boşluklar olarak önemli bir yere sahiptir. Bu boşluklar barındırdıkları yeşil doku ile kentlerin önemli oksijen kaynakları olmakta ve rekreasyon alanları olarak kullanılmaktadır. Su ögeleri ve kıyıları ise kent ekolojisini düzenleyerek kent faunasına olumlu katkıda bulunurlar. Tasarlanma ihtiyacı olan kentsel boşluklar ise kentlere az veya hiçbir olumlu katkıda bulunmayan negatif alanlar olmalarının dışında gelişme potansiyeli olan ve tasarlanabilir boşluklar olmalarıyla önemli fırsatlar sunmaktadır. Görüldüğü üzere kentsel boşluklar günümüzde hem olumlu hem de olumsuz olarak kentlerde önemli rol oynamaktadır.

Tasarlanmış kentsel boşluklar ise kentlerde, kentlilerin nefes alabileceği ve birçok aktivitelerini gerçekleştirebileceği işlevsel boşluklar olarak yer almaktadır. Tasarlanmış kentsel boşlukların ilklerinden olan yollar, kentlerde işlevsel olarak hareket ve ulaşımı sağlayan dolaşım ağını oluştururlar. Meydanlar, kentlerde büyük ölçekli toplanma alanları sağlayarak konser alanı, fuar alanı, şenlik ve pazar alanı gibi çeşitli etkinliklerin gerçekleşeceği önemli kentsel boşluklardır. Ada içi boşluklar, bitişik nizamlı yapı gruplarının ışık ve hava ihtiyaçlarını diğer cephelerden karşılamalarına olanak verirken aynı zamanda yeşil alan oluşturulmasına ve yarı özel alanlar sağlanarak ortak kullanım alanları oluşumuna imkan tanımaktadır. Avlular, küçük ölçekli toplanma alanları sağlayarak buldukları yere göre; geçiş alanı, tören alanı ve bahçe gibi oluşumlara hizmet vermektedir. Yeşil alanlar, kentlerde doğa ile kurulan bağın korunmaya çalışıldığı

boşluklar olup kentlilerin gezinme, dinlenme, spor ve piknik yapma gibi ihtiyaçlarını karşılandığı rekreasyon alanları olarak değerlendirilmektedir. Sert zeminli bahçeler, karşılama, geçiş alanı oyun alanı ve toplanma gibi ihtiyaçlara hizmet etmektedir. Su ögesi ise kentlerde; görsel, dokunsal ve işitsel amaçlarla kullanılmaktadır. Bu kullanımlarının yanı sıra su ögeleri ulaşımı sağlayan hareket kanallarıdır; Venedik örneğinde olduğu gibi kanolarla, motorlu taşıtlarla ve kayıklarla su üzerinde ulaşım sağlanabilir. Genel olarak kentsel boşlukların işlevleri;

- ulaşım-hareket,
- geçiş alanı,
- karşılama-toplanma,
- dinlenme-eğlence,
- spor, sanat ve kültür etkinlikleri ve
- tasarıma açık potansiyel kullanım alanları sağlama olarak sıralanabilir. Kentsel boşluklar, işlevsel alanlar olmalarının yanı sıra önemli iklimsel etkileri de bulunmaktadır. Kentlerin kendilerine özgü mikroklimatik tutumlar sergilediği ve genellikle çevresindeki kırsal alanlardan daha sıcak olduğu bilinmektedir. Kentler kırsal alanlardan daha az bitki örtüsü ve su kütlesi içermenin yanı sıra sahip olduğu mevcut yeşil ve mavi doku kentleşme, artan nüfus yoğunluğu gibi nedenlerle bağlı olarak azalma tehdidi altındadır (Gunawardena, K. R., Wells, M. J. & Kershaw, T., 2017).



Şekil 2.29. Kent formu açısından yeşil alan kompozisyonları (Gunawardena, K. R. vd., 2017).

Kentlerdeki boşluklar, hava akışının sağlandığı ve ısının kontrol altına alındığı alanlar olarak önemli iklimsel etkilere sahiptir (Şekil 2.29). Kentsel boşluklar insanlara ve yapılara güneş ışınlarının ulaşması, ısının yayılması ve doğal havalandırmanın sağlanması açısından önemlidir.

Kentlerdeki boşluk kompozisyonu, rüzgar ve güneş etkilerinin hissedilmesinde değişikliklere neden olmaktadır. Örneğin sıcak iklim bölgelerinde güneşten korunmak amacıyla daha çok bitişik nizamlı yapılar tercih edilerek dar sokaklar oluşturulmuştur. Bu şekilde gölge alanlar oluşturulduğu görülmektedir. Güneydoğu Anadolu bölgesinde avlulu yapılar ve dar sokaklar kent dokusunda ön plana çıkan boşluklardır (Balcı, 2017). Bu örnekten anlaşılacağı üzere boşluklar ihtiyaca göre şekillenerek tasarlanabilir böylelikle kentlerde sağlıklı çevreler oluşturulabilir.

Bitki örtüsüne sahip kentsel boşluklar istenmeyen mikro klimayı değiştirerek, hava türbülansını artırabilir, havayı serinletebilir, havadaki toz partiküllerini filtreleyebilir ve hatta rüzgarları bile filtreleyebilirler (Ercan, 2016). Bu etkilerinin yanı sıra yoğun bitki örtüsüne sahip yeşil alanlar, kentlerde gürültü azaltıcı ve kesici özellikleriyle de olumlu etkilere sahiptir. Bu etkileriyle kentsel boşluklar kentler için sağlıklı bir ortam sunmaktadırlar. Kentsel boşluklar, işlevsel alanlar olmaları ve iklimsel etkilerinin dışında kentte sosyo-kültürel açıdan da önemli bir yere sahiptir.

Kentlerde birçok aktivitelerin gerçekleştiği, insanların bir araya geldikleri, karşılaştıkları ve iletişim kurdukları kentsel boşluklar, sosyalleşme alanları olarak ön plandadır. Kent ölçeğinde boşluklar; kamusal, yarı - kamusal, özel ve yarı - özel kullanım alanlarına sahip olmakla birlikte çoğunluğunu kamusal boşluklar oluşturmaktadır. Dolayısıyla kentlerin sahip olduğu boşlukların kurgusu, kamusal yaşantıyı şekillendirmekle birlikte sosyal ve kültürel açıdan birçok katkı sağlamaktadır (Balcı, 2017). Bu nitelikleriyle kentsel boşluklar, kentlerde sosyal ve kültürel değerlerin okunabildiği yerler ve bu değerlerin nesilden nesile aktarıldığı bellek alanları olarak karşımıza çıkmaktadır. Kentsel boşlukların dolulukları ile oluşturduğu mevcut topografya üzerinde oluşturduğu kompozisyonların yatayda ve düşeyde yarattığı etki ise kentlerin silüetini etkilemektedir. Ortaya çıkan bu silüetler kentlerin kimliği haline gelebilmektedir.

Kentsel boşlukların önemi ve kentler üzerindeki etkileri; fiziksel, ekolojik ve sosyal, psikolojik ve kültürel olmak üzere dört başlık altında toplanabilir (Ak, 2005).

**Fiziksel Etkiler:**

- Kentsel dokuda dolu-boş dengesini oluşturarak kentin morfolojik yapısında etkili olmak
- Araziler arası tampon görevi üstlenerek, kentsel gelişimini yönlendirmek ve sınırlamak
- Ulaşım, dolaşım ve erişim imkanları sunmak
- Kent- doğa dengesini kurmak
- Kente estetik değer kazandırmak
- Geçici yaşam ortamları sunmak
- Statik veya dinamik mekânlar oluşturmak
- Aktif ve pasif rekreasyon imkanları sunmak

**Ekolojik Etkiler:**

- Mikro klima oluşturarak iklimsel etkenleri düzenlemek
- Hava kirliliğini azaltarak oksijen ve karbondioksit oranlarını iyileştirmek
- Gürültü kirliliğini azaltmak
- Havanın nemini düzenlemek

**Ekonomik Etkiler:**

- Orman ve tarımsal ürünler ile ekonomiye katkı sağlamak
- Bitkisel ve yapısal uygulamalarla iş imkanları sunmak, ticareti hızlandırmak
- Arazi değerlerini artırıp, azaltmak
- Kıyıları ile turizme destek olmak
- İnsanların iş gücünü ve verimliliğini arttırmak

**Sosyal, Psikolojik ve Kültürel Etkiler:**

- Sosyal ve kültürel paylaşımı sağlamak
- Kültürel değerleri yansıtmak
- Kent kimliğini oluşturmak
- Kentliler arası iletişim ortamı sağlamak
- Toplum bilincinin güçlenmesine destek olmak

- Doğa bilincinin gelişmesini teşvik etmek
- Yapıların insan üzerinde yarattığı olumsuz etkiyi, insan ölçeğine indirgeyerek azaltmak
- Mimari mekândan farklılaşarak kentlilere hizmet vermek
- İnsanın yaşam gücünü artırmak

Genel olarak kentsel boşluklar, kentlere kimlik kazandırır, kentsel yaşantının sürdürülebilmesi ve kültürel aktiviteler için elverişli ortam sağlar, doğal ve kentsel çevreye katkıda bulunur, ekonomik kazanç sağlar ve son olarak da yapısal yoğunluğun azaltılmasını sağlayarak ferah ortamlar oluşturur. Görüldüğü üzere kentsel boşluklar kentlerde; fiziksel, ekolojik, ekonomik, sosyal, psikolojik ve kültürel olmak üzere birçok işlevleri bulunmaktadır. Bu gerçekten hareketle kentlerin yapı taşlarından biri olan kentsel boşluklar, kentler için varlıkları değerli alanlar olarak ele alınıp korunması gerekmektedir.

## **2.6. KENTSEL BOŞLUKLARIN VARLIK SORUNSALI**

Geçmişten günümüze kentlerde sanayileşme, modernleşme, teknolojik gelişmeler vb. nedenlere bağlı olarak kent nüfusunu artmakta, kentler hızla büyümekte ve yapılaşma artmaktadır. Kentsel yerleşim alanlarının yoğunluğu arttıkça kent ve periferisindeki boşluklar yapılaşarak varlıkları azalmakta ve niteliksel sorunlar ile karşılaşmaktadırlar. Bu sorun en çok kentsel boşlukları doldurarak geliştirme (infill development) politikası izleyen kentlerde ortaya çıkmaktadır. Kentsel boşlukların yapılaşma için rezerv alanlar olarak görülmesi varlıklarını tehdit etmektedir. Bu doğrultuda gelecek yıllarda kentlerin giderek daha fazla büyüyeceği ve 2050 yılına yaklaşırken dünya nüfusunun %68'inin kentlerde yaşayacağı öngörüsünden hareketle büyümenin bu doğrultuda devam etmesi durumunda kentsel boşlukların varlık sorunsalı da giderek artacaktır. Gelecekte kentler sınırlı kentsel boşluklarla yüzleşmek, var olanları muhafaza etmek ve mevcut boşlukları iyileştirmek mecburiyetinde kalacaklardır.

Kentsel boşlukların varlık sorunsalı başlığı altında kentsel boşlukların varlıklarını tehdit eden ve yok eden etkenlere değinilerek hangi sorunlar ile yüzleştiği ortaya konulacaktır. Güner'in de belirttiği gibi hassas yapıda olan boşluk, modern kent tarafından bütün olmaya veya doldurulmaya çalışıldıkça parçalanmakta ve yeniden üretilmektedir. Kentsel boşlukların mevcut potansiyellerinin ortaya çıkarılması için öneminin fark edilmesi

gerekmektedir (Balcı, 2017). Potansiyelleri farkına varılmayan boşluklar yok olma tehlikesi ile yüzleşmekte, kentlere atıl alanlar olarak veya yapılaşma alanları olarak dahil edilmektedir. Bu durum günümüz kentlerinde “kentsel boşlukların” azalmasıyla ve varlıklarının yitirilmesiyle sonuçlanmaktadır.

Kentsel yerleşim alanlarının genişlemesinin ve nüfus yoğunluklarının artmasının bir sonucu olarak parklar, bahçeler gibi yeşil boşlukların tahrip edildiği görülmektedir. Bu durum kentlerdeki işlevsel alanlar ile doğa arasındaki dengeyi değiştirerek ekolojik dengenin bozulmasına neden olmaktadır (Aydıner, 2010). Sosyal ve kültürel yaşantının bir aynası olarak kentsel boşluklar korunarak sürdürülebilir olduğu ölçüde anlam kazanarak bellek alanları haline gelirler (Kayın, 2012). Günümüzde kentsel boşlukların sürdürülebilirliği ve korunması tehdit altındadır. Görüldüğü üzere kentsel boşluklar kentlerdeki önemli işlevlerini ve rollerini kaybetme sürecinde bir varlık sorunsalı içerisinde bulunmaktadır.

Kentsel boşlukların kentsel dokuda karşılaştığı değişimler ve sorunlar;

- modernizmin binalar arası boşlukları ihmal etmesi (Şahin, 2018),
  - rant gibi kazanç odaklı yaklaşımlar sonucu boşlukların doldurulması,
  - planlama sonucu doldurulan boşluklar (boşlukların imar iziyle yapılaşmaya açılması vb.)
  - plansız doldurulan boşluklar (kaçak yapılaşmalar ile boşlukların doldurulması, vb.) ve
  - boşlukların nitelik değiştirmesi (boşluk-boşluk/değişim ve boşluk-yapı/yapılaşma) vb.
- olarak sıralanabilir. Bu sıralanan durumlar birbirleriyle ilişkili ve birbirlerini etkileyen değişimler ve sorunlardır.

Modernizmin ortaya çıkışı, 19. yüzyılda yaşanan sanayi ve teknoloji alanındaki gelişmelerle birlikte özellikle de yapı teknolojisinin gelişmesi (camın ve betonun kullanılmaya başlanması ve yaygınlaşması) ve otomobilin yaygınlaşmasına paralel olarak ulaşım ağlarının gelişmesi gibi durumlar modern kentlerin yaratılmasında belirleyici etmenler olmuştur (Sevinç, 1999). Tüm bu etmenlerle birlikte kent hızlı bir değişim ve dönüşüm sürecine girmiştir. Bu hıza ayak uyduramayan kentlerde plansız gelişmeler yaşanmıştır.

Kentlerin kalabalıklaşması ile kentler mekânsal açıdan giderek büyümüş ve kapitalist düzen içinde mekânlar daha işlevsel alanlar olarak alınıp satılması “rant” sorununu ortaya çıkarmıştır (Sevinç, 1999). Bu sorundan en çok etkilenen kent bileşeni ise kentsel boşluklar

olmuştur. Rant gibi kazanç odaklı yaklaşımlar ile kent içi boşluklar doldurulmaya başlanmıştır. Modernizm ile kentsel boşluklar potansiyelini ve canlılığını kaybetmiştir. Yabancılaşma kavramı da bu döneminin bir ürünüdür.

Modern dönemin kent planlanmasında amaçlananın “yapı” olduğu görülmektedir. Postmodern dönemde ise “yapılar arası mekân/ boşluk” yapının önüne geçerek ön plana çıkmaktadır (Şahin, 2008). Sevinç (1999) postmodernizmin kent ve mimarlık hakkında bazı sorunları saptadığı fakat saptamakla kalıp kentsel ve toplumsal sorunlara çözüm getiremediğini belirtmiştir. Kentsel boşlukların önem kazanması çözümlenememiş sorunlardan biridir.

Kentlerin ön plana çıkması kırsal yerleşimlerdeki nüfusun azalarak kentsel nüfusun artışı kentsel boşlukları rezerv yapılaşma alanları olarak niteleyen genel bakış açısını ortaya çıkarmıştır. Kent içi boşluklar gerek planlı (imar iziyle gerçekleşen yapılaşmalar vb.) gerekse plansız yapılaşmalar (gecekondu vb.) doldurulmaya başlanmıştır.

Kentlerin değişim ve dönüşüm serüveninde kentsel boşlukların nitelik değiştirmesi önemli rol oynamaktadır. Kentsel boşlukların nitelik değiştirmesi; boşluğun niteliği değiştirilerek tekrar kente boşluk olarak kazandırılması (boşluk-boşluk/değişim) veya boşlukta yapılaşma gerçekleştirilerek kente doluluk (boşluk-yapı/yapılaşma) olarak katılması şeklinde gerçekleşebilir.

Boşluk-boşluk değişimine örnek olarak denizlerin doldurularak kıyı alanlarının genişletilmesi örnek olarak verilebilir. Bu örnekte kentsel boşluk olarak su ögesi doldurularak meydan, yeşil alan ve rekreasyon alanları gibi başka bir niteliğe dönüştürülebilmektedir. Kıyı Kanunu’nda (1990) deniz, doğal ve yapay göller ve akarsu kıyıları ile sahi şeritlerinde, kamu yararına imkan veren ve gerektirdiği şartlarda bu alanlarda, doldurma ve kurutma yapılarak arazi kazanılabilir. Bu arazilerde yol, park, çocuk bahçeleri, yeşil alan, meydan ve otopark gibi sosyal ve alt yapı alanları oluşturulabilmektedir.

Boşluğun nitelik değiştirmesine Maltepe sahili dolgu alanı örnek verilebilir. Bu alan kültür adası ve spor adası olmak üzere iki dolgu adası olarak planlanmıştır. 3,5 km uzunluğu sahip dolgu alanında spor tesisleri, su sporları alanı, rekreasyon alanları, çocuk oyun alanları, festival ve miting alanları planlanmıştır (Şekil 2.30) (Özkan, 2017). Bu örnekte görüldüğü kentsel boşluk olarak su ögesi tasarlanarak farklı boşluklara dönüştürülmüş ve kente tekrar boşluk olarak kazandırılması sağlanmıştır.



Şekil 2.30. Maltepe dolgu alanı, İstanbul (Özkan, 2017).

Kamusal mekânların çoğunu barındıran kentsel boşluklar, Türkiye’de son yıllarda özellikle kentsel dönüşüm uygulamalarıyla başlayan ve bunun doğrultusunda mekânları dönüştürmek veya yeni mekânlar oluşturma mücadelesi içinde kalmış bir durumdadır. Bu duruma eski istasyon alanları, taşınan otogar alanları, taşınan kışlalar ve stadyum alanları örnek olarak verilebilir (Özmertyurt & Oral , 2018). Bu alanlarının eskimesiyle veya yeni alanlara taşınmasıyla kent merkezlerinde boşlukların doldurulduğu görülmektedir.



a)



b)

Şekil 2.31. Kentsel boşlukların doldurulması a) Kayseri Atatürk Stadyumu yıkılmadan önce b) Kayseri Atatürk Stadyumu yıkıldıktan sonra (Özmertyurt & Oral , 2018).

Kentsel boşlukların yapılaşarak doldurulmasına, Kayseri Atatürk Stadyumunun yıkılarak alışveriş merkezi inşa edilerek doldurulması ve Gaziantep eski fuar alanının da aynı şekilde alışveriş merkezi inşa edilerek doldurulması örnek olarak verilebilir (Şekil 2.31 ve Şekil 2.32).



a)



b)

Şekil 2.32. Kentsel boşlukların doldurulması a) Gaziantep eski fuar alanı ve b) Gaziantep eski fuar alanı günümüz kullanımı, AVM (Özmertyurt & Oral , 2018).

Yukarıdaki örneklerde de görüldüğü üzere günümüz kentlerinde, kentsel çevredeki boşluklar ile yapılaşmış alanlar arasındaki ilişkinin kurgulanmadığı, boşluksuz bir yapılaşma kurgusu doğrultusunda kentsel boşlukların göz ardı edildiği görülmektedir. Bu durum dolulukları var eden boşlukların önemini yitirerek kentsel çevrelerde giderek azalmalarına ve yok olmalarına neden olmaktadır. Kentsel boşlukların içinde bulunduğu bu durum varlık sorunsalı olarak ele alınmıştır.



### **3. DÜZCE KENT MERKEZİNDEKİ KENTSEL BOŞLUKLAR**

#### **3.1. KENTİN TARİHSEL VE MEKÂNSAL GELİŞİMİ**

Düzce kentine dair ilk bilgiler 16. yüzyıla uzanmaktadır. Bu dönemde Düzce, çevredeki köy yerleşimlerinin Pazar yeri niteliğindeki bir bölge olarak varlığını sürdürmektedir. Fransız Tavamier ve Evliya Çelebi’de 17. yüzyılın ikinci yarısında geçtikleri Düzce’yi bir camisi ve iki hanı olan bir Pazar yeri ve konaklama alanı olarak nitelendirmiştir (Düzce Belediyesi, 2001). O dönemlerde Düzce’nin yerleşim yeri niteliğine sahip olmadığı bir geçit bölgesi niteliğine sahip olduğu görülmektedir.

16. yüzyılın başlarında çevredeki köy yerleşimlerinin pazar yeri niteliğinde olan Düzce, 19. yüzyılın ikinci yarısında tarımsal kullanıma açılması gibi önemli gelişmeler yaşanarak Rumeli, Kafkas, Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz bölgelerinden göçler almıştır. Böylelikle kırsal nüfus artmış ve Düzce yerleşmesinde nüfus faaliyetleri bakımından gelişmeler yaşanmıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında Düzce’ye bağlı 139 köy, 6618 hane olmak üzere 36.000 nüfus olduğu tespit edilmiştir. Öncesinde Göynük’e bağlı bir yerleşimken Düzce 1870 yılında ilçe merkezi olmuştur. 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra Düzce; mahalleri, pazar ve çarşıları ile canlı bir ticaret merkezi niteliğine bürünmüştür (Düzce Belediyesi, 2001). Önceleri bir geçit bölgesi niteliğine sahip olan Düzce 19. yüzyılın ikinci yarısında yaşadığı gelişmelerle bu kimliğinden uzaklaşarak kırsal bir kimliğe yerleşim yeri niteliği kazanmıştır.

Kent İstanbul-Ankara yolu üzerinde düz bir alanda bulunmaktadır. Tuncel Düzce’nin gelişiminin ve son yıllardaki hızlı büyümesinin nedenini kentin oldukça işlek bir yol kenarında olmasına bağlamaktadır. Bununla birlikte Karadeniz kıyısında olan Akçakoca’ya ulaşımın da buradan sağlanması kenti bir kavşak noktası getirmektedir. Bu gibi coğrafi avantajlarına rağmen kentin 19. yüzyıl başlarına kadar önemli merkezi bugünkü merkezin kuzeyinde bulunan ve tarihi eskiçağlara kadar uzanan Konuralp/Üskübü idi. Görüldüğü üzere bugünkü Düzce kent merkezinin tarihi çok eskilere dayanmamaktadır. Kentin tarihi merkezi olan Konuralp’in sonraları bugünkü kent merkezinin ticaret ve ulaşım yönünden avantajlı konuma ulaşmasıyla 1871 yılında yerleşim alanları bu yönde kayarak zamanla Düzce bir kasaba niteliğine bürünmüştür. Bu

gelişmelerden de anlaşılacağı üzere Düzce kent merkezi 9 km. kuzeyinde yer alan Konuralp'in yerini almış bir 19. yüzyıl kentidir. Düzce ilk yerleşim yerini terk ederek ona yakın bir yerde gelişen bir kent özelliği göstermektedir (Tuncel, 2016). Düzce'nin tarihsel gelişim sürecinde verimli bir ova üzerinde kurulu olması ve Ankara-İstanbul ulaşımında önemli bir yola sahip olması gibi coğrafi avantajların önemli bir etken olduğu gözlemlenmektedir.

Kentteki ilk imar uygulamaları Cumhuriyetten sonra gerçekleşmeye başlamıştır. 1945-1955 yılları arasında kentsel gelişme hızlanarak Düzce, Bolu'nun toplanma-dağıtım noktası haline gelmiştir. Kent bulunduğu verimli ova arazisinin ve bulundurduğu ana ulaşım yollarının sağladığı avantajlarla birlikte Ankara-İstanbul karayolunun öneminin artmasıyla 1950 yılında önemli bir nüfus artışı yaşayarak bazı fonksiyonlar yüklenmiştir. 1950'lere kadar kent eski Ankara-İstanbul karayolu boyunca gelişme göstermiştir. 1950-1960 yılları arasında karayolun kuzeye taşınması ile kentin gelişim yönü de bu yönde kayma gerçekleşmiştir. Kent nüfusu 1935 yılında 6.500 nüfus iken, 1950 yılında 10.000 nüfusa ulaşmış ve 1985 yılında 56280 nüfusa ulaşmıştır (Düzce Belediyesi, 2001).

Kentin ilk yerleşim alanı, Düzce'nin bugünkü kent merkezinin de bulunduğu Cedidiye, Camikebir, Şerefiye ve Kültür mahallerinin olduğu bölgeyi kapsamaktadır. Türkiye yıllıklarına göre bu mahalleler köy olarak nitelendirilmesi kentin kırsal yönünün kentsel yönünden daha hakim olduğunu göstermektedir. O dönemlerde Düzce kır kimliğine sahip bir yerleşimdir (Özlu, 2015). 1963 yılında kentin belediye sınırlarında 13 mahalle (Azmimilli, Burhaniye, Camikebir, Cedidiye, Cumhuriyet, Çay, Fevzi Çakmak, Hamidiye, Karaca, Kültür, Nusrettin, Şerefiye ve Yeni Mahalle) yer almaktadır. 1985 imar planından sonraki süreçte 4 köy yerleşimi (Uzunmustafa, Kiremitocağı, Aziziye ve Beyciler) belediye sınırları içine dahil edilerek mahalle sayısı 17 ye ulaşmıştır. 1963 imar planıyla 3 köy (Mergiç/Esen, Metek/Koçyazı ve Dereli Tütüncü) 1985 imar planıyla 8 köy (Akınlar/Beslanbey, Arap Çiftliği, Çavuşlar, Çam Köy, Körpeçler, Karacahasımusa, Sarayyeri ve Sancaklar) daha belediye sınırları içine alınmıştır. 1999 depremlerinden sonra Bayındırlık Bakanlığı tarafından kentin kuzeydoğusunda bulunan Kazıkoğlu ve Nalbantoğlu köylerinde afetzedeler için kalıcı konutlar yapılmaya başlanmıştır (Düzce Belediyesi, 2001). Böylelikle kentin gelişimi kuzeydoğu yönüne çekilmek amaçlanmış ve bu yönde kent formunun sıçraması gerçekleştirilmiştir.

Düzce kentinde; mahallerin bölünmesi ve kente yakın köylerin mahalle statüsüne alınması ile mekânsal büyüme sağlanmıştır. 1999 depremlerinden sonra il statüsüne

ulaşan Düzce'nin 2010 yılında 100.000 nüfusu aşarak mahalle sayısı 48'e ulaşmıştır. Günümüzde 6900 hektarlık alana yayılan 56 mahalle bulunmaktadır. Mahalle sayısının yeniden artması Konuralp'in ve ona bağlı köylerin 2014 yılında belediye sınırları içine alınmasıyla gerçekleşmiştir. Konuralp'in ve ona bağlı köylerin tepelikte bulunması kentin düz bir ovalıkta kurulu olma niteliğini değiştirmiştir. 2007 yılında Düzce Üniversitesi'nin kurulmasıyla kent kültür merkezi niteliği kazanmıştır (Tuncel, 2016).

### **3.1.1. İmar Durumu ve Gelişimi**

Kırsal yerleşim yeri niteliği gösteren Düzce kentinde ilk ilk imar planı 1956 yılında gerçekleştirilmek istenmiş fakat yalnız su şebekesi belirlenebilmiştir. Daha sonra 1963 yılında İller Bankası tarafından 1990 yılı 32.000 nüfus hedeflenerek bir imar planı yaptırılmıştır. Bu imar planı birçok değişiklik geçirerek 1985 yılında yeni bir plan ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Yeni plan ise 2005 yılı 160.000 nüfus hedeflenerek yapılmıştır. 1987 yılında onanan bu planın da birçok değişiklik geçirmesi nedeniyle 1994 yılında Revizyon imar planı düzenlenmiştir (Düzce Belediyesi, 2001).

**1963 yılı imar planı** göre; konut gelişim alanları güneyde fay hattının geçmesi nedeniyle çoğunlukla kuzey doğu yönünde ve kısmen kuzey ve batı yönlerinde önerilmiştir. Kentin mevcut yerleşim alanı dondurularak önerilen kuzey doğu yerleşim alanları merkez ve donatıları ile yeni bir kent olarak planlanmıştır. Kentte dağınık bir biçimde yer alan sanayi alanlarının bütünlüğünü sağlamak amacıyla İstanbul yolunun güneyinde sanayi bölgesi planlanarak günümüz eski sanayi sitesi bölgesi de küçük sanayi sitesi olarak korunmuştur. Kentte bulunan İstanbul-Ankara karayolu mevcut kent parçası ile öneri kent parçalarını birbirinden ayırdığı gözlemlenmiştir. Bu nedenle imar planında kuzey doğu gelişme alanları ile bir alt geçitle kent merkezine bağlanması planlanmış ve gelişme alanlarını saran bir çevre yolu önerilmiştir. 1978 yılında başlayarak imar planında değişikliklere gidilmeye başlanmıştır. Planda yapılan değişikliklerin %41'i yeni yollar açılması veya mevcut yolların kaydırılması ve %16'sı sosyal donatım alanlarının düzenlenmesi şeklindedir. Onanan imar planı ile değişikliklere gidilen imar planı karşılaştırıldığında 1963 imar planının uygulanamadığı ve kentin gelişimine düzgün yön veremediği görülmüştür. Kuzeydoğuda önerilen gelişme alanlarında; ana ulaşım bağlantıları, çevre yolları, resmi kurum alanları, donatı alanları ve yeşil alanların büyük çoğunluğu gerçekleşmemiştir. Turistik tesis alanları ise İstanbul-Ankara karayolu üzerinde dağınık olarak yerleşmiştir. Kentin güneyinde jeolojik açıdan gelişme önerilmeyerek mevcut

yerleşim alanı dondurulmuş fakat bu alanlarda sakıncalara ve plan kararına rağmen plan dışı olarak hızla gelişmeler yaşanmıştır (Düzce Belediyesi, 2001). Görüldüğü üzere 1963 yılı imar planı kentte doğru bir şekilde uygulanamamıştır.

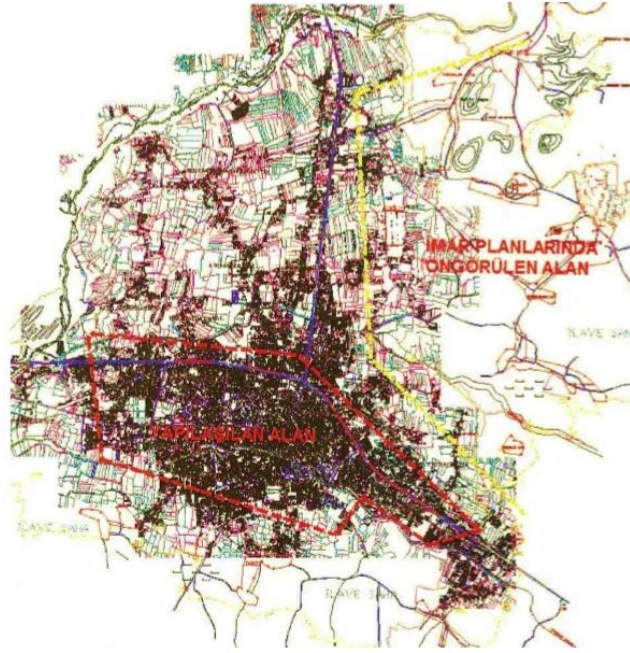
**1985 yılı imar planı**, 1963 yılında onanan imar planının 15 yıl sonra, 1978 yılından itibaren uygulanamaz hale gelmesinin ardından 1985 yılında yeni bir plan ihtiyacı ortaya çıkmıştır. 1978-1985 yılları arası kentte 1963 yılı imar planına uymayan gelişmeler yaşanmıştır (Çakar vd., 2009).

1985 yılında onaylanan 1985 yılı imar planında 2005 yılı 160.000 nüfus hedeflenerek düzenlemeler yapılmıştır. Bu planda kentsel gelişme kentin mevcut dokusundaki boş alanların doldurulması ve kuzeyde Akçakoca yolunun her iki yanındaki alanları, doğuda Dereli Tütüncü köyüne kadar uzanan alanları, batıda küçük Melen çayına kadar alanları kapsayacak bir şekilde planlanmıştır. Güney yönünde ise kentsel gelişme yer altı su seviyesinin artmasından dolayı sakıncalı bulunarak istenmemiştir. Özetle Düzce kent merkezi mevcut dokunun etrafında yayılan bir kentsel gelişim politikası ile büyümesi sağlanacaktır. Bu gelişmelerle birlikte eski küçük sanayi sitesi ise ticaret merkezine dönüştürülerek mevcut kent dokusunun genişleme yönüne uyumlu bir şekilde batı ve kuzeyde büyümesi önerilmiştir. Kentin karayolu etrafında bulunan depolama, sanayi, diğer konut dışı çalışma alanların ve özellikle mevcut konut dokusunun içinde bulunan küçük sanayi ve sanayi alanlarının düzenlenerek bu alanların kentin batısında yer alan önerilecek bölgelerde toplanması hedeflenmiştir (Düzce Belediyesi, 2001).

1985 yılı imar planında, kentin yaşadığı 12 Kasım Düzce depremine kadar yaklaşık 2000 plan değişikliği yapılmıştır. Bir önceki imar planında olduğu gibi bu planda da kuzeydoğu gelişme alanlarında resmi kurumlar yapılamamış, ana bağlantılar sağlanamamış ve bu yöndeki gelişme sadece seyrek konut dokusu düzeyinde kalmıştır. 1963 imar planından sonra güneyde dondurulan bölgelerde plansız gelişmeler yaşanmaya devam etmiştir. Kenti güney ve kuzey yönlerinden saran çevre yolları ve bağlantıları ile yeşil alanların birçoğu yapılamamıştır. Özellikle günümüz kent merkezinde imar affi uygulamaları ile kat yüksekliği artırılarak yoğunluk artırımına gidilmiştir (Çakar vd., 2009).

**1994 yılı ilave imar planı**, 1985 imar planının da birçok değişiklik geçirmesi sonucunda plan bütünlüğü sağlanması amacıyla 1994 yılında kuzey yerleşim alanlarının oluşturulması amacıyla mevcut imar planı yeniden revize edilerek 1994 yılı ilave imar planı hazırlanmıştır (Düzce Belediyesi, 2001).

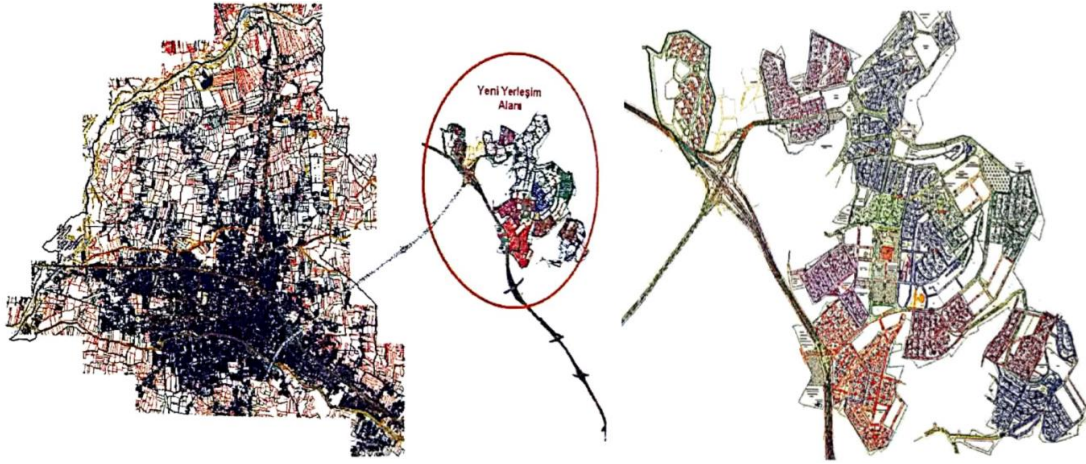
**Mevcut imar planı** kentte yukarıda bahsi geçen imar planlarında sürekli değişiklik yapılmasıyla son halini almıştır (Düzce Belediyesi, 2001). Düzce kentinde 1963-1999 yılları arasında kentsel gelişimin, imar planlarının gerektirdiği kuzeydoğu yönünde değil mevcut İstanbul-Ankara karayolunun güneyinde gerçekleştiği görülmektedir (Şekil 3.1) (Çakar, Polat & Eker, 2009). Düzce kentinde 1999 yılına kadar 1963 yılı imar planı, 1985 yılı imar planı ve 1994 yılı ilave imar planı olmak üzere üç imar planı yaptırılmıştır. İmar planlarının öneriye uygun bir şekilde uygulamaması ve birçok değişiklik geçirerek uygulanamaz hale gelmeleri bunun sonucunda planlarda ön görülen gelişme alanlarının birçoğunun uygulanamaması kentin gelişiminin plansız bir şekilde ilerlemesine neden olmuştur.



Şekil 3.1. 1999 yılı itibariyle Düzce kent merkezi yapılaşma yoğunluğu (Çakar vd., 2009).

**Afetzede yerleşim alanı imar planı;** Düzce kenti 1999 yılında 17 Ağustos depremi ve 12 Kasım depremi olmak üzere iki büyük deprem yaşamıştır. Depremlerde büyük hasarlar alan kentte depremzedeler için konut ihtiyacı ortaya çıkmıştır (Düzce Belediyesi, 2001). TÜBİTAK tarafından hazırlanan raporda kent merkezinin yapılaşma için uygun olmadığı kentin kuzeydoğusunun 1963 yılı imar planında önerildiği gibi yapılaşma için uygun olduğu öngörülmüştür. Bu rapor doğrultusunda kentin yeni yerleşim alanı olarak kent merkezine 6 km. uzakta 329 ha. alanda 10.500 konut öngörülerek Kalıcı Konutlar yeni yerleşim bölgesi düzenlenmiştir (Şekil 3.2). Yeni yerleşim bölgesinde 10.500 konut ile

birlikte alışveriş merkezleri, park, bahçe ve yeşil alanlarda planlanmış ve 2000-2002 yılları arasında inşaatları bitirilerek 2002 yılında hak sahiplerine teslim edilmiştir (Çakar vd., 2009). Depremlerden sonra depremzedelerin konut ihtiyaçlarını kent merkezine yakın alanlarda karşılamak istemeleri merkez çevresinde kaçak yapılaşmalara neden olmuş ve bunun durumun engellenmesi için belediye bazı köyleri mücavir alan sınırları içine almıştır (Düzce Belediyesi, 2001). Yaşanan bu durumlar Düzce ovasının yeşil alanların ve tarım arazilerinin tahrip edilerek doldurulmasına ve kentin kırsal kimliğinin giderek kaybolmasına neden olmuştur.



Şekil 3.2. Düzce kenti yeni yerleşim alanı ve yeni yerleşim alanının kent ile bağlantısı (Çakar vd., 2009).

1999 depremleri sonucunda halkın ilk tepki olarak kentten uzaklaşması ile kent nüfusu azalmış sonrasında devlet teşviki ile sanayinin kente gelmesinin sonucunda kent nüfusu hızlı bir şekilde artış göstermiştir. Kent nüfusunun artışıyla birlikte konut ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Depremler sonrasında kentte ortaya çıkan barınma ihtiyacı ve kentin afet rezerve alanların olmayışı sebebiyle kentteki orman ve mera alanlarında konutlar yapılmaya başlanmıştır ve yeni kentsel gelişmeler yaşanmıştır. Eski kentin deprem sonrası kentte teşvik hareketleri ve yapı stokunun yenilenmesi ile sosyo-ekonomik canlanma sağlanarak kent merkezi hızlı bir büyüme göstermiştir. Bunun sonucunda kentsel yerleşmeler ile kırsal yerleşmeler iç içe geçmiştir. Deprem sonrası yeni yerleşim alanı ile kent merkezi arasındaki boşluklarda hızla dolmaya başlamış ve kent merkezi hızlı bir şekilde yenilenmiştir (Yılmaz, 2011). Düzce Belediyesi depremlerden sonra kent merkezi ve yakın çevresi için plan yenile çalışmaları gerçekleştirmiştir. Kentin mevcut imar planında revizyon kararı alınarak 2020 yılı 170.000 nüfus hedeflenerek düzenlemeler yapılmış ve bu plan 2001 yılında onaylanmıştır (Düzce Valiliği, 2002).

**2001 imar planına** göre; kentsel gelişimde mevcudun korunarak mevcut doku etrafında büyümenin sağlanması ve yeni yerleşim alanlarının planlanması ana yaklaşım felsefesidir. Planda mevcut kent merkezinin korunması ve bu merkez odaklı gelişimin düzenlenmesinin asıl nedeni kentin imgesinde ticaret merkezi niteliğinde olması ve bu niteliğini kaybetmesinin mümkün olmayacağı öngörüsü olmuştur. Bu durumda etkili olan diğer bir etken ise mevcut kent stokunun durumudur (Çakar vd., 2009).

### **3.1.2. Bölüm Değerlendirilmesi**

Düzce kenti kurulduğunda kırsal kimliğe sahip bir yerleşim bölgesi iken Cumhuriyet dönemi boyunca yaşadığı gelişmeler sonucunda ve bulunduğu coğrafi konumunda etkisiyle kırsal kimlikten uzaklaşarak kentsel kimliğe bürünmüştür.

Düzce kentinde imar planlarının uygulanamadığı ve sürekli plan değişiklikleri geçirerek uygulanamaz hale geldiği görülmektedir. Bu durum kentsel gelişime yön verilemediğinin bir göstergesi olup kentin plansız ve hızlı büyümesine neden olmuştur. Öyle ki kentin gelişiminde jeolojik açıdan kuzeydoğu yönünün uygun olduğu öngörülse bile planlanan gelişme alanları gerçekleştirilememiş ve kent mevcut üzerinde veya çevresinde boşlukları doldurarak büyüme göstermiştir. Daha sonra kent 1999 depremlerinde çok büyük hasarlar alarak yerleşim alanları kuzeydoğu yönünde kaydırılmıştır. Bu durum kentlerde planlamanın yapılması kadar uygulamaya geçirilmesinin de önemini ortaya çıkarmıştır. Düzce plansız büyümenin sonucunu depremler karşısında büyük hasarlar alarak deneyimlemiştir.

Düzce'nin tarihsel ve mekânsal gelişim süreci incelendiğinde üç önemli kırılma noktası yaşandığı söylenebilir. Bu kırılmalardan ilki deprem olgusudur. 1999 depremlerinde kent özellikle de kent merkezi büyük ve ağır hasarlar alarak kentin yerleşim alanları ilk imar planı olan 1963 imar planında ve sonraki planlarda da öngörüldüğü üzere kuzeydoğu yönünde kaydırılmış ve burada Kalıcı Konutlar yerleşimleri oluşturulmuştur. Bu kırılma kent makro formunu da büyük ölçüde değiştirerek mevcut kent dokusunun ilk sıçramalı yayılma olmuştur. İkinci kırılma noktası ise depremlerden sonra Düzce'nin il statüsüne alınmış olmasıdır. Bu durum kentsel gelişmeleri hızlandırarak kentin büyümesini sağlamıştır. Üçüncü önemli kırılma noktası ise 2006 yılında Düzce Üniversitesi'nin kurulması olmuştur. Üniversitenin de kurulmasıyla birlikte Düzce'nin kent nüfusu kır nüfusunun önüne geçerek önemli bir ivme kazanmıştır. Bu durum kentteki genç nüfusu artırarak yeni mekânsal ihtiyaçların oluşmasına neden olmuştur. Kalıcı Konutlarda



Geçmişten günümüze Düzce kentinin mekânsal gelişim süreci;

- mevcut kentsel boşlukların doldurulması,
- mevcudun korunması veya eski dokunun yenilenmesi,
- mevcut etrafında yayılmanın planlanması ve
- yeni yerleşim alanlarının açılması olmak üzere dört şekilde gerçekleşmiştir (Şekil 3.4).

Kent mekânsal olarak gelişirken sahip olduğu kırsal kimliğinden uzaklaşmış ve Yeşil Düzce imajını zedeleyen değişimler yaşamıştır. Bu şekilde kent geçmişiyle olan bağlarını zayıflatarak koparma eğilimine girmiştir. Kentte yaşanan bu sorun karşısında Düzce Belediye Başkanlığı 2020-2024 stratejik planında Düzce'nin yeşil ve çevreci kent kimliğinin yeniden ortaya çıkarılmasını amaç ve hedefleri arasına almıştır.

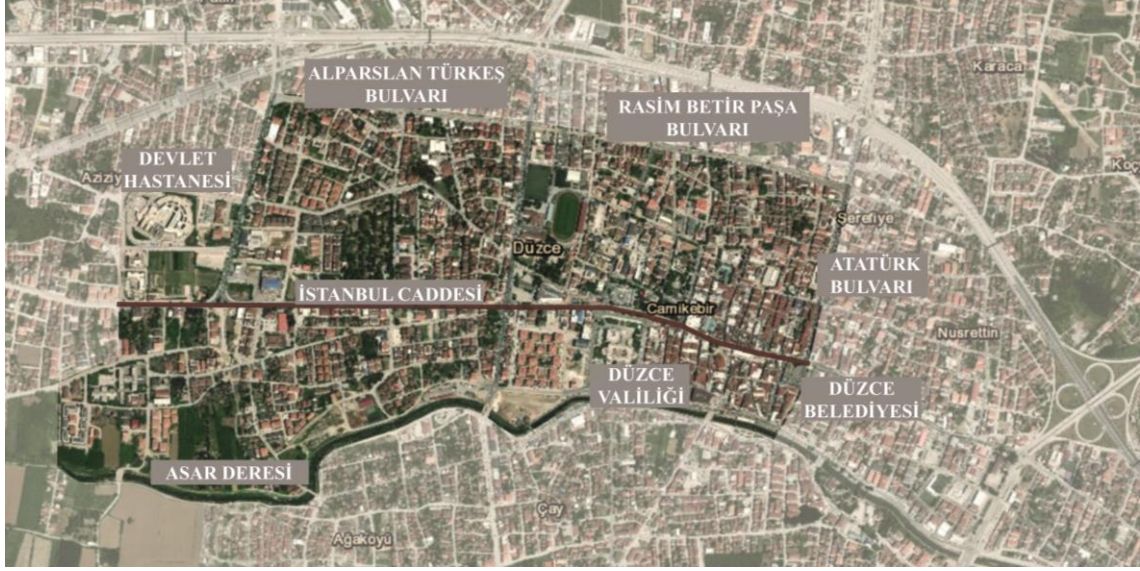
Yapılaşma yoğunluğunun özellikle kent merkezinde artması kentteki doluluk-boşluk dengesinde bozulmalara neden olmuş ve kentsel boşlukların azalması veya niteliksel sorunlar ile karşılaşmasıyla sonuçlanmıştır. Kentteki yapılaşmış alanlar olarak dolulukların artmasıyla birlikte azalan kentsel boşluklar kentlilerin yaşam kalitesinin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmuştur. Bu durum kentin mevcut kentsel boşlukların korunması, niteliklerinin iyileştirilmesi ve potansiyellerinin ortaya konması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır.

### **3.2. ALAN ÇALIŞMASININ SINIRLARI**

Kentsel boşluklar üzerine odaklanan tez kapsamında alan çalışması iki ölçekte gerçekleştirilmiştir. Birinci düzey olarak Düzce kent merkezi belirlenmiş, odak noktası olarak da gerek kent merkezinin tam ortasında bulunması gerekse de kentsel yaşantının büyük bir bölümün bu aks üzerinde gerçekleşmesi nedeniyle İstanbul Caddesi ve yakın çevresi ile sınırlandırılmıştır (Şekil 3.5). Böylece alan çalışmasının sınırları; kuzeyde Alparslan Türkeş Bulvarı ve Rasim Betir Paşa Bulvarı, güneyde Asar Deresi, doğuda Atatürk Bulvarı ve batıda Devlet Hastanesi arasında kalan alan arasındaki bölge olarak tespit edilmiştir (Şekil 3.6).



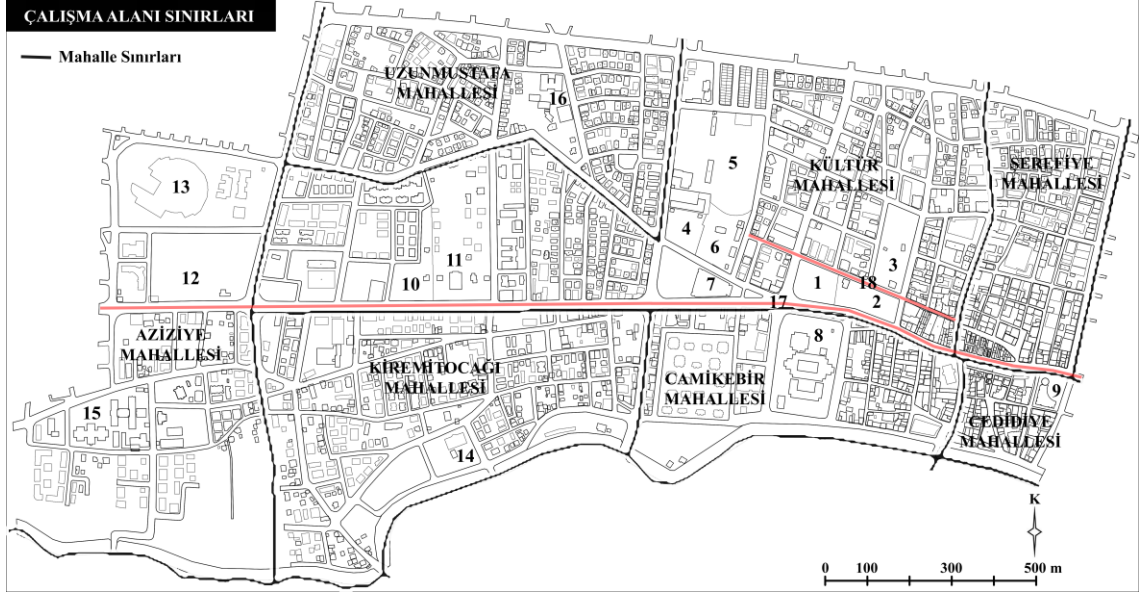
Alan çalışması kent merkezinin yedi mahallesini (Camikebir ve Kiremitocağı mahallelerinin tamamı, Kültür, Şerefiye ve Uzunmustafa mahallelerinin büyük bir bölümü ile Aziziye ve Cedidiye mahallelerinin bir kısmını) kapsamaktadır (Şekil 3.7). Bu mahalleler kentin ilk yerleşim alanlarının bulunduğu mahalleler olmalarının yanı sıra kentin kimliğini ortaya koyan alanlar olarak da değerlendirilmektedir.



Şekil 3.6. Çalışma alanlarının sınırları.

Alan çalışmasının sınırlarının belirlenmesinde; kent merkezinin ulaşım ağında önemli bir konuma sahip olan İstanbul Caddesi, Alparslan Türkeş Bulvarı, Rasim Betir Paşa Bulvarı ve Atatürk Bulvarı ile kentin önemli nirengi noktaları olan Devlet Hastanesi, Düzce Belediyesi ve Düzce Valiliği gibi önemli kamu kuruluşları ve son olarak da kentsel sınırlayıcı elemanlardan olan su ögesi olarak Asar Deresi etkili olmuştur. Alan çalışmasının odağında bulunan İstanbul Caddesi'nin toplam uzunluğu 3,8 km olup araştırmaya konu olan alanın uzunluğu ise yaya kullanımının en yoğun olduğu yaklaşık 2,5 km'lik bir bölümü kapsamaktadır(Şekil 3.6).

Çalışma alanı; kent merkezinde bulunan Anıt Park Meydanı, Avni Akyol Parkı ve İnönü Parkı gibi önemli kentsel boşluklar ile Düzce Belediyesi, Düzce Valiliği ve Devlet Hastanesi gibi önemli kamusal yapıları kapsamaktadır (Şekil 3.7). Bu alan sınırlarının seçilmesindeki temel amaç kent merkezindeki önemli yerleri barındırması ve bütüncül bir temsil niteliği taşımasıdır.



\*1. Anıt Park 2. Avni Akyol Parkı 3. İnönü Parkı 4. 15 Temmuz Parkı 5. 18 Temmuz Stadyumu 6. Askeri Alan 7. Krempark AVM 8. Düzce Valiliği 9. Düzce Belediyesi 10. Kent Park 11. Orman İşletme İl Müdürlüğü 12. Fidanlık 13. Devlet Hastanesi 14. Gençlik Merkezi 15. Eski Devlet Hastanesi 16. Meslek Yüksekokulu 17. İstanbul Caddesi 18. Spor Sokak.

Şekil 3.7. Çalışma alanındaki önemli yerler.

İkinci alan çalışma alanı ise kentsel ölçekte seçilen alan sınırları içerisinde yer alan Spor Sokak özelinde gerçekleştirilmiştir (Şekil 3.7). Bir bölümü yayalaştırılmış durumda bulunan Spor Sokak ve devamı niteliğindeki Gaziantep Caddesi kent merkezindeki önemli kentsel boşluklardır. Spor Sokak'ın bir bölümünde sadece yaya diğer bir bölümünde ise hem yaya hem taşıt kullanımının bulunması çalışma alanı olarak seçilmesinde belirleyici etken olmuştur. Kültür mahallesine bulunan ve iki ayrı niteliğe sahip olan Spor Sokak kent merkezinde önemli bir konuma ve role sahiptir. 524 metre uzunluğa sahip olan Spor Sokağın yayalaştırılmış uzunluğu ise 126 metredir.

Alan çalışması kent ve sokak olmak üzere iki farklı ölçekte gerçekleştirilmiştir. Bunun nedeni boşlukları buldukları kentin bütüncül bağlamından koparmadan kentsel ölçekte kavrayabilmek ve daha sonrasında yapılan detaylı analizlerle kent bağlamıyla ilişkisini tanımlayabilmektir. Alan çalışmasının ilk aşamasında kent merkezindeki kentsel boşluklar tespit edilerek boşluk analizleri yapılmış ve daha sonra bu kentsel boşluklar içerisinde Spor Sokak'ın detaylı mekânsal analizi yapılmıştır.

### 3.3. BOŞLUK ANALİZLERİ

Boşluk analizi belirli bir konu, çerçeve ya da bağlamdaki boşlukları tanımlamak için kullanılan bir yöntemdir (Hamelin, 2016). Bu çalışmada “boşluk analizi” kentsel boşlukları tanımlamak için kullanılmıştır. Boşluk analizleri ile kent merkezinde mevcutta var olan kentsel boşlukların tespit edilmesi amaçlanmış olup bu boşlukların durumu, birbirleriyle ilişkisi ve sürekliliği gibi nitelikleriyle kentsel nitelikleri incelenmiştir. Analizler öncesinde kentin tarihsel değişim ve gelişim süreci de ayrıntılı incelenmiştir. Böylece kentsel boşlukların geçmişiyile bugün ve bugünle gelecek için varlıklarının, yeterliliklerinin ve devamlılıklarının da ortaya konması sağlanmıştır.

Çalışma alanında yapılan **boşluk analizleri**; doluluk-boşluk, boşluk kategori, yeşil alan, yapı adaları içi boşluk ve yol ağları olmak üzere beş başlıktan oluşmaktadır. Doluluk-boşluk analizinde çalışma alanındaki yapılaşmış alanlar olan kentsel doluluklar ile kentsel boşluklar üzerinde inceleme yapılmıştır. Yol ağları analizinde mevcut yol dokusu ile yol niteliği barındıran su ögesi ortaya konulmuştur. Yeşil alan analizinde çalışma alanında bütüncül bir yeşil dokuya sahip tüm lekeler yer vermeye çalışılarak hangi nitelikte alanlar olduğu incelenmiştir. Yapı adaları içi boşluk analizinde çalışma alanında yer alan yapı adalarının sahip olduğu boşluk oranlarının yüzdeleri ortaya konularak inceleme yapılmıştır. Boşluk kategori analizinde ise çalışma alanlarındaki kentsel boşluk çeşitleri bütüncül bir şekilde ortaya konulmuştur.

Yapılan bu analizler plan düzleminde iki boyutlu olarak aktarılırken çalışma alanındaki fotoğraflara da yer verilerek kentsel boşlukların üçüncü boyutta yarattığı etki de ortaya konulmuştur.

#### 3.3.1. Doluluk-Boşluk Analizi

Doluluk-boşluk analizi çalışma alanında yapılan ilk analiz olup kent merkezindeki dolu-boş durumunu net bir şekilde ortaya koymakta ve şekil-zemin ilişkisini yansıtmaktadır. Doluluklar siyah renkte gösterilirken boşluklar beyaz olarak gösterilmiştir. Çalışma alanında yer alan yapılaşmış alanlar olan doluluklar ve boşluklar dışındaki yol ağları, peyzaj elamanları gibi planda yer alan tüm unsurlar gösterilmeyerek kentteki doluluk ve boşlukların kompozisyon biçimleri ve oluşturdukları kentsel paternler ortaya konulmuştur. Bu şekilde çalışma alanının sahip olduğu dolu-boş ilişkisi açık bir şekilde görülmekte ve yorumlanabilmektedir.



Şekil 3.8. Doluluk-boşluk analizi (Altılık Harita: 2016 halihazır haritanın güncelle uygun düzenlenmesiyle oluşturulmuştur).

Doluluk-boşluk analizi sonucunda alandaki en büyük boşluklardan birini İnönü Parkı, Avni Akyol Parkı ve devamındaki Anıt Park Meydanı oluşturmuştur. Bu örnekte görüldüğü gibi süreklilik özelliği gösteren bağlantılı boşlukların kentsel ölçekte daha büyük ve nitelikli bir boşluk olarak algılanması kentsel dokuyu oldukça olumlu etkileyen önemli bir faktördür. Öyle ki yapılaşmış alanların sürekli artış gösterdiği kent merkezinde bu türden büyük ve nitelikli boşluklar dolu-boş ilişkisini dengeleyen en önemli unsurlardır. Çalışma alanının batısındaki fidanlık bölgesi, 18 Temmuz stadyumu ile spor alanları ve 15 Temmuz Parkı ile Krem Park AVM'nin arkasında kalan alan kentsel ölçekte algılanabilen diğer önemli büyük kentsel boşluklardır.

Çalışma alanının doğu ve güney-doğu yönünde dolulukların artması bu bölgenin sıkışık bir görünüm sergilemesine neden olmakta ve çalışma alanının genelindeki dolu-boş dengesini olumsuz yönde etkilemektedir.

Yapılan analiz sonucunda çalışma alanı olan kent merkezindeki baskın unsurun kentteki doluluklar olduğu kentsel boşlukların ikinci plana itilerek arka planda kaldığı gözlemlenmiştir. Kentsel boşlukların küçük ölçekli ve parçalı durumu algılanmasını zorlaştırırken yer yer büyük ölçekli boşluklara da rastlanmakta olup bu durum olumlu olarak değerlendirilmektedir.



kayıp alan, Krempark AVM'nin arka tarafında yer alan, bir bölümü otopark amaçlı kullanılırken önemli bir bölümü ise herhangi bir kullanımla ilişkilendirilmemiş büyük bir boşluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüzde, kayıp alan olarak yer alan bu boşlukta inşaat çalışmaları gözlemlenmektedir. Bu örnekte de görüldüğü gibi kentte kullanılmayan atıl kalmış boşluklar nitelik değiştirerek kentlere yapılaşma alanları olarak katılmakta boşluk olarak kazandırılma potansiyelleri göz ardı edilmektedir. Kent merkezlerinde arsa değerlerinin yüksek oluşu ve kentsel rant gibi etmenler boşlukların kentsel dokuya "boşluk" olarak değil "doluluk" olarak katılması durumunun başlıca nedenleridir. Çalışma alanındaki olumsuz bir durum olarak "boşlukların doldurulmasının" aksine kentsel boşluklarda yer alan yapıların kaldırılmasıyla bu alanların genişletilerek niteliklerinin artırıldığı olumlu örnekler de bulunmaktadır. Avni Akyol Parkı ile İnönü Park'ında yer alan birkaç yapının yıkılıp ortaya çıkan boşlukların park kullanıma katılması kentsel boşluklarda gerçekleşen değişimlere olumlu birer örnektir.



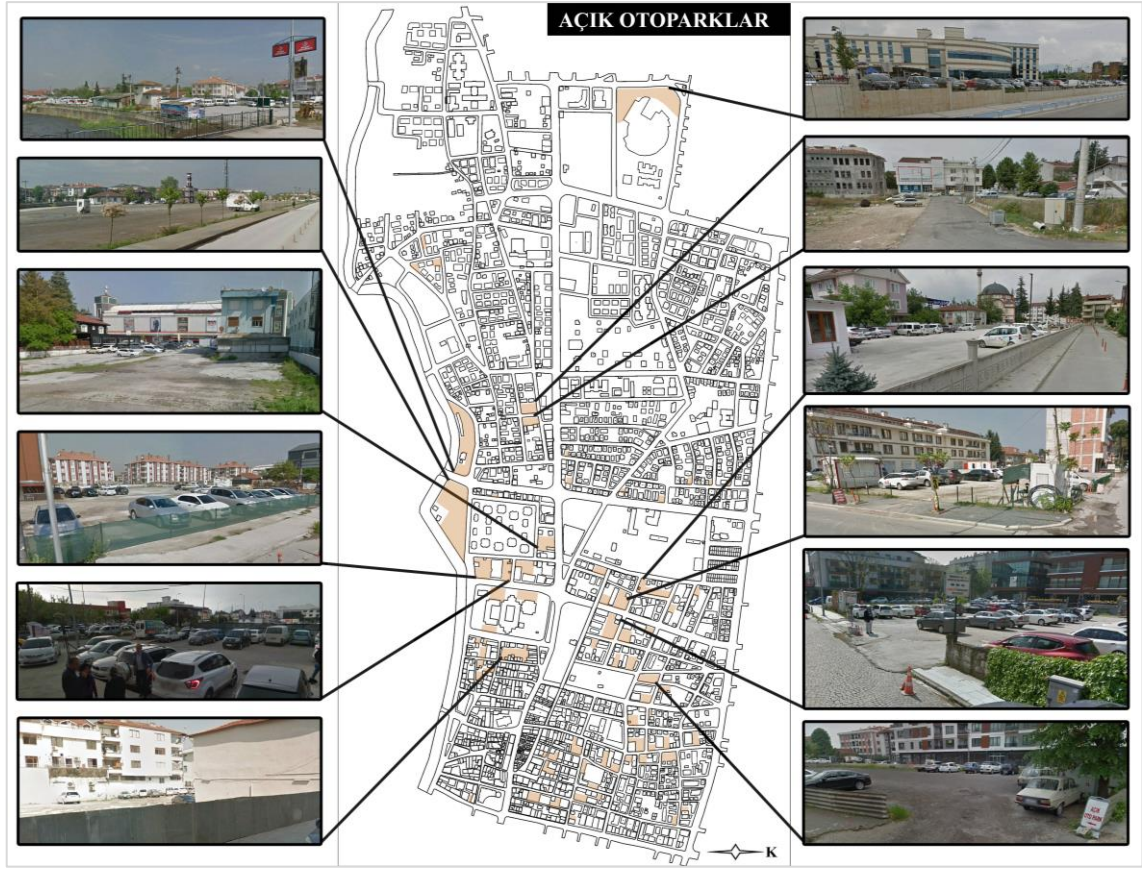
Şekil 3.10. Kayıp alanların durumu.

Çalışma alanındaki diğer büyük ölçekli kayıp alanlar ise Düzce Gençlik Merkezi'nin bitişiğinde ve yanında bulunan boşluklardır. Önemli bir alana yayılan ve Asar Deresi'nin yanında bulunan bu boşluklar herhangi bir kullanımla ilişkilendirilmemiş olup kentsel alanda kayıp alanlar olarak yer almaktadır. Büyük ölçekli kayıp alanlar dışında bu alanlara göre küçük ölçekli olarak nitelendirebileceğimiz herhangi bir kullanımla ilişkilendirilmemiş ve kullanıcının görsel algısı açısından da çevresini olumsuz yönde etkileyen kayıp alanlar bulunmaktadır. Küçük ölçekli kayıp alanlar genellikle yapı adaları içerisinde yapılaşmanın olmadığı parsellerin atıl alanlar olarak kalmalarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır (Şekil 3.10).

### 3.3.2.2. Açık Otoparklar

Kent merkezinde yeşil lekelerden sonra varlıkları ve yayılımları en çok olan kentsel boşluklar, açık otoparklar olarak kullanılan alanlardır. Düzce kent merkezinde otopark ihtiyacının büyük bir bölümünün açık otoparklar şeklinde karşılanması bu kullanımla ilişkilendirilmiş boşluk sayısını artırmaktadır. Bu nedenle çalışma alanında açık otopark olarak kullanılan kentsel ilişkilerin zayıfladığı ve görsel açıdan olumsuz imajlar sergileyen kentsel boşluklar bulunmaktadır. Bu olumsuz imajlar sadece açık otopark olarak kullanılan kentsel boşluklarda değil aynı zamanda ulaşım ağını oluşturan yolların kenarlarında ve çeperlerinde de gözlemlenmektedir. Taşıtların yaya alanlarına ve kaldırımlara taşması kent merkezinde otopark sorununun önemli yansımalarıdır. Çalışma alanındaki açık otopark olarak kullanılan kentsel boşlukların kentsel çevrelerden görüntüleri incelendiğinde; Düzce Devlet Hastanesi bahçesinin neredeyse tamamının ve Asar Deresi etrafındaki büyük ölçekli boşlukların otopark amaçlı kullanıldığı görülmektedir. Görüldüğü üzere bu boşluklar kentsel yaşantı ile ilişkilendirilmemiş ve estetik yönden olumsuz imajlar sergilemektedirler (Şekil 3.11).

Kentsel boşlukların giderek azaldığı ve varlıkların önem kazandığı kent merkezlerinde, geniş alanlara yayılmış açık otopark kullanımlı kentsel boşlukların varlığı ve neden oldukları olumsuz durumlar çalışma alanında çözümlenmesi gereken en önemli sorunlardandır. Büyük ölçekli açık otoparkların yanında yapı adaları içerisindeki küçük ölçekli boşluklarında açık otopark olarak kullanımı oldukça yaygın rastlanan bir durumdur. Çalışma alanındaki bu türden boşluklar yapılaşmanın artmasıyla birlikte arttığı tespit edilmiştir. Öyle ki kentsel boşluk oranının giderek azaldığı çalışma alanının doğusunda yer alan yapı adalarında bulunan kentsel boşlukların neredeyse tamamının açık otopark olarak kullanıldığı gözlemlenmiştir.

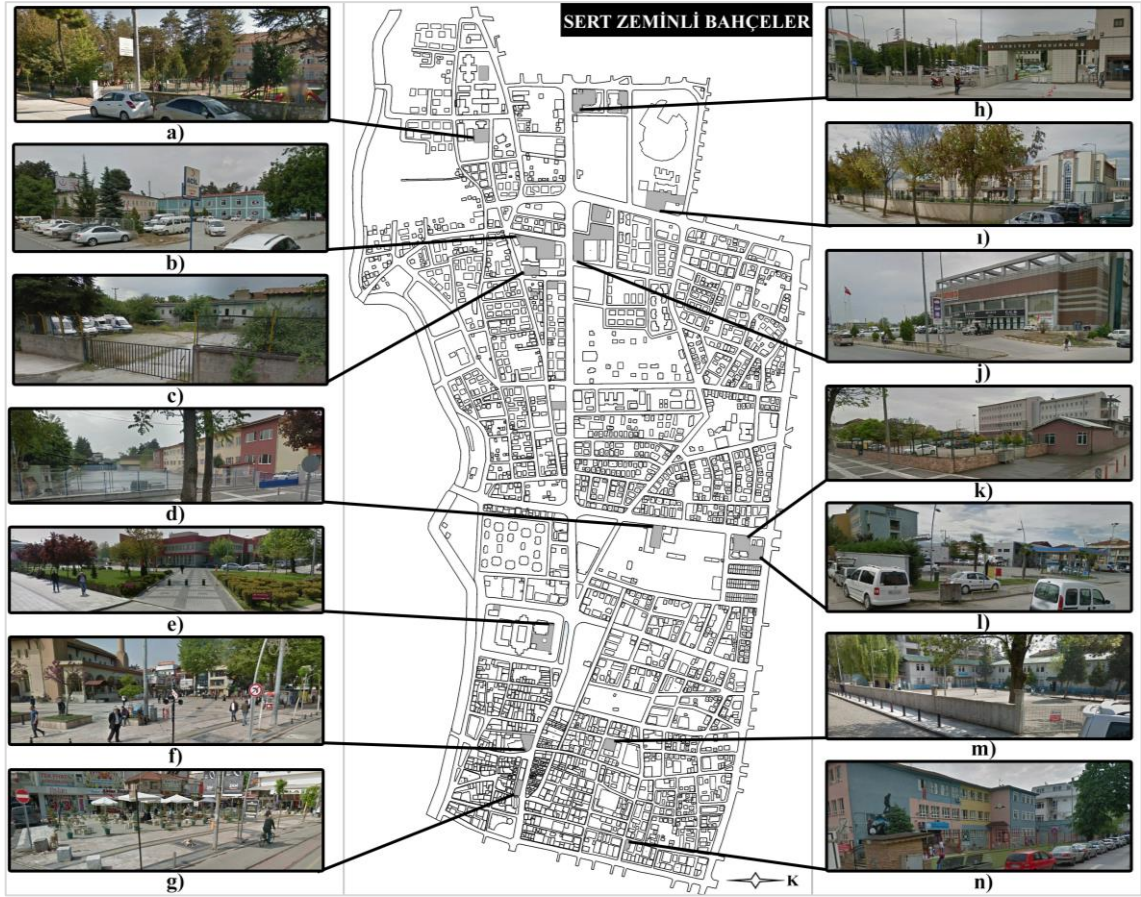


Şekil 3.11. Açık otopark olarak kullanılan kentsel boşlukların durumu.

### 3.3.2.3. Sert Zeminli Bahçeler

Boşluk kategori analizinde yeşil dokunun az olduğu bahçe kullanımlı kentsel boşluklar, sert zeminli bahçeler olarak sınıflandırılmıştır. Çalışma alanı incelendiğinde sert zeminli bahçelerin büyük bir bölümünün okul, hastane ve cami gibi kamu yapılarında bulunduğu tespit edilmiştir. Sert zeminli bahçelerin yarı-kamusal ve kamusal kullanımına göre biçimlendiği görülmektedir. Okullar gibi eğitim yapılarında sert zeminli bahçeler ile yol arasında duvar gibi sınırlar bulunurken cami ve çay bahçesi gibi yerlerde hiçbir sınır bulunmamaktadır (Şekil 3.12).

Çalışma alanında bulunan; Aziziye İlkokul ve Ortaokulu, Mustafa Kemal Ortaokulu, 15 Temmuz Şehitler Anadolu Lisesi, Namık Kemal İlkokulu ve İsmet Paşa Ortaokulu bahçeleri içerdiği yeşil dokunun azlığından dolayı sert zeminli bahçeler olarak sınıflandırılmıştır. Bu alanlar öğrencilerin toplanma, eğlence gibi amaçlarla kullandıkları çevresinden sınırlar ile ayrılarak şekillendirilmiş kentsel boşluklardır. Çalışma alanında kamusal olarak en yoğun kullanımı bulunan Büyük Cami bahçesi ise hiçbir sınır elemanı bulundurmayarak çevresindeki yollarla bütünleşmiş bir biçimdedir.



\* a) Aziziye İlkokul ve Ortaokul Bahçesi, b) Eski Atatürk Devlet Hastanesi Bahçesi, c) Eski Atatürk Devlet Hastanesi Arka Bahçesi, d) Mustafa Kemal Ortaokulu Bahçesi, e) Düzce Valiliği Bahçesi, f) Büyük Cami Bahçesi, g) Cedidiye Mahallesi Çay Bahçesi h) İl Emniyet Müdürlüğü Bahçesi, i) 15 Temmuz Şehitler Anadolu Lisesi Bahçesi, j) İş yeri bahçesi, k) Mesleki Eğitim Merkezi Bahçesi l) Akaryakıt İstasyon Bahçesi, m) Namık Kemal İlkokulu Bahçesi n) İsmet Paşa Ortaokulu Bahçesi.

Şekil 3.12. Çalışma alanındaki sert zeminli bahçelerin durumu.

Çalışma alanındaki sert zeminli bahçeler yeşil dokuyu az miktarda olsa da barındırarak yeşil alanlarla katkı sağlamaktadır. Bununla birlikte çalışma alanının doğusunda artan kentsel doluluklar içerisinde bu türden kentsel boşluklar açıklık etkisinin hissedildiği önemli kentsel boşluklar olarak karşımıza çıkmaktadır.

#### 3.3.2.4. Meydanlar

Kent merkezinde meydan niteliğine sahip dört kentsel boşluk tespit edilmiştir. Ancak çalışma alanındaki kentsel ölçekte meydan ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte tek kentsel boşluk olarak Anıt Park bulunmaktadır. Anıt Park kent merkezinde hem meydan niteliği hem de yeşil alan niteliği gösteren önemli bir kentsel boşluktur. Kentliler tarafından yoğun kullanıma sahip Anıt Park genellikle toplanma, dinlenme, tören, miting eğlence gibi etkinlikler için kullanılmaktadır. Meydan niteliği gösteren diğer kentsel boşluklar ise Krempark AVM'nin ana girişinde, Düzce Valiliği ve Düzce Belediyesi'nin

önünde bulunan alanlardır. Bu alanlar ise daha küçük ölçekli boşluklar olup genellikle toplanma, dinlenme, geçiş alanı gibi amaçlar ile kullanıldıkları gözlemlenmektedir (Şekil 3.13).



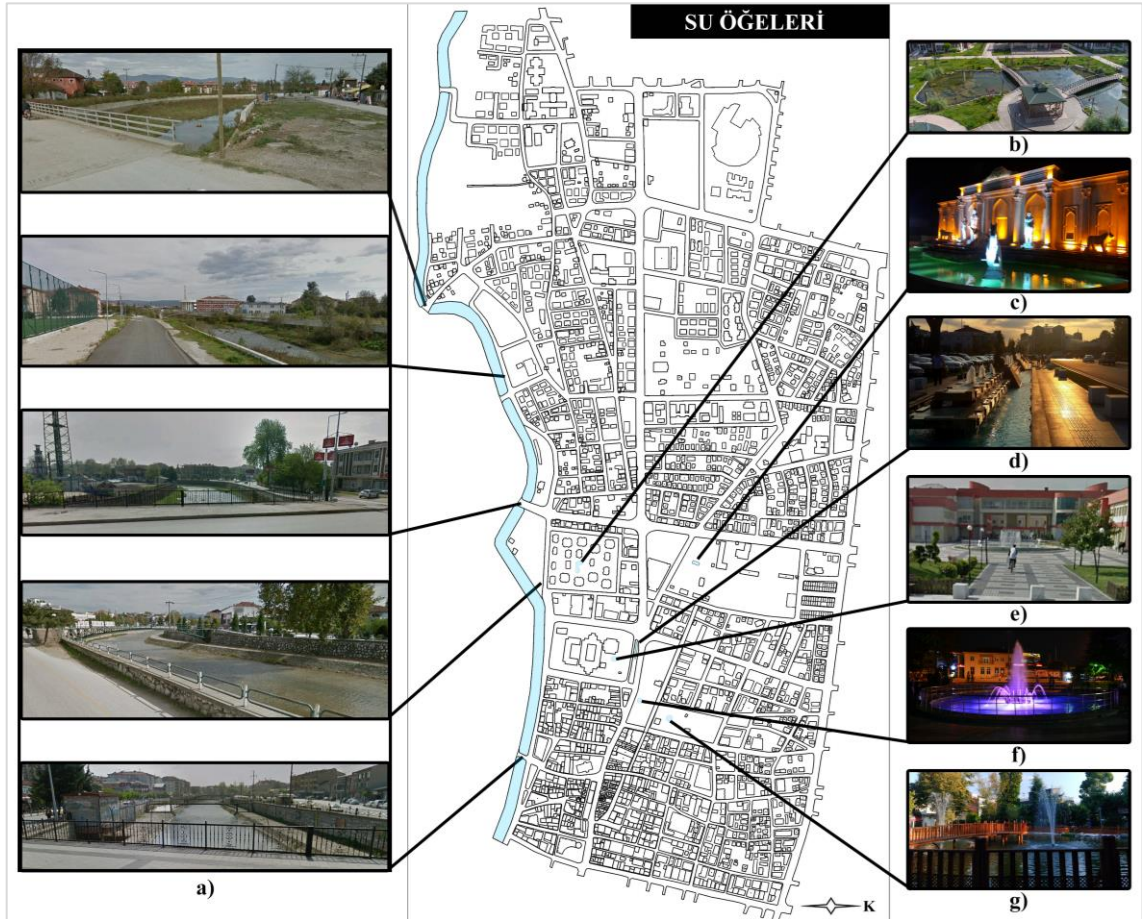
\* a) Krempark AVM Meydanı, b) Anıt Park Meydanı, c) Düzce Valiliği Meydanı d) Düzce Belediyesi Meydanı.

Şekil 3.13. Çalışma alanındaki meydanların durumu.

### 3.3.2.5. Su Öğeleri

Kent merkezindeki su öğeleri, tasarlanmamış doğal boşluklar ve tasarlanmış karma boşluklar olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışma alanında bulunan Asar Deresi kent merkezindeki önemli doğal bir boşluktur. Su öğelerinin geniş rekreasyon imkanları sağlamaları bulunduğu konum için oldukça avantajlı bir durum olup kent merkezinde bulunan Asar Deresi'nde bu avantajın kullanılmadığı ve doğa-kent ilişkisinin

kurulamayarak sahip olduğu potansiyelin ortaya çıkarılmadığı gözlemlenmiştir. Görüldüğü üzere kent merkezinde İstanbul Caddesi'ne paralel bir şekilde bulunan Asar Deresi kentsel kullanımla ilişkilendirilememiş bir durumdadır. Aynı zamanda kentsel çevrede görsel açıdan olumsuz imajlar oluşturması çalışma alanındaki önemli sorunlardandır. Asar Deresi için 2017 yılında düzenleme projesi hazırlatıldığı ama gerçekleştirilemediği bilinmektedir.



\* a) Asar Deresi, b) TOKİ, Camikebir Mahallesi, c) 15 Temmuz Parkı, d) Anıt Park karşısı, e) Düzce Valiliği Bahçesi, f) Avni Akyol Parkı, g) İnönü Parkı.

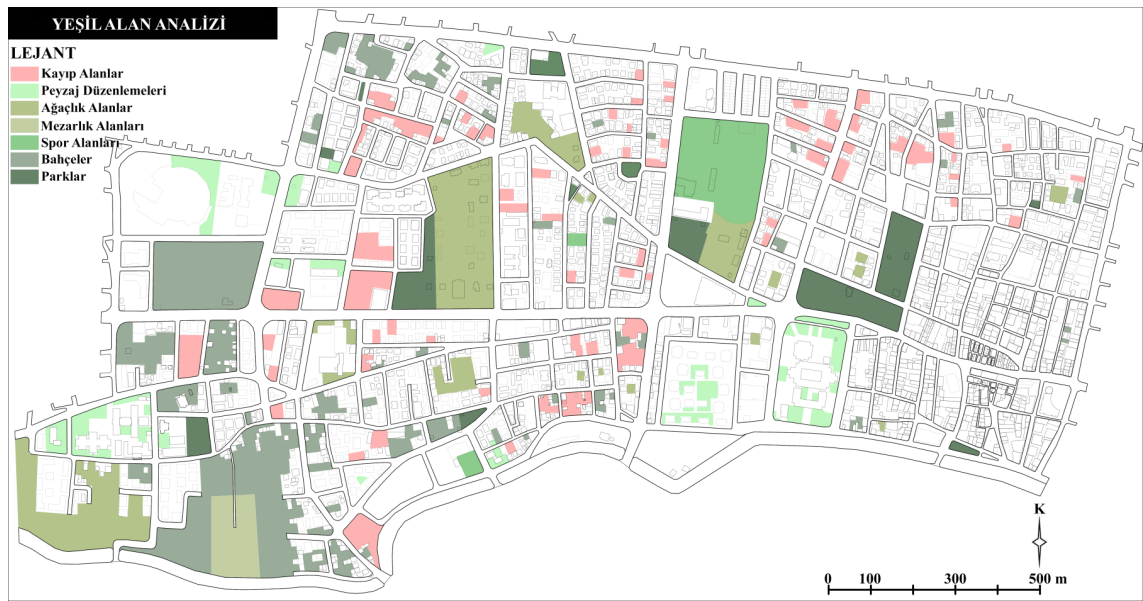
Şekil 3.14. Çalışma alanındaki su öğelerinin durumu.

Günümüzde ise yeni projeler söz konusudur. Çalışma alanındaki diğer önemli su öğeleri ise toplu konutlarda, parklarda, bahçelerde bulunan su peyzajları ve göletler şeklindeki tasarlanmış karma boşluklardır. Bu türden boşluklar buldukları bağlamda sağladıkları görsel ve işitsel etkilerinden dolayı önemlidir (Şekil 3.14).

### 3.3.3. Yeşil Alan Analizi

Yeşil doku barındıran farklı niteliklerdeki kentsel boşluklar yeşil alan analizinde incelenerek hangi nitelikte yeşil dokular olduğu tespit edilmiştir. Çalışma alanındaki kentsel ölçekte algılanabilirliği yüksek olan yeşil alanlar; parklar, bahçeler, spor alanları, mezarlıklar, ağaçlık alanlar, peyzaj düzenlemeleri ve kayıp alanlar olmak üzere yedi kategoride incelenmiştir.

Yeşil alan analizinde yeşil dokuya sahip fakat herhangi bir kullanım ile ilişkilendirilmemiş boşluklar **kayıp alanlar** olarak nitelendirilmiştir. Bu boşlukların yeşil doku barındırmaları kentsel çevreye olumlu bir katkı olarak düşünülmekte fakat kullanılmayan alanlar olmalarıyla da kentsel çevreyi olumsuz yönde etkilemektedir.



Şekil 3.15. Yeşil alan analizi.

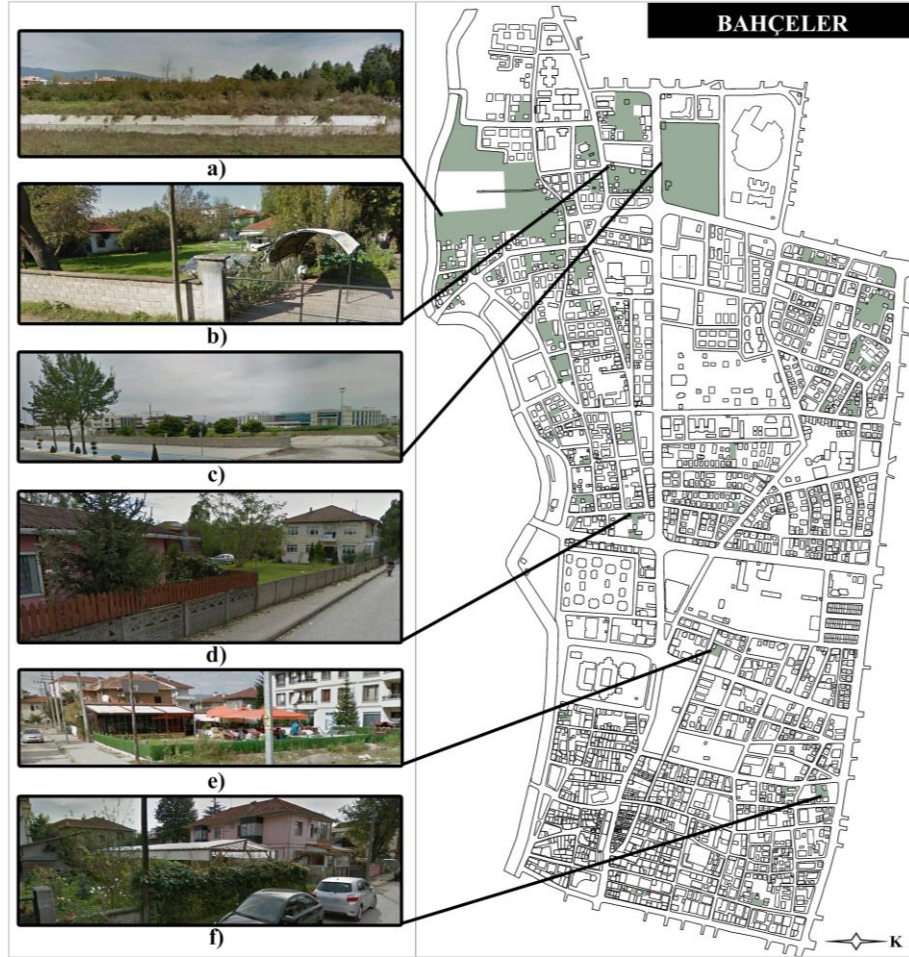
Yeşil alanlar incelendiğinde **parklar**; Aziziye Mahallesi Parkı, Kent Park, Kiremitocağı Mahallesi Parkı, 15 Temmuz Şehitleri Parkı, Avni Akyol Parkı, Celalettin Özdal Parkı, Uzun Mustafa Mahallesi Çocuk Parkı, Konak Düğün Salonu Parkı, Park, Uzun Mustafa Mahallesi, Anıt Park, İnönü Parkı, Şerefiye Mahallesi Çocuk Parkı'dır (Şekil 3.16). Çalışma alanındaki önemli kentsel boşluklar olan yeşil alanlar incelendiğinde Kent Park, İnönü Parkı, Avni Akyol Parkı ile devamındaki Anıt Park'ın en geniş ve kullanılabilirliği en fazla olan yeşil alanlar olduğu tespit edilmiştir. Ancak yol kenarlarında park etmiş araçlar bu boşluklar etrafında sınır oluşturarak kentsel bağlantıyı zayıflatmaktadır. Bu durum bu türden büyük ölçekli boşlukların etrafında oldukça rastlanan bir sorundur. Kent düzeyindeki yeşil alanlar olan parklar, karma boşluk niteliğine sahip kamusal olarak en





Şekil 3.18. Avni Akyol Parkı'nın panoramik görüntüsü (Kaynak: Yazar).

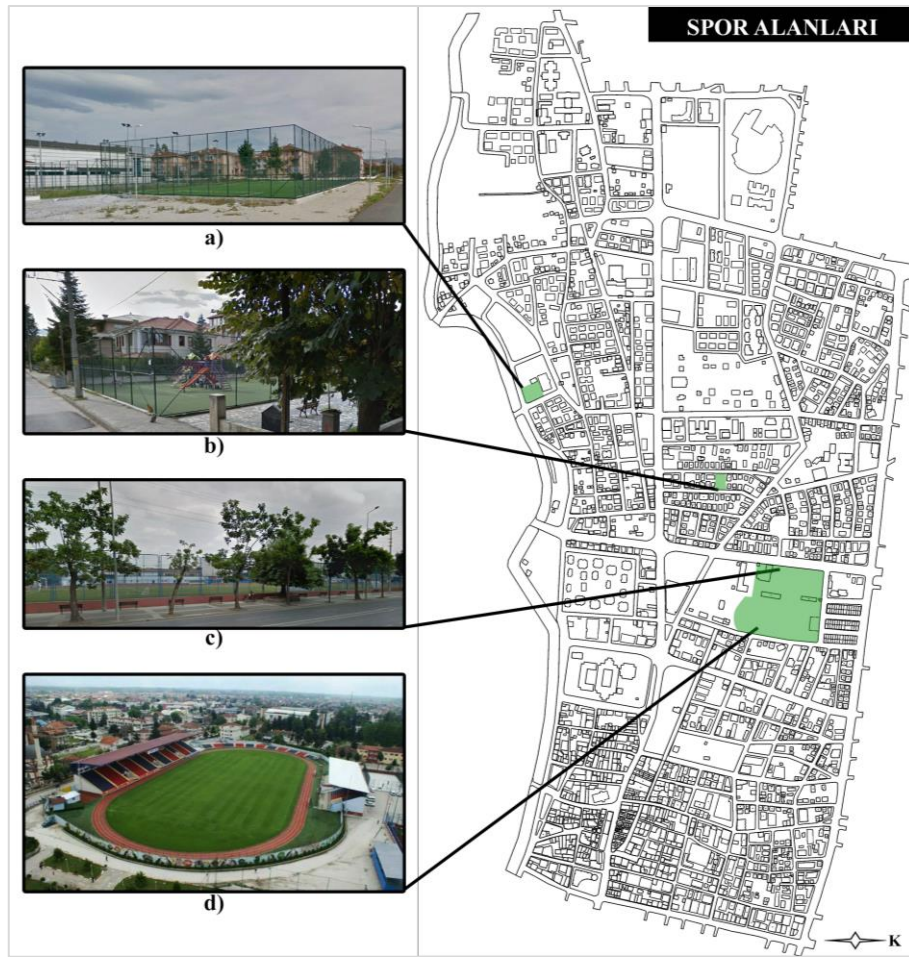
Yeşil alanlar olarak parklar incelendiğinde süreklilik ve bağlantılılık özellikleri gösteren yeşil alanların bütünde daha nitelikli kentsel boşluklar oluşturdukları tespit edilmiş olup çalışma alanında İnönü Parkı, Avni Akyol Parkı ile Anıt Park'ın oluşturdukları bu bütüncül boşluk kentsel dolulukların içinde önemli bir açıklık etkisi oluşmasını sağlamıştır (Şekil 3.16, Şekil 3.17 ve Şekil 3.18).



\* a) Aziziye Mahallesi ve Kiremitocağı Mahallesi, b) Aziziye Mahallesi konut bahçeleri, c) Fidanlık, d) Kiremitocağı Mahallesi konut bahçesi, e) Kafe Bahçesi, f) Kültür Mahallesi, konut bahçesi.

Şekil 3.19. Çalışma alanındaki bahçelerin durumu.

Yeşil alanlar incelendiğinde **bahçeler**; fidanlık, fındıklık bahçeleri, cami bahçeleri ile az sayıda bulunan müstakil konut bahçeleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Kent merkezinde bulunan yeşil alanların niteliği incelendiğinde önceleri kırsal bir kimliğe sahip olan bu yerleşimin bu kimlikten oldukça uzaklaştığı görülmektedir. Alanda dağınık bir şekilde bulunan fındık bahçeleri ile müstakil konut bahçeleri kırsal kimliğin sürdürülebildiği az sayıdaki boşluklardır. Çalışma alanında Düzce Devlet Hastanesi karşısında yer alan fidanlık, kent merkezinde bahçe niteliğine sahip en büyük yeşil alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Büyük ölçekli önemli bir kentsel boşluk olan bu alanın doldurulma girişimleri ile tahrip edildiği gözlemlenmektedir (Şekil 3.19).

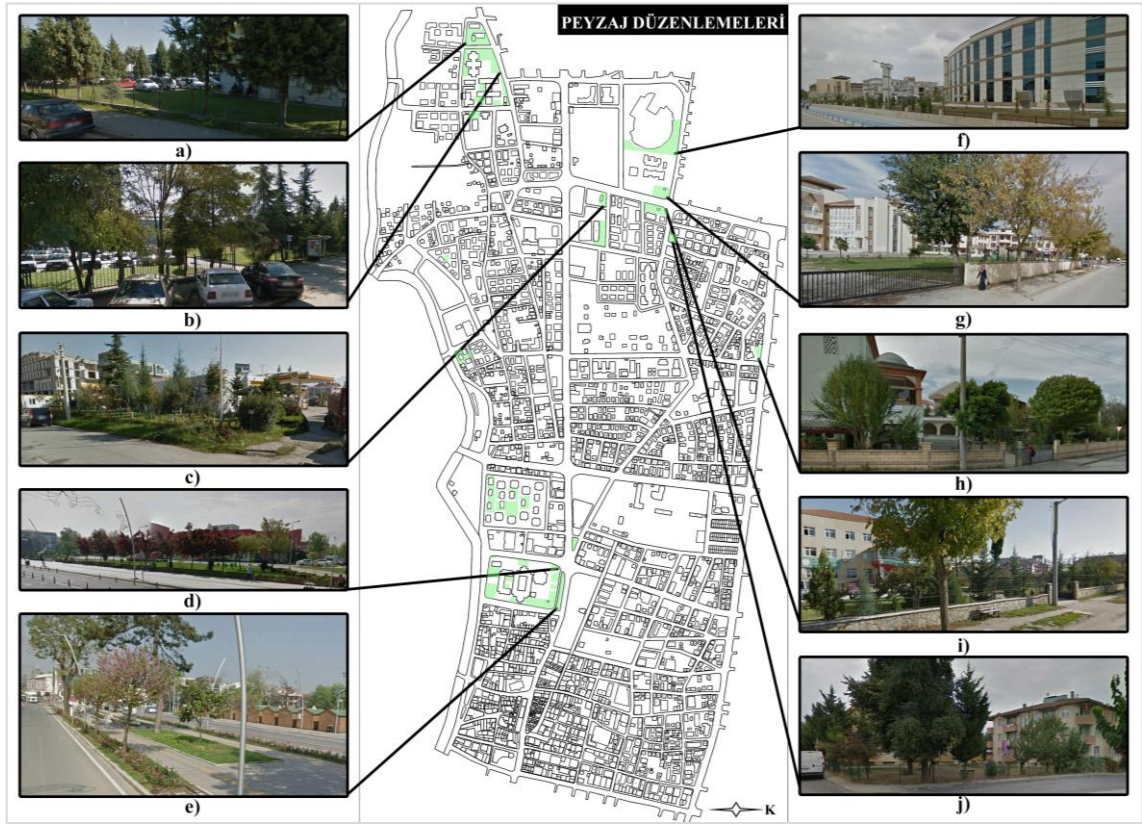


\* a) Düzce Gençlik Merkezi, b) Mahalle Parkı, c) Kültür Mahallesi Halı Saha, d) 18 Temmuz Stadyumu.

Şekil 3.20. Çalışma alanındaki spor alanlarının durumu.

Çalışma alanındaki yeşil alanlar incelendiğinde **spor alanları**; 18 Temmuz Stadyumu ve çevresinde bulunan sahalar, Gençlik merkezi spor sahaları, okul yapılarının bahçesinde bulunan sahalar şeklindedir. Bunların dışında mahalle parklarında da spor sahalarına

rastlamak mümkündür. 18 Temmuz Stadyumu ve çevresinde bulunan sahalar büyük ölçekli boşluklar olup kent merkezinde geniş açıklık etkisi yaratmaktadır (Şekil 3.20).



\* a) Düzce Belediyesi Sosyal Tesisleri, b) Eski Devlet Hastanesi bahçesi, c) Akaryakıt İstasyon Bahçesi, d) Düzce Valiliği, e) İstanbul Caddesi, f) Atatürk Devlet Hastanesi, g) 15 Temmuz Şehitler Anadolu Lisesi, h) Uzun Mustafa Mahallesi Cami, i) Halk Eğitim Merkezi, j) Toplu konut bahçesi.

Şekil 3.21. Çalışma alanındaki peyzaj düzenlemelerinin durumu.

Yeşil alanlar incelendiğinde **peyzaj düzenlemeleri**; Düzce Devlet Hastanesi, Eski Devlet Hastanesi, Düzce Valiliği, 15 Temmuz Şehitler Anadolu Lisesi, Halk Eğitim Merkezi, Uzunmustafa Mahallesi Cami ile Anıt Park karşısında İstanbul Caddesi üzerinde ve toplu konut alanlarında bulunduğu gözlemlenmektedir (Şekil 3.21).



Şekil 3.22. Çalışma alanında bulunan mezarlık alanı.

Yeşil alanlar incelendiğinde **mezarlık alanları**; Aziziye ve Kiremitocağı mahalle mezarlığının bulunduğu kentsel boşluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışma alanında Asar Deresi'nin yanında bulunan büyük bir alana yayılmış mezarlık alanı yeşil doku yoğunluğunu artıran önemli bir kentsel boşluktur. Tez çalışmasında diğer boşluklar olarak sınıflandırılan mezarlıklar alan çalışmasında yeşil dokunun yoğunluğundan dolayı yeşil alanlar olarak ele alınmıştır (Şekil 3.22).



\* a) Aziziye Mahallesi, b) Kent Park, c) Orman İşletmesi Müdürlüğü, d) Düzce Meslek Yüksekokulu yanında, e) Askerlik Şubesi.

Şekil 3.23. Çalışma alanındaki ağaçlık alanlarının durumu.

Yeşil alanlar incelendiğinde çalışma alanında bulunan **ağaçlık alanların**; alanın güney batısında bulunan Aziziye Mahallesinde, Kent Park'ta, Orman İşletmesi Müdürlüğü alanında, Düzce Meslek Yüksekokulu yanında, askerlik şubesinin bulunduğu askeri alanda yoğunlukta olmak üzere ve yapı adalarında ise az sayıda yer aldığı tespit edilmiştir (Şekil 3.23). Avni Akyol Parkı ve İnönü parkında da ağaçlık alanlar bulunmaktadır. Kırsal kimliğin korunmaya çalışıldığı ağaçlık alanlar, kentin nefes alabildiği önemli karma





Boşluk yoğunluk analizi sonucunda boşluk yoğunluğu %90'dan fazla olan alanların buldukları bağlamada geniş açıklık etkisi yarattıkları tespit edilmiştir. Boşluk yoğunluğu %40'tan az olan alanların ise buldukları bağlamada sıkışmışlık etkisi yarattıkları gözlemlenmiştir (Şekil 3.25).

### 3.3.5. Yol Ağları Analizi

Yol ağları analizi bu çalışmada yapılan belirleyici bir analizdir. Bunun en önemli nedenlerinden biri yolların buldukları bağlamı şekillendirdiği veya bulunduğu bağlama göre şekillenebildiğidir. Diğer önemli bir nedeni ise bu tezde yapılan ikinci alan çalışmasının yol üzerine kurgulanmış olmasıdır. Önemli kentsel izler olarak yollar siyah renkte ve diğer önemli bir iz olan Asar Deresi ise mavi olarak gösterilmiştir. Tasarlanmış kentsel bir boşluk olarak yollar kent merkezinde baskın bir şekilde yapay boşluklar olarak yer almakta Asar Deresi ise doğal bir boşluk olarak çalışma alanının içerisinde geçmektedir.



Şekil 3.26. Yol ağları analizi (Altılık Harita: 2016 halihazır haritanın güncelle uygun düzenlenmesiyle oluşturulmuştur).

Yol ağları analizi incelendiğinde çalışma alanındaki yapı adalarının varlığı yapı yoğunluğunun artışına paralel bir şekilde artış göstermektedir. Buna göre yapı yoğunluğunun azaldığı alanlarda yapı adası varlığı azalırken düşeyde Düzce Valiliği ve Düzce Belediyesi arasında kalan, kentin yapı yoğunluğunun çoğunlukta olduğu alanlarda artış göstermektedir.



incelenmiştir (Şekil 3.27).

### 3.3.6. Sonuçların Değerlendirilmesi

Düzce kent merkezinde belirli alan sınırları içerisinde yapılan boşluk analizleri sonucunda alanda bulunan kentsel boşlukların tespiti yapılmış, sahip oldukları nitelikleri üzerinden sınıflandırılmış ve bu boşlukların kentsel çevrede edindiği yer, sahip oldukları potansiyel ve yaşadığı sorunlar gibi konulara değinilmiştir. Bu incelemeler sonucunda elde edilen bulgular;

- çalışma alanının %23'ünü doluluklar ve %77'sini boşlukların oluşturduğu,
- boşlukların %49'unu ada içi boşluklar ile yerleşimlerdeki yapılar arasında bulunan bahçelerin, boş parsellerin oluşturduğu,
- boşlukların %25'ini yolların ve %3'ünü çalışma içinden geçen Asar Deresi'nin oluşturduğu,
- önceleri kırsal bir kimliğe sahip olan kentin, sahip olduğu boşlukların hızlı bir şekilde doldurulması sonucunda farklı bir kimliğe büründüğü,
- doluluk ve boşluk dengesinin zamanla boşlukların aleyhine bozulduğu,
- boşluk yoğunluğu %40'dan az olan yapı adalarının çalışma alanının genelindeki yoğunluk dengesini bozduğu,
- herhangi bir kullanım ile ilişkilendirilmemiş tasarlanma ihtiyacı olan boşlukların, "boşluk" olarak kazandırılma potansiyellerinin göz ardı edilerek yapılaşma alanları olarak doldurulduğu,
- kentsel boşlukların önemli bir bölümünün açık otopark olarak kullanımının kentsel yaşantı ile ilişkilendirilmemiş kayıp alanlara neden olduğu,
- doğal bir boşluk olan Asar Deresi'nin bir tasarım ögesi olarak kullanılmadığı, düzenleme projelerin hazırlatıldığı fakat uygulamaya geçilmesinde sorunlar yaşandığı, bunun sonucu olarak da Asar Deresi'nin bölücü bir su ögesi olarak kentsel çevrede varlığını sürdürdüğü,
- yeşil doku barındıran boşlukların büyük bir bölümünü kayıp alanların oluşturduğu böylelikle yeşil dokuların aktif kullanımın sağlanmadığı,
- yeşil alanlar olarak parkların büyük ölçekli kullanılabilirliği en yüksek kentsel boşluklar olduğu,

- kırsal kimliğin sürdürüldüğü yeşil alanlar olarak bahçe kurgusunun azaldığı,
- yeşil alanlar olarak spor alanları ve peyzaj düzenlemelerinin yetersiz kaldığı ve
- kent merkezindeki yol kurgusunun taşıt odaklı bir nitelikte olduğu yaya odaklı yol kullanımının yetersizliği şeklinde sıralanabilir.

Elde edilen bulgular değerlendirildiğinde kentsel boşlukların önemli bir varlık sorunsalı içerisinde bulunduğu bununla birlikte mevcut kentsel boşlukların da niteliksel sorunlar ile karşı karşıya geldiği görülmektedir. Bu sorunlar çalışma alanındaki tasarlanmış kentsel boşlukların niteliği ve önemini artırmaktadır. Alan çalışmasında tespit edilen tasarlanmış kentsel boşluklar olan yollar, meydanlar, yeşil alanlar, sert zeminli bahçeler, spor alanları ve su öğeleri olarak aktarılmıştır.

Kentsel ölçekte seçilen alan sınırlarında daha çok kentsel boşlukların fiziksel özellikleri üzerinden mekânsal incelemelerde bulunulmuştur. Ama kentsel boşlukların **fiziksel** özellikleri olduğu kadar insan boyutuyla da **algısal** ve **sosyal** özellikleri bulunmaktadır.

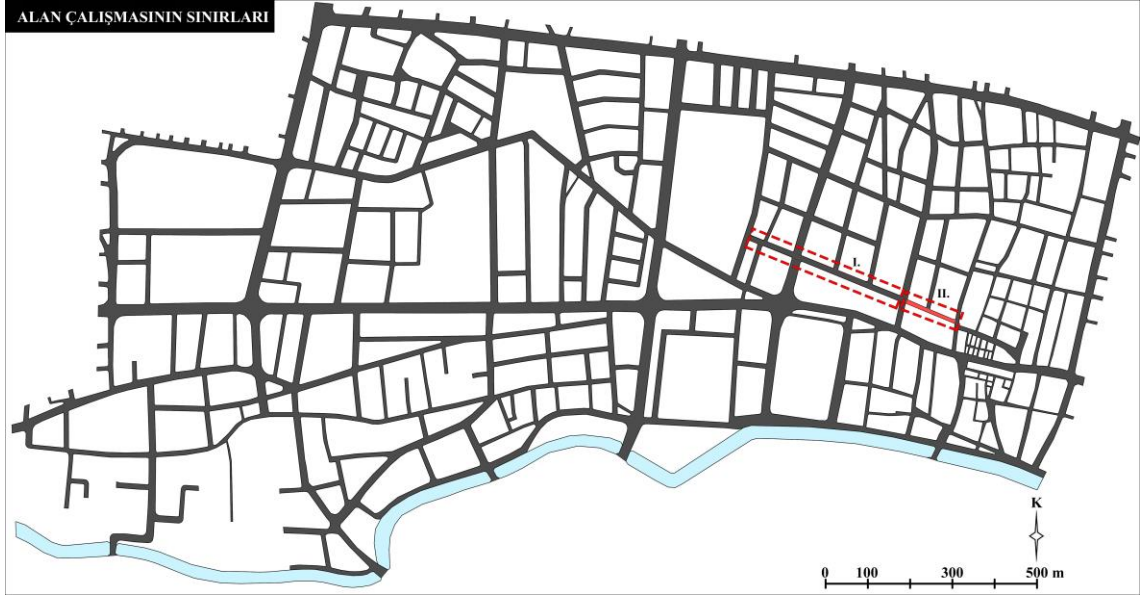
Kentsel boşlukların daha bütüncül ve nitelikli incelenmeleri için hem fiziksel hem algısal hem de sosyal özelliklerinin bir arada analiz edilmeleri gerekmektedir. Bu nedenle tez çalışmasında tüm kentsel boşluklar için detaylı analizlerin yapılmasının mümkün olmayacağı göz önünde bulundurularak kentsel ölçekte çalışılan alan sınırları içerisinde bir boşluk belirlenmiştir. Belirlenen boşluk üzerinde hem fiziksel hem algısal hem de sosyal özellikleri olmak üzere tüm özellikleri göz önünde bulundurularak incelemeler yapılmıştır. Detaylı incelenecek kentsel boşluğun seçilmesinde ise yol ağları analizi belirleyici bir analiz olmuştur. Kent merkezinde yer alan yayalaştırılmış tek sokak niteliğine ve iki ayrı yol kullanımı (sadece yaya ve taşıt-yaya) barındıran **Spor Sokak** bu özellikleriyle sosyo-mekânsal analizde detaylı incelenecek kentsel boşluk olarak seçilmiştir.

Çizelge 3.1. Çalışma alanında bulunan tasarlanmış kentsel boşluklar.

Tasarlanmış Kentsel Boşluklar	<b>Yollar / Bulvar, cadde ve yayalaştırılmış sokak (Yapay Boşluklar)</b>		Alparslan Türkeş Bulvarı, Rasim Betir Paşa Bulvarı , Atatürk Bulvarı, Kuyumcuzade Bulvarı, Nezih Tütüncüoğlu Bulvarı, İstanbul Caddesi, Gaziantep Caddesi, Hükümet Caddesi, Mimar Sinan Caddesi, Rıhtım Caddesi, Hafız Hasan Efendi Caddesi, Mansur Bayram Caddesi, Mehmet Akif Caddesi, Eski Bağdat Caddesi, Uzun Mustafa Caddesi, 737. Cadde, Şehit Ramazan Gel Caddesi, Şehit Metin Uyanık Caddesi, <b>Spor Sokak.</b>
	<b>Meydanlar(Karma Boşluklar)</b>		Krempark AVM Meydanı, Anıt Park Meydanı, Düzce Belediyesi Meydanı.
	<b>Su Ögeleri (Karma Boşluklar)</b>		Camikebir Mahallesi TOKİ, 15 Temmuz Parkı, Anıt Park karşısı, Düzce Valiliği Bahçesi, Avni Akyol Parkı ve İnönü Parkı' da bulunan küçük göletler.
	<b>Yeşil Alanlar (Karma Boşluklar)</b>	Parklar	Aziye Mahallesi Parkı, Kent Park, Kiremitocağı Mahallesi Parkı, 15 Temmuz Şehitleri Parkı, Avni Akyol Parkı, Celalettin Özdal Parkı, Uzun Mustafa Mahallesi Çocuk Parkı, Konak Düğün Salonu Parkı, Park, Uzun Mustafa Mahallesi, Anıt Park, İnönü Parkı, Şerefiye Mahallesi Çocuk Parkı.
		Bahçeler	Fidanlık, Kamu ve özel yapıların bahçeleri.
		Peyzaj Düzenlemeleri	Düzce Devlet Hastanesi, Eski Devlet Hastanesi, Düzce Valiliği, 15 Temmuz Şehitler Anadolu Lisesi, Halk Eğitim Merkezi, Uzunmustafa Mahallesi Cami, Anıt Park karşısında İstanbul Caddesi üzerinde ve toplu konut alanlarında.
		Spor Alanları	18 Temmuz Stadyumu ve çevresinde bulunan sahalar, Gençlik merkezi spor sahaları, okul yapılarının bahçesinde bulunan sahalar.
		Ağaçlık Alanlar	Orman İşletme İl Müdürlüğü alanında , Kent Park'ta, , Düzce Meslek Yüksekokulu yanında, askerlik şubesinin bulunduğu askeri alanda
		Mezarlıklar	Aziye ve Kiremitocağı Mahallesi Mezarlığı.
<b>Sert Zeminli Bahçeler (Karma Boşluklar)</b>		Aziye İlkokul ve Ortaokul Bahçesi, Atatürk Devlet Hastanesi Bahçesi, Atatürk Devlet Hastanesi Arka Bahçesi, Mustafa Kemal Ortaokulu Bahçesi, Düzce Valiliği Bahçesi, Büyük Cami Bahçesi, Cedidiye Mahallesi Çay Bahçesi, İl Emniyet Müdürlüğü Bahçesi, 15 Temmuz Şehitler Anadolu Lisesi Bahçesi, Yunus Market bahçesi, Mesleki Eğitim Merkezi Bahçesi, Akaryakıt İstasyonu Bahçesi, Namık Kemal İlkokulu Bahçesi, İsmet Paşa Ortaokulu Bahçesi.	

### 3.4. SPOR SOKAK ALAN ÇALIŞMASI

İkinci alan çalışması, Spor Sokak sınırları içerisinde yürütülmüştür. Bu alan çalışmasının ilk aşamasında plan-boşluk analizleri yapılarak Spor Sokak'ın fiziksel özellikleri üzerinde incelemeler yapılmış daha sonra kentsel boşluk olarak sokağın algısal ve sosyal özellikleri üzerinden yapılan anket çalışması ile tamamlanmıştır.



Şekil 3.28. Alan çalışmasının sınırları, Spor Sokak (I ve II).

Düzce kent merkezinde önemli bir konumda bulunan Spor Sokak en işlek yaya bölgelerinden biri olup İnönü Pakı, Avni Akyol Parkı ve Anıt Park Meydanı olmak üzere kent merkezindeki üç önemli kentsel boşluğunu çevresinde bulundurmaktadır. Spor Sokak kent merkezinde gerek bulunduğu konum gerekse çevresinde bulundurduğu doluluklar ve boşluklar itibarıyla kent yaşantısında önemli bir yere sahiptir. Kullanım niteliği olarak taşıt-yaya bölgesi ve yaya bölgesi şeklinde ikiye bölünmüş bir durumda olan Spor Sokak'ın 18 Temmuz stadyumundan başlayarak Avni Akyol Parkı'nın bitimine kadar bölümünde taşıt-yaya kullanımı bir arada gerçekleşirken parkın sonrasında sokağın bitimine kadar olan bölümünde ise sadece yaya kullanımı bulunmaktadır. Yayalaştırılmış durumda olan II. bölümün sokak genişliği 8 metre iken sokağın I. Bölümü olan taşıt-yaya bölgesinde sokak genişliği 12 metredir (Şekil 3.28).

Spor Sokak'ın taşıt-yaya bölgesinde insan yoğunluğunun az olduğu otopark alanlarının ve kaldırımlara park etmiş araç yoğunluğunun boşlukları doldurduğu görülmekteyken yayalaştırılmış bölümünde yapı ve insan yoğunluğunun arttığı gözlemlenmektedir (Şekil

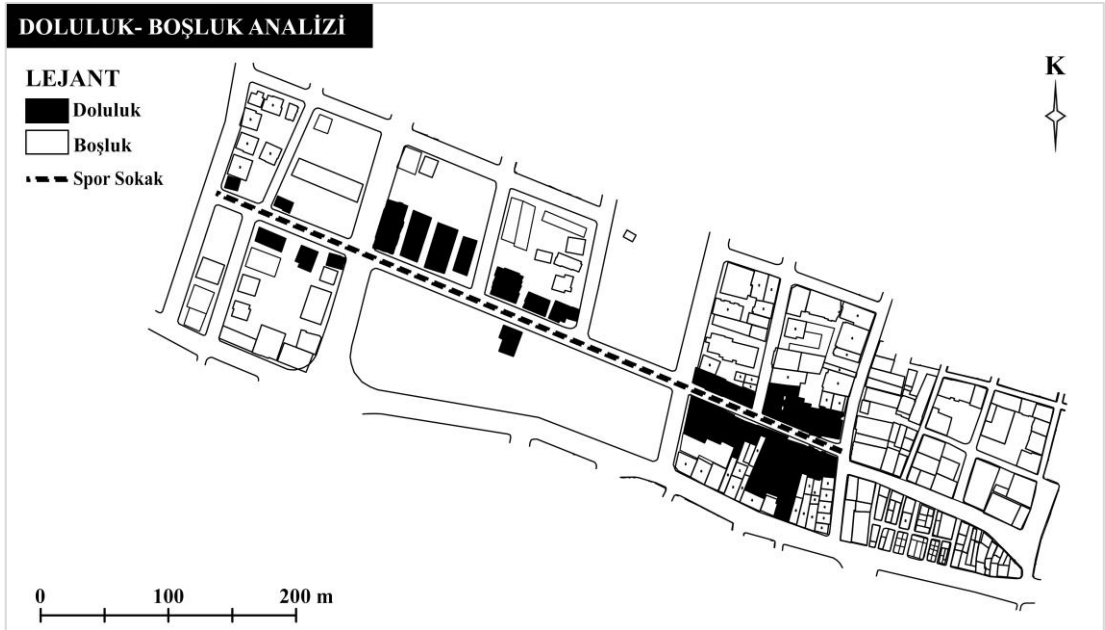
3.29).



Şekil 3.29. Spor Sokak ve çevresi, a) 1 numaralı bakış yönü, b) 2 numaralı bakış yönü ve c) 3 numaralı bakış yönü.

### 3.4.1. Boşluk ve Plan Analizleri

Boşluk ve plan analizlerinde; doluluk-boşluk analizi, boşluk kategori analizi, kat analizi ve zemin kat kullanım analizi olmak üzere dört analiz gerçekleştirilmiştir.



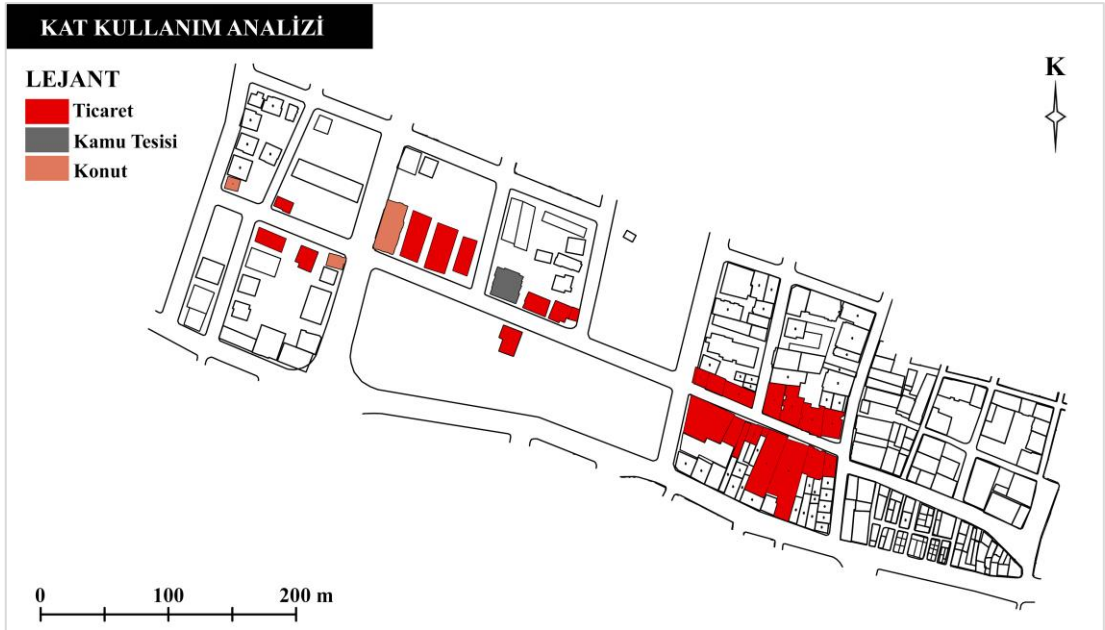
Şekil 3.30. Doluluk-boşluk analizi.





Şekil 3.32. Kat analizi.

Kat analizi yapıldığında Spor Sokak aksı boyunca 1-5 katlı yapıların bulunduğu tespit edilmiştir. Bu yapıların yoğunlukta olduğu yayalaştırılmış bölümde 3-5 katlı yapıların varlığı iki boyutta sıkışık bir görünüm sergileyen bu alanın üçüncü boyutta da sıkışık bir görünüm almasına neden olmuştur. Bu bölümde sokak genişliğinin azalması ve yapı yüksekliklerinin artması sokağın diğer bölümündeki genişlik/yükseklik dengesini bozarak ferah olmayan sıkışık bir boşluğa giriyor etkisi yaratabilmektedir (Şekil 3.32).



Şekil 3.33. Zemin kat kullanım analizi.

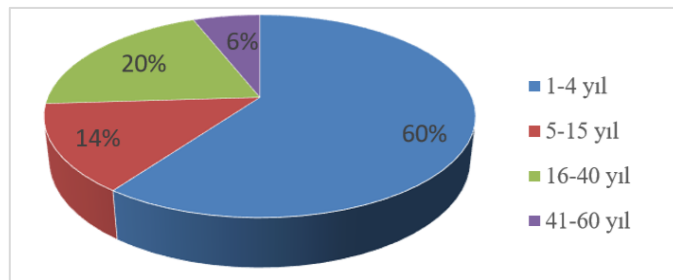
Spor Sokak aksında bulunan yapıların zemin kat kullanımları incelendiğinde ise neredeyse tamamının ticari amaçlı kullanıldı görülmekte, konut ve kamusal kullanımlı yapılara da rastlanmaktadır. Ticari kullanım yoğunluğu sokağın karakterinin bir parçasını yansıtmaya olup Spor Sokak'ın ticari bir sokak kimliğine sahip olduğu gözlemlenmektedir. Yayalaştırılmış bölgede yoğunlukta olan ticari yapıların varlığı sokağın bu bölümünün yoğun kullanılmasına neden olmakta ve sokak genişliğinin burada dar olmasıyla birlikte bu bölümün sıkışmış görüntüsü iyice artmaktadır (Şekil 3.33).

### 3.4.2. Anket Sonuçları

Spor Sokak alan çalışmasının ikinci aşamasında anket yöntemi uygulanarak bu boşluğun mekânsal niteliğinin algısal ve sosyal özelliklerine de ulaşılarak kentsel boşluk olarak sokağın bütünüyle incelenmesi hedeflenmiştir.

Anket araştırmasının evrenini Spor Sokağı bir günde kullanan ortalama kişi sayısı oluşturmaktadır. Spor Sokak ile bağlantılı ve kentin en yoğun kullanımı bulunan İstanbul Caddesi'nin günlük ortalama yaya yoğunluğu yaklaşık 80.000 kişi (Pehlivan, 2015) olduğu düşünüldüğünde bu caddeyi kullanan yayaların dört de birinin Spor Sokağı da kullandığı varsayılarak ve alanda yapılan kişisel gözlemlerin sonucunda araştırma evreni 20.000 kişi olarak düşünülmüştür. Anket çalışmasında %90 güven aralığı ve %9,32 hata payı ile 50 kişiye ulaşılmıştır.

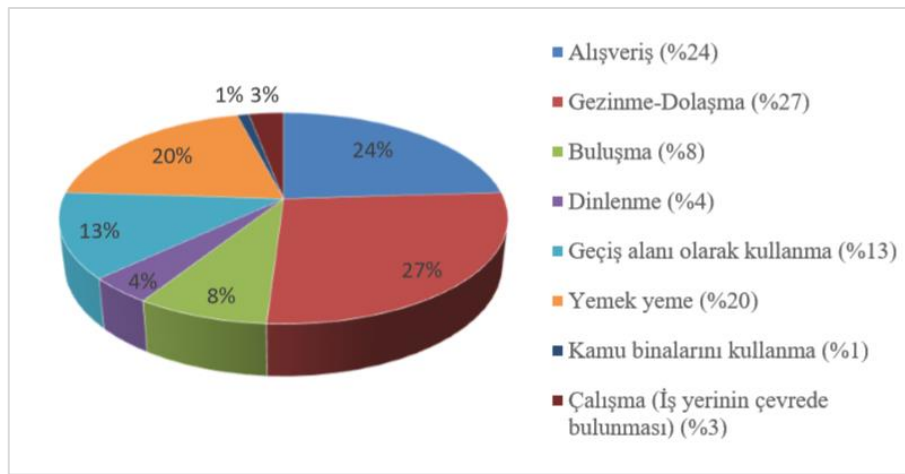
Sosyo- mekânsal analiz kapsamında hazırlanan anket dört bölümden oluşmakta olup; ilk bölümde katılımcıların kişisel bilgileri ilgili sorular, ikinci bölümde sokağın kullanımı ile ilgili sorular, üçüncü bölümde algısal ve sosyal özellikler üzerinden hazırlanan Likert Tipi sorular ve son olarak dördüncü bölümde Likert-Tipi soruları destekleyen açık uçlu sorular yer almaktadır (EK-5).



Şekil 3.34. Katılımcıların Düzce'de bulunma süreleri.

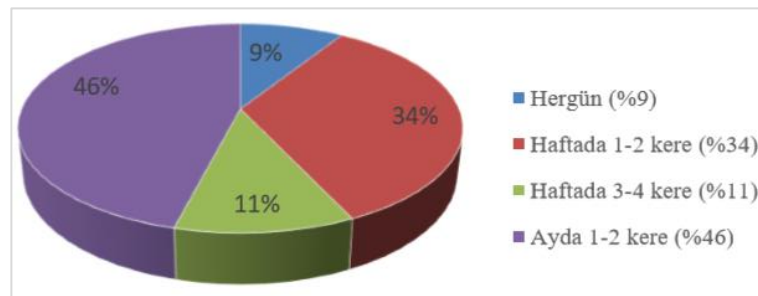
Anket çalışmasında katılımcı profilleri Düzce'de; uzun zamandır bulunan, belirli bir

süredir bulunan ve belirli bir süre bulunmuş artık bulunmayan olmak üzere üç farklı gruptan oluşmaktadır. Anketi yanıtlayan katılımcıların %31'ini erkekler, %69'unu kadınlar oluşturmaktadır. Katılımcıların %57'sini öğrenci, %14'ünü kamu çalışanı, %9'unu esnaf ve %17'sini diğer (hemşire, paramedik, mimar, temizlik personeli) meslek gruplarına yer almaktadır. Düzce'de bulunma süreleri incelendiğinde ise kullanıcıların %6'sının 41-60 yıl, %14'ünün 5-15 yıl, %20'sinin 16-40 yıl ve %60'ının 1-4 yıl sürelerle Düzce'de bulunduğu tespit edilmiştir (Şekil 3.34). Katılımcıların %57'sinin üniversite öğrencilerinden oluşması ve genellikle farklı illerden buraya gelmiş olmaları Düzce'de bulunma sürelerini etkileyen önemli bir durumdur.



Şekil 3.35. Katılımcıların Spor Sokak kullanım amaçları.

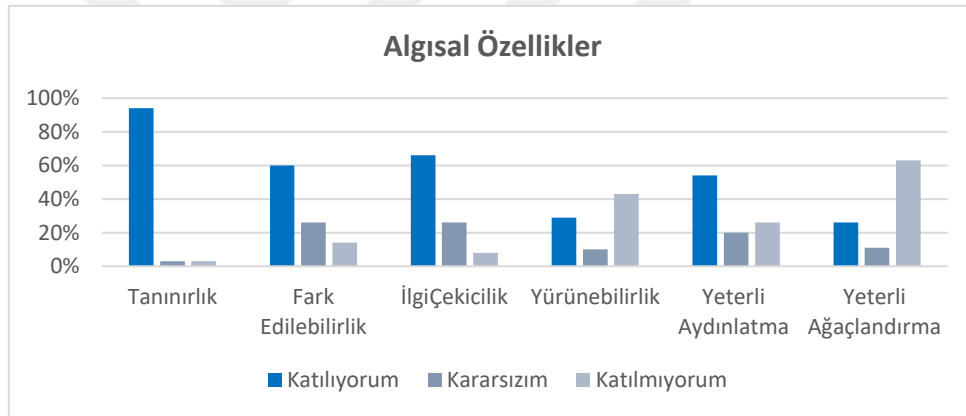
Anketi yanıtlayan kullanıcıların sokağı kullanım amaçları sorulduğunda en çok gezinme (%27) ve alışveriş (%24) cevapları verilmiştir. Daha sonra katılımcıların %20'si yemek yeme, %13'ü geçiş alanı olarak kullanma, %8'i buluşma, %4'ü dinlenme ve %1'i kamu yapılarından yararlanma amaçları ile sokağı kullandıklarını belirtmiştir. Genel olarak alışveriş kullanımında gezinme/dolaşma gibi yürüme tabanlı bir eylem olduğu düşünüldüğünde sokak kullanımında baskın işlevin yürüme eylemi olduğu söylenebilir.



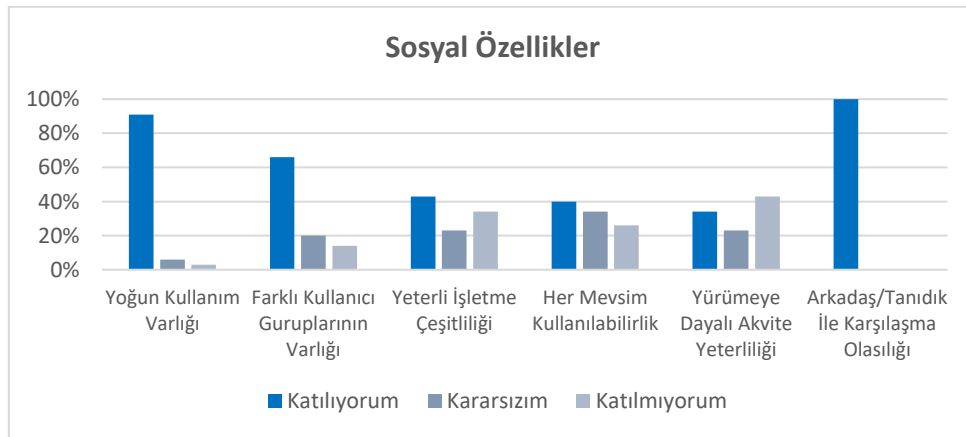
Şekil 3.36. Katılımcıların Spor Sokak kullanım sıklığı.

Ankete katılanların sokağı kullanım sıklığı incelendiğinde kullanıcıların %9'u her gün %34'ü haftada 1-2 kere, %11'i haftada 3-4 kere ve %46'sı ayda 1-2 kere ziyaret ettikleri cevabını vermişlerdir (Şekil 3.36). Spor Sokak'ın hafta da toplam ziyaret edilme oranı %54 olup haftalık ziyaret edilme oranı yüksektir. Sokağın günlük kullanım zamanları sorulduğunda ise katılımcıların %18'i gündüz, %48'i öğlen ve %34'ü akşam saatlerinde ziyaret gerçekleştirdikleri belirtmiştir. Gece saatlerinde ise katılımcıların hiç ziyaret gerçekleştirmedikleri tespit edilmektedir. Gece saatlerinde kullanımın olmaması ticari niteliğe sahip olan Spor Sokak'ta ticari mekânlar kapandıktan sonra kullanımının durması ile açıklanabilir. Aynı zamanda kent merkezinde de kentsel yaşantının akşam saatlerinde sonlandığı gözlemlenmekte olup durgunluk sorunlarına neden olan bu durum gece saatlerinde kent merkezinde güvenlik problemlerine neden olmaktadır.

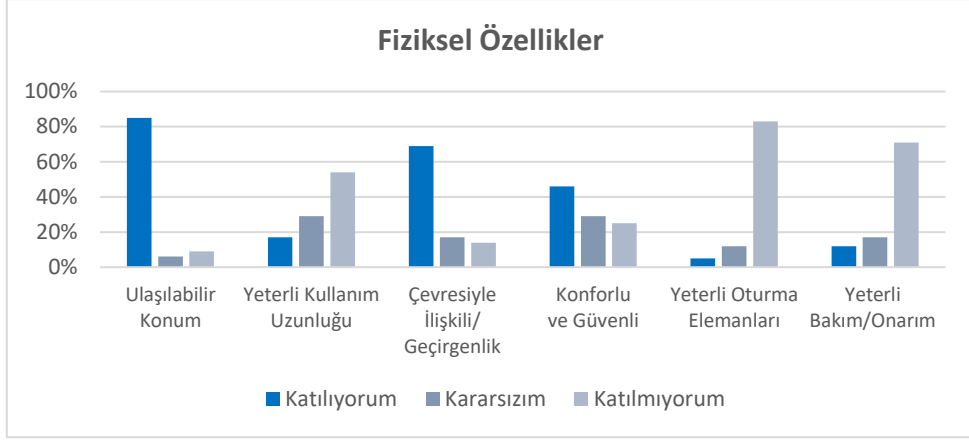
Anket çalışmasının üçüncü bölümünde bulunan Likert-Tipi soruların yanıtları ise şekil olarak görselleştirilmiştir (Şekil 3.37, Şekil 3.38 ve Şekil 3.39).



Şekil 3.37. Sokağın algısal özelliklerine ilişkin kullanıcı cevapları.



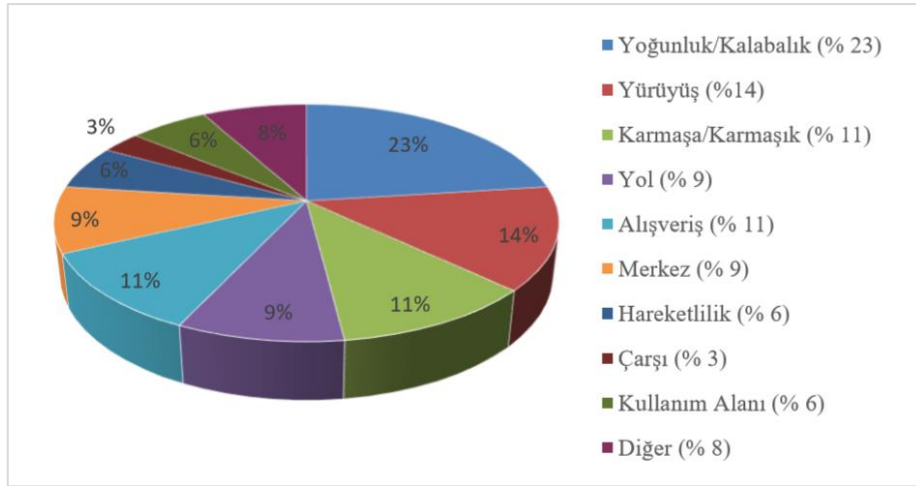
Şekil 3.38. Sokağın sosyal özelliklerine ilişkin kullanıcı cevapları.



Şekil 3.39. Sokağın fiziksel özelliklerine ilişkin kullanıcı cevapları.

Açık uçlu bölümde bulunan sorulara alınan genel cevaplar ise Spor Sokak'ın;

- yayalara uygun bir sokak olduğu ama gereken ihtiyaçları karşılamada yetersiz kaldığı,
- süreklilik gösteren bir sokak olduğu fakat yol üzerinde park etmiş araçlar ile yaya bölgesinde kullanılan motorlu taşıtlar vb. kesintilerden dolayı rahatsız oldukları,
- yapı yoğunluğu ile yüksekliklerinin fazla olduğu ve rahatsız edebildiği,
- yapıların biçim ve görüntülerini beğenmedikleri, düzenlenmesi gerektiği
- duran yavaş eden insan topluluğunun çok olduğu ve bu durumun yürümeyi zorlaştırdığı,
- dikkat çekici özellikleri olan bir sokak olduğu olarak sıralanabilir.



Şekil 3.40. "Spor Sokak sizin için tek kelimeyle ne demektir?" sorusunun cevapları.

Anket çalışmasının son bölümü olan açık uçlu sorular "Spor Sokak sizin için tek kelimeyle ne demektir?" sorusu ile sonlanmaktadır. Bu soruyla Spor Sokak'ın fiziksel, algısal ve sosyal özelliklerin kişinin zihninde oluşturduğu imaja ulaşmak hedeflenmiştir.

Ankete katılanların %23'ü kalabalık/yoğunluk, %14'ü yürümek, %11'i karmaşa, %11'i alışveriş, %9'u yol, %9'u merkez, %6'haraketlilik, %6'sı kullanım alanı ve %3'ü çarşı cevaplarını vermiştir (Şekil 3.40). Genel duruma bakıldığında Spor Sokağın kalabalık olma durumu giderek bir algıya dönüştüğü görülmektedir.

Anket çalışmasının son bölümü olan açık uçlu sorular ile kullanıcıların, sokağın fiziksel özellikleri, yaya kullanımı, imajlar ve kişisel deneyimler gibi konulardaki düşünceleri sorgulanmıştır. Bu bölümde ulaşılan en önemli sonuç “Spor Sokak’ın başlangıç ve bitiş noktası var mı, varsa nerde başlayıp nerde bitmektedir?” sorusuna verilen cevapların çoğunluğunun sokağın başlangıç ve bitiş noktasının varlığını hissettiği fakat tarif edilen sokağın başlangıç ve bitiş noktalarında önemli farklılıklar olduğudur. Çünkü katılımcıların çoğunluğu Spor Sokak’ı sadece yayalaştırılmış bölüm olarak algılamakta veya yayalaştırılmış bölüm ile devamı niteliğindeki Gaziantep Caddesi ile beraber olarak düşünmektedir. Spor Sokak sınırlarının bu şekilde algılanması sokağın kullanım niteliğinin değişerek önemli bir algısal eşik oluşturmasının bir sonucu olduğu düşünülmektedir. Katılımcılardan Düzce’de bulunma süresi 16-60 yıl arasında olan kullanıcıların çoğunluğu Spor Sokak sınırlarını doğru bir şekilde tarif etmişlerdir. Spor Sokak’ın deneyimleme süreleri algıyı etkileyen önemli bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır.

### **3.4.3. Sonuçların Değerlendirilmesi**

Spor Sokak hakkında ulaşılan genel sonuçlar;

- kent merkezinde herkes tarafından bilinen ve ulaşılabilir bir konumda bulunduğu,
- sokağın kullanım olarak ikiye bölünmüş durumunun mevcut Spor Sokak sınırları ile algılan Spor Sokak tarifinde farklılıklar yarattığı,
- dolu-boş dengesinin iyi kurgulanmadığı,
- ortak bellek mekânlarından biri olduğu,
- ticari bir sokak karakterine sahip olduğu,
- baskın işlevin yürüme tabanlı eylemler olduğu,
- geçirgen bir yapıda çevresiyle ilişkili olduğu,
- fark edilebilir ayırt edici özelliklere sahip ve ilgi çekici cazip bir kamusal alan olduğu,
- önemli bir yaya bölgesi olduğu fakat yürünebilirlik konusunda sorunlar olduğu,

- yeterli aydınlatma elemanlarının bulunduğu,
- yeterli ağaçlandırmanın bulunmadığı,
- yoğun kullanım ve duran yavaş eden insan topluluğunun var olduğu,
- kentsel yaşantının gece sonlanması sokağın mevcut canlılığını olumsuz etkilediği,
- arkadaş/tanidik ile karşılaşma olasılığının yüksek olunan bir yer olduğu
- farklı kullanıcı gruplarının bulunduğu,
- yayalar için konforlu ve güvenli bir sokak sayılabileceği,
- yeterli kentsel donatı elemanlarının bulunmadığı,
- bakım ve onarımlarının yetersiz kaldığı,
- yeterli kullanım uzunluğunun bulunmadığı,
- yayalaştırılmış bölümde bina yoğunluğunun fazla olduğu şeklinde sıralanabilir (Çizelge 3.2.).

Elde edilen sonuçlar değerlendirildiğinde ankete katılanların çoğunluğunun sokağın sınırlarını yayalaştırılmış bölüm olarak algıladığı ve soruları yanıtlarken sokağın bu bölümü düşünerek cevaplar verdiği görülmektedir. Yayalaştırılmış olma durumunun Spor Sokak'ın karakterini yansıttığı tespit edilmiştir. Spor Sokak'ın taşıt-yaya kullanımının bulunduğu bölümün de yayalaştırılarak bu karakterin sokağın geneline yayılmasının sağlanması gerektiği düşünülmektedir. Bu sayede potansiyel kimlik mekânlarından olabilecek Spor Sokak'ın kent merkezine güçlü bir yaya aksı olarak dahil olması sağlanabilir.

Günümüz kent merkezlerinde yaşanan yoğun araç kullanımları “yürüme ve yaya” kavramın arka plana atılmasına neden olmuştur. Bu durum ise ihtiyaç duyulan “yayalaştırma” uygulamalarının yapılmaması veya yayalaştırılmış yolların tekrar araç kullanıma açılması ile sonuçlanmaktadır. Düzce kent merkezi yayalaştırma sorunlarının çözümlenemediği bir durumla karşı karşıyadır. Öyle ki kent merkezinin ana ulaşım aksı olan İstanbul Caddesi'nin bir bölümü 2017 yılında trafiğine kapanmış daha sonra 2018 yılında tekrar araç kullanımına açılmıştır. Bu durum göz önünde bulundurulduğunda Düzce kent merkezinde yayalaştırılmış bir bölümü bulunan Spor Sokak'ın geri kalanın bölümünde yayalaştırılması yapılarak İstanbul Caddesi'nde sürekliliği sağlanamayan yayalaştırılma uygulaması gerçekleştirilebilir. Spor Sokak alan çalışması sonucunda

sokağın tamamın yayalaştırılması, kentsel donatı elemanlarının artırılması, ağaçlandırmanın, bakım ve onarımlarının yapılması gibi birçok iyileştirme önerilerinde bulunabilir. Ancak bu çözüm önerilerinin uygulamaya geçilmesinde ve yapılan uygulamaların sürekliliğinin sağlanabilmesinde en büyük rol yerel yönetimlere düşmektedir.

Çizelge 3.2. Anket sonuçlarına göre Spor Sokak'ın çevresel özellikleri.

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

## 4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Düzce, 1999 depremlerinde çok büyük hasarlar almış daha sonra il statüsüne alınmasıyla hızlı bir yenilenme ve kentleşme sürecine girmiştir. Bu süreç en çok kentsel boşlukların varlığını etkilemiştir. Kent içindeki ve çeperdeki boşlukların yapılaşma alanları olarak doldurulması kentin fiziksel görünümü büyük ölçüde değiştirmiştir.

Bu tez çalışmasında; Düzce kent merkezinde belirli alan sınırları içerisinde bulunan boşluklar incelenmiş ve hangi türden boşluklar olduğu ortaya koyulmuştur. Üst ölçekte yapılan boşluk analizleri, kentsel boşlukların niteliklerini, bugün ve gelecek için yeterliliklerinin ortaya konulmasında yardımcı olmuştur. Bütüncül bir şekilde üst ölçekte incelenen kentsel boşlukların alt ölçekte daha detaylı incelenmeleri gerekliliği vurgulanmış ve bu nedenle tez iki alan çalışması olarak ayrılmıştır. İlk olarak kentsel boşluklar kent merkezinin belirli alan sınırları içerisinde üst ölçekte incelenmiş daha sonra alt ölçekte incelenmeye değer bir boşluk üzerinde detaylı analizler gerçekleştirilmiştir.

Kentsel boşluklar konulu bu tez çalışmasının sonucunda elde edilen veriler aşağıdaki gibi sıralanmıştır;

- Kent içinde boşluklar; doğal oluşumları ile var olan coğrafi boşluklar ya da planlama ile oluşan boşluklar olarak bulunurlar. Coğrafi boşluklar veya planlama ile oluşan kentsel boşluklar, kentlerde tasarlanmış veya tasarlanmamış olmalarıyla dikkat çekmektedir. Bu nedenle tez çalışması kapsamında kentsel boşluklar; tasarlanmamış kentsel boşluklar ve tasarlanmış kentsel boşluklar olmak üzere iki kategoride incelenmiştir. Tasarlanmamış kentsel boşluklar, doğal boşluklar ve tasarlanma ihtiyacı olan boşluklar olarak ele alınırken tasarlanmış kentsel boşluklar oluşumları bakımından yapay ve karma boşluklar olarak değerlendirilmiştir.

- Kentsel boşlukların tespit edilmesi ve sahip oldukları niteliklerin ortaya konulması boşlukların korunması ve niteliklerinin iyileştirilmesi konusunda önem taşımaktadır.

- Kentsel boşlukların varlığı kadar sürdürülebilirliği ve sahip oldukları niteliksel özellikler de ayrı bir önem taşımakta olup fiziksel, sosyal ve algısal tüm çevresel özellikleri ile bütüncül bir değerlendirme içinde ele alınmaları gerekmektedir.

- Kentsel dokuda bulunan boşlukların neredeyse üçte ikisini ada içi boşluklar ile yerleşim alanlarındaki yapılar dışında kalan bahçeler, çimenlikler gibi boşluklar oluşturmaktadır. Bu boşlukların kentsel bütünde yapılardan arta kalan alanlar olarak algılanması ve önemli bir bölümünün kayıp alanlar olması, kentsel dokuda dolulukları ön plana çıkarmaktadır. Bunun yanı sıra kentsel dokuda geniş alanlara yayılmış spor alanları, parklar, meydanlar gibi boşlukların en çok algılan ve kentsel kullanımla ilişkilendirilmiş boşluklar olduğu görülmektedir. Kentsel boşlukların üçte birini oluşturan yolların ise oluşumları gereği kentsel bütüne yayılmış biçimleri en çok algılan boşluklar olmalarını sağlamaktadır. Bu nedenle kent merkezindeki yolların iyi biçimlendirilmeleri ve kentsel yaşantı ile ilişkilendirilmeleri kentlerin niteliğini arttıracığı düşünülmektedir.

- Kentlerde parçalı ve dağınık bir şekilde bulunan boşlukların kentsel bütünde arka planda kaldığı, bütüncül ve süreklilik özellikleri gösteren kentsel boşlukların ise bütünde daha nitelikli bir boşluk oluşturduğu tespit edilmiştir. Bu doğrultuda kentlerde dağınık ve parçalı bir yapıda bulunan boşlukların birbirleriyle bağlantısının kurulması ve süreklilik kazanması kentsel dokuda daha nitelikleri bir oluşum sağlayacaktır.

- Herhangi bir kullanımla ilişkilendirilmemiş atıl kalmış boşluklar olan kayıp alanların kentsel dokuda yoğun bir şekilde bulunması kentsel yaşantıyı olumsuz yönde etkilemekte olup bu boşlukların aktif kullanımının sağlanması hem kentsel kullanıma katkı sağlayacak hem de boşlukların yapılaşarak doldurulması önlenmiş olacaktır.

- Günümüz kentlerinde, özellikle kent merkezlerinde artan yapılaşma, kentsel boşlukları varlık sorunsalı içerisine sokmuş, bu doğrultuda mevcut kentsel boşlukların tespit edilmesi, korunması ve niteliklerinin iyileştirilmesi bir zorunluluk haline gelmiştir. Aksi takdirde kentsel kullanımla ilişkilendirilmemiş tasarlanması gereken kentsel boşluklar olan kayıp alanların tamamının kentlere yapılaşma alanı olarak doldurulacağı kaçınılmaz bir gerçektir.

Sonuç olarak varlıkları her geçen gün azalan kentsel boşlukların korunması bütünde daha nitelikli oluşumlarına imkan verilmesi gerekmektedir. Kentsel dokuda tasarlanmış kentsel boşlukların detaylı incelemeleri ile mevcut niteliklerin tespit edilip geliştirilmesi, tasarlanmamış kentsel boşluklar olarak doğal boşlukların ise korunarak kentsel kullanımla ilişkilendirilmesi ve son olarak tasarlanma ihtiyacı olan kentsel boşlukların kentsel yaşantının birer parçası olarak düşünülüp göz ardı edilmemesi tez çalışmasının önemli tespitleridir.

## 5. KAYNAKLAR

- Ak, T. (2005). 'Kentsel Dış Mekânlar Bağlamında Çanakkale Saat Kulesi ve Çevresine Yönelik Görsel Analiz Çalışması', Yüksek Lisans Tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Çanakkale, Türkiye.
- Akaslan, P. (2007). 'Etkinliğini Yitirmiş Kentsel Mekânların Kent Yaşamına Katılması', Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Akbulut, Ç. D. (2007). 'Aksaray Kenti Açık-Yeşil Alanlarının Nitelik ve Nicelik Yönünden Değerlendirilmesi', Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya, Türkiye.
- Aktüre, S. (1994). *Anadolu'da Bronz Çağı Kentleri*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Altan, İ. (1992). *Mimarlıkta Mekan Kavramı, Mimarlık ve Şehircilikte Mekan*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Yerleşme ve Mimarlık Bilimleri, Uygulamalı Araştırma Merkezi Yayınları.
- Ardıçoğlu, R. (2019). 'Kıyı Dolgusunun Kent Morfolojisine Etkisinin Mekân Dizimi Yöntemiyle İncelenmesi: İstanbul Tophane Bölgesi', Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Türkiye.
- Bakan, K., & Konuk, G., (1987). *Türkiye'de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi*. Ankara: TÜBİTAK.
- Balcı, S. (2017). 'Kentsel Çevredeki Tarihi Boşlukların ve Divanyolu Örneğinin Değerlendirilmesi', Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Bhaskaran, R., (2018). Urban Void-a 'Bypassed' Urban Resource. *International Conference on Urban Sustainability: Emerging Trends, Themes, Concepts & Practices (ICUS)*.
- Bolofer, C. (2007). 'Urban voids: re-inventing marginalized space', Master's thesis, University of Detroit Mercy, Michigan.
- Borsi, K., Porter, N. & Nottingham, M. (2016). Berlin bloğunun tipolojisi: tarih, süreklilik ve mekânsal performans. *Atina Mimarlık Dergisi*, 2(1), 45-64.
- Ching, F. D.K. (1943). *Architecture: Form, Space and Order*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Cresswell, T. (2004). *Place-A Short Introduction*. Australia: Wiley.
- Çakar, N. D., Polat, H., & Eker, F. (2009). *Ekonomi, Yapılaşma ve İnsan Boyutlarıyla Düzce: 1999-2009*. Düzce: Düzce Üniversitesi.
- Çınar, Z. (1996). 'Kentsel Çevrede Mekân-Kentsel Mekân Kavramının İrdelenmesi ve Boğaziçi Mekânı', Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Çubuk, M. (1978). Yapılanmamış-kentsel kamusal dış mekânlar. *Yapı*, 30(1), 14-18.

- De Silva, R. (1998). 'Urban void as a public space: a study on under-utilized urban voids and their potential as urban public spaces', Master's thesis, University of Moratuwa, Sri Lanka, Kolombo.
- Demir, Z. (2004). 'Düzce'nin Yeni Kentleşme Sürecinde Açık ve Yeşil Alanlara Yeni Fonksiyonlar Kazandırılması', Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul, Türkiye.
- Düzce Belediyesi 2001, *Düzce revizyon ve ilave imar planı raporu*, Düzce.
- Düzce Valiliği, (2002). *Yeni Kent Yeni Yaşam*. Düzce: Düzce Valiliği.
- Ektiren, M. T. (2017). Kent meydanlarının kent kimliği ile ilişkisi. *Kent Akademisi: Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*, 10(2).
- Ercan, M. A. (2016). Endüstri-sonrası kentlerin değişen ve dönüşen kamusal mekânları. *Planlama*, 26(3), 193-203.
- Erdoğan, E. (1996). 'Anadolu Avlularını Özellik ve Düzenleme İlkeleri Üzerinde Karşılaştırmalı Bir Araştırma', Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Türkiye.
- Erdönmez, E. (2014). *Kamusal Alan ve Toplum*. İstanbul: Esenler Belediyesi Şehir Düşünce Merkezi Şehir Yayınları.
- Erdönmez, M.E. & Akı, A., (2005). Açık kamusal kent mekânlarının toplum ilişkilerindeki etkileri. *Megaron*, 1(1), 67-87.
- Erginöz, M. (2012). *İlkçağdan Günümüze Mimarlık ve Şehircilik Tarihi*. İstanbul: Arion.
- Gunawardena, K. R., Wells, M. J. & Kershaw, T. (2017). Utilising green and bluespace to mitigate urban heat island intensity. *Science Total Environment*, 584(1), 1040-1055.
- Gülmez, G. (1996). 'Boşluk Kavramı ve Mimari Tasarımdaki Yeri', Doktora Tezi, Mimar Sinan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Gültekin, H. (1996). 'İstanbul Meydanlarının Peyzaj Açısından Değerlendirilmesi', Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
- Gürses Söğüt, S. (2016). 19.yy. İstanbul'unda modern imar uygulamaları: yangın yeri düzenlemeleri. *Toplumsal Tarih*, 271(1), 50-62.
- Hamamcıoğlu, C. (2005). Kentlerin suyolu girişlerinde geçmişten günümüze yaşanan aşamalar ve kentsel tasarım. *Planlama*, 2005(3), 104-114.
- Hamelin, C. (2016). 'The potential of lost space: a new model for identifying, classifying and transforming urban void space', Master's thesis, The University of Guelph, Canada.
- Hançerlioğlu, O. (2005). *Felsefe Ansiklopedisi: Kavramlar ve Akımlar Cilt I (A-D)*. İstanbul: Remzi.
- Hasol, D. (1995). *Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü*. İstanbul: Yem.
- İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, İstanbul İmar Yönetmeliği. 23.06.2007, s.17.
- Jacobs, J. (2011). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı* (Çev: Bülent Doğan). İstanbul: Metris.
- Karimi, S. (2014). 'Tebriz Kentinde Yol Örgütlenmesindeki Değişimin Kentin Yapısal Biçimine Etkisi', Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Türkiye.

- Kayın, E. (2012). İnciraltı boşluğu için ekolojik-kentsel bir gelecek modeli: kentler için kıyı. *Ege Mimarlık*, 81(1), 38-43.
- Kaufman, J.L. 1962, *American society of planning officials 1313 east 60th street-chicago 37 illinois*. Erişim Tarihi: 25 Mart 2020, <<https://www.planning.org/pas/reports/report165.htm>>.
- Krier, R. (1979). *Urban Space*. London: Academy Editions.
- Kuban, D. (1992). *Mimarlık Kavramları: Tarihsel Perspektif İçinde Mimarlığın Kuramsal Sözlüğüne Giriş*. İstanbul: Yem.
- Kuloğlu, N. (2013). “Boşluğun devinimi: mimari mekândan kentsel mekâna”. *International Journal of Architecture and Planning*, 1(2), 201-214.
- Kuloğlu, N., “Mimari form ile kentsel boşluğun diyalogu: örnekler/tartışmalar,” 27. Uluslararası Yapı ve Yaşam Kongresi’nde sunuldu, Bursa, 2015.
- Laskari, A. (2013). Multidimensional Comparative Analysis for The Classification of Residual Urban Void. *Proceedings of the 32nd eCAADe Conference* (ss.283-292).
- Lee, S. J., Hwang, S. & Lee, D. (2015). Urban Voids: as a Change for Sustainable Urban Design. *Conference Proceedings Paper From The 8th Conference of The International Forum on Urbanism*.
- Lynch, K. (2011). *The Image of the City*. (Çev: İrem Başaran). İstanbul: İş Bankası Kültür.
- Marshall, S. (2005). *Street & Pattern*. New York: Spon Press.
- Mersin Büyükşehir Belediyesi, 2017. Erişim Tarihi: 30 Nisan 2020, <[https://mersin.bel.tr/doc/664-mec\\_-kar\\_-yumuktepe-hoyugu](https://mersin.bel.tr/doc/664-mec_-kar_-yumuktepe-hoyugu)>.
- Muratoğlu, G. (2010). ‘Peyzaj Mimarlığında Su Kullanımı’, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Türkiye.
- Norberg-Schulz, C. (1980). *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli.
- Novazzi, A. (2014). ‘Inhabiting urban voids: urban infrastructure in Sao Paulo’, Thesis prep, Syracuse University, New York.
- Özcan, K. (2006). Tanzimat’ın kent reformları: Türk imar sisteminin kuruluş sürecinde erken planlama deneyimleri (1839 - 1908). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 7(2), 149-180.
- Özkan, Ö. (2007). Kıyı kentinin kültürü – yeniden oluşan sınır ile değişen kent kültürü: Maltepe Sahili örneği. *Dört Aylık Mimarlık Kültürü*, 2017(2), 46-51.
- Özkaraca, N. & Arslan, H. (2019). Düzce Kent Merkezinin Tarihsel Değişim/Dönüşüm Sürecinin Mekânsal Açından İncelenmesi. *Mas International Conference On Mathematics-Engineering-Natural&Medical Sciences-VII* (ss:13-21).
- Özköse, A. (1995). ‘Avluların Tarihsel Süreç İçindeki Evrimi’, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, Türkiye.
- Özmertyurt, G. & Oral, M. (2018). Kentlerdeki kamusal boşlukları yeniden değerlendirme sorunsalı: Konya örneği. *Atrium*, 6(1), 44-48.
- Pehlivan, İ. (2015). ‘Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği’, Yüksek Lisans Tezi, Düzce Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Düzce, Türkiye.

- Pereira, G. C. (2011). "Urban voids: mapping and classification of urban land in Salvador/BA".
- Rapoport, A. (1977). *Human aspect of urban form*. Oxford: Pergamon.
- Rasmussen, S. E. (2000). *Experiencing Architecture*. USA: MIT Press.
- Sevinç, M. (1999). Postmodernizm ve kent. Erişim Tarihi: 5 Mayıs 2020, <<https://www.birikimdergisi.com/dergiler/birikim/1/sayi-124-agustos-1999/2318/postmodernizm-ve-kent/6461>>.
- Şahin, Ş. (2008). *Peyzaj Planlama, Ders Notları*. Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi.
- Şahin, E. ve Dostoğlu, N. (2007). Kentsel mekân tasarımında doğal verilerin kullanımı. *Uludağ Üniversitesi Mühendislik-Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 12(1), 29-40.
- Şamlıoğlu, T. (2010). 'Mimari Formda Boşluğun Keşfi', Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon, Türkiye.
- T.C. Resmi Gazete 1990, Kıyı kanunu, Erişim Tarihi: 5 Mayıs 2020, <<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/20594.pdf>>.
- Tekkanat, S. S. & Türkmen S. N. (2018). Tarih boyunca kent formlarının biçimlenişi üzerine bir inceleme. *Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 10(4), 107-124.
- Trancik, R., (1986). *Finding Lost Spaces: Theories of Urban Design*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Türk Dil Kurumu "boşluk" kelimesinin sözlük anlamı, Erişim Tarihi: 18 Mart 2020, <<http://tdk.gov.tr/>>.
- Tuncel, M. 2019, "DÜZCE". TDV İslam Ansiklopedisi, Erişim Tarihi: 10.07.2019, <<https://islamansiklopedisi.org.tr/duzce>>.
- URL-1 2016, Erişim Tarihi: 5 Nisan 2020, <<http://highlighthollywood.com/wp-content/uploads/2016/04/kobe-earthquake-1024x757.jpg>>.
- URL-2 1996, Erişim Tarihi: 5 Nisan 2020, <Pruitt-Igoe yıkımı, <https://en.wikipedia.org/wiki/File:Pruitt-Igoe-collapses.jpg>>.
- URL-3 2017, Gri'lerden Yeşil'lere Highline Manhattan, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2020, <<http://peyzax.com/grilerden-yesillere-highline-manhattan/>>.
- URL-4 2015, Dünyanın en zor yürüyüş yolları, Erişim Tarihi: 10 Nisan 2020, <<https://yolvemacera.com/dunyanin-en-zorlayici-yuruyus-yollari/>>.
- URL-5 2017, Dünyaca ünlü caddeler, Erişim Tarihi: 15 Nisan 2020, <<http://dilkoizmit.com/dunyaca-unlu-caddeler/>>.
- URL-6 2020, Cambridge Dictionary, courtyard kelimesinin anlamı, Erişim Tarihi: 18 Nisan 2020, <<https://dictionary.cambridge.org/tr/s%C3%B6zl%C3%BCk/ingilizce/courtyard>>.
- URL-7 2017, Okul bahçelerinin altı otopark olabilecek, Erişim Tarihi: 20 Nisan 2020, <<https://www.memurlar.net/haber/684975/okul-bahcelerinin-alti-otopark-olabilecek.html>>.

URL-8 2016, Bağcılar'da okul bahçeleri renkleniyor, Erişim Tarihi: 25 Nisan 2020, <<http://www.bagcilar.bel.tr/icerik/447/16497/bagcilar-da-okul-bahceleri-renkleniyor.aspx>>.

URL-9 2017, Torbalı'da o mahallere yeni sahalar geliyor, Erişim Tarihi: 20 Nisan 2020, <<http://bizimtorbali.com/haber/torbali-da-o-mahallelere-yeni-hali-sahalar-geliyor-2653>>.

Von Schéele, C. (2016). 'The void: urban wasteland as political space', Doctoral Thesis, Lund University, Sweden.

Woolley, H. (2003). *Urban Open Spaces*. London: Spon Press.

Yıldız, A. (2007). 'Tarihsel Birikime Sahip Kentsel Açık Alanların Dinamizmi-İstanbul Kent Örneği; Beyazıt Meydanı, Sultanahmet Meydanı ve Taksim Meydanı', Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.

Yılmaz, E. (2011). '1999 Depremleri Sonrası Düzce İlinin Yeniden Yapılanma Süreçlerinin İncelenmesi', Yüksek Lisans Tezi, Düzce Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Düzce, Türkiye.

Zevi, B., (1990). *Mimariyi Görmeyi Öğrenmek* (Çev: Prof. H. Demir Divanlıoğlu). İstanbul: Birsen Yayınevi.



## 6. EKLER

### 6.1. EK 1: DOLULUK-BOŞLUK ANALİZİ



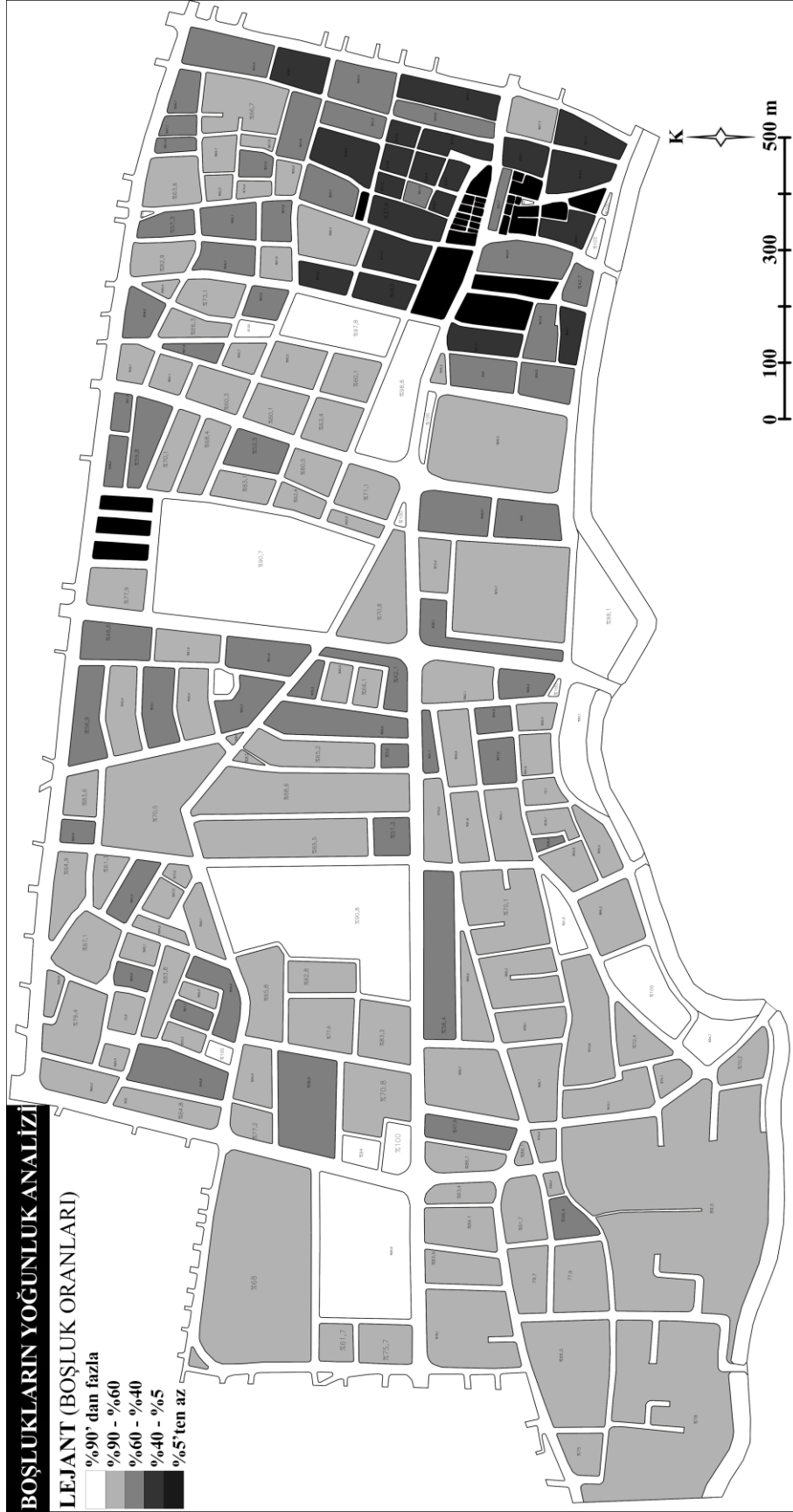
## 6.2. EK 2: BOŞLUK KATEGORİ ANALİZİ



### 6.3. EK 3: YEŞİL ALAN ANALİZİ



## 6.4. EK 4: BOŞLUKLARIN YOĞUNLUK ANALİZİ



## 6.5. EK 5: YOL ANALİZİ



## 6.6. EK 5: YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ANKETİ

<b>DÜZCE ÜNİVERSİTESİ, FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ, MİMARLIK BÖLÜMÜ</b> <b>Spor Sokak' ın Mekânsal Karakteri Konulu Araştırma İçin Düzenlenen Anket</b>			
<b>A. Kişisel Bilgiler</b>			
1.Cinsiyetiniz	Kadın	Erkek	
2.Yaşınız ve Doğum Yeriniz			
3.Eğitim Durumunuz	İlkokul	Ortaokul	Lise
4.Mesleğiniz	Yüksek Öğrenim ve üstü		
5.Oturduğunuz Semt			
6.Düzce'de Bulunma Süresiniz			
7.Gelir Durumunuz			
<b>B. Arazi Kullanımı</b>			
<b>8. Spor sokağı kullanım amacınız nedir?</b>			
Alveriş	Gezinme-Dolaşma	Buluşma	Dinlenme
Geçiş alanı olarak kullanma (okul, ev, vb.,)	Yemek yeme		
Kamu Binalarını Kullanma	Çalışma (İş yerinin çevrede bulunması)		
Diğer.....			
<b>9. Spor sokağa hangi ulaşım aracı ile geliyorsunuz?</b>			
Toplu taşıma	Özel araç ile (Park yeriniz: .....)	Yürüyerek	
<b>10. Spor sokağa ne sıklıkla geliyorsunuz?</b>			
Her gün	Hafta içi her gün	Hafta sonu her gün	Hafta da 1-2 kere
Haftada 3-4 kere	Ayda 1-2 kere	Diğer: .....	
<b>11. Spor sokağı günün hangi vakitlerinde kullanıyorsunuz?</b>			
Gündüz	Öğlen	Akşam	Gece
<b>C. Algısal / Kavrayışsal Özellikler-Katılmıyorum, Kararsızım ve Katılıyorum olarak değerlendirilecektir.</b>			
	<b>Katılıyorum</b>	<b>Kararsızım</b>	<b>Katılmıyorum</b>
12.Spor Sokak Düzce' de herkes tarafından bilinir.			
13.Spor Sokak kent merkezinde fark edilebilir ayırt edici özelliklere sahiptir.			
14. Spor Sokak ilgi çekici, cazip bir kamusal alandır.			
15.Spor Sokak yürünebilir bir yaya bölgesidir.			
16.Spor Sokak çevresinde yeterli açık mekân bulundurmaktadır.			
17.Spor Sokak boyunca yeterli aydınlatma elemanları bulunmaktadır.			
18.Spor Sokak boyunca yeterli ağaçlandırma bulunmaktadır.			

<b>D. Sosyal / Davranışsal Özellikler-Katılmıyorum, Kararsızım ve Katılıyorum olarak değerlendirilecektir.</b>			
	<b>Katılıyorum</b>	<b>Kararsızım</b>	<b>Katılmıyorum</b>
19.Spor Sokakta insan yoğunluğu fazladır.			
20.Spor Sokakta farklı kullanıcı grupları bulunmaktadır.			
21.Spor Sokakta işletme çeşitliliği yeterlidir.			
22.Spor Sokak her mevsim kullanıma elverişlidir.			
23.Spor Sokakta yürümeye dayalı aktiviteler bulunmaktadır.			
24.Spor Sokakta arkadaş/tanıdık ile karşılaşma olasılığımız vardır.			
<b>D. Fiziksel / Biçimsel Özellikler-Katılmıyorum, Kararsızım ve Katılıyorum olarak değerlendirilecektir.</b>			
	<b>Katılıyorum</b>	<b>Kararsızım</b>	<b>Katılmıyorum</b>
25.Spor Sokak Düzce kent merkezinde ulaşılabilir bir konumdadır.			
26. Spor Sokak kullanım uzunluğu yeterlidir.			
27.Spor Sokak çevresiyle ve bağlantılı yollarla ilişkilidir.			
28.Spor Sokak yayalar için konforlu ve güvenlidir.			
29. Spor Sokakta oturma elemanları yeterlidir.			
30. Spor Sokağın bakımı/onarımları yeterlidir.			

#### **E. AÇIK UÇLU SORULAR**

31. Spor Sokak sizce yayalara uygun bir sokak mı, nedeni?
32. Spor Sokakta bir süreklilik var mı, herhangi bir kesintiye/bariyere uğruyor musunuz?
33. Spor Sokaktaki binaların yoğunluğu sizce fazla mı, rahatsız ediyor mu?
34. Spor Sokaktaki binaların yüksekliği sizce fazla mı, rahatsız ediyor mu?
35. Spor Sokaktaki binaların biçimi ve görüntüsü hakkında ne düşünüyorsunuz?
36. Spor Sokakta bekleyen, duran-yavaş hareket eden insan topluluğu var mı, varsa bu durum sizi rahatsız ediyor mu?
37. Spor Sokakta arkadaş/tanıdık ile buluşma imkânınız var mı, varsa buluşma noktanız neresidir?
38. Spor Sokağın akılda kalıcı, dikkat çekici özellikleri var mı, varsa nelerdir?
39. Spor Sokağın başlangıç ve bitiş noktası var mı, varsa nerde başlayıp nerde bitmektedir?
40. Spor Spor sokak sizin için tek kelimeyle ne demektir?

**KATILIMINIZ İÇİN TEŞEKKÜRLER...**

# ÖZGEÇMİŞ

## KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Nuray ÖZKARACA  
Doğum Tarihi ve Yeri : 17.10.1996 ve Samsun  
Yabancı Dili : İngilizce  
E-posta : ozkaracanuray@gmail.com

## ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Y. Lisans	Mimarlık	Düzce Üniversitesi	2020
Lisans	Mimarlık	Düzce Üniversitesi	2018
Lise		Ali Fuat Başgil Anadolu Lisesi	2014

## YAYINLAR

Özkaraca, N. & Arslan, H. (2019). Düzce Kent Merkezinin Tarihsel Değişim/Dönüşüm Sürecinin Mekânsal Açından İncelenmesi. *Mas International Conference On Mathematics-Engineering-Natural&Medical Sciences-VII* (ss:13-21).

Özkaraca, N, & Arslan, H. (2020). Kentsel boşlukların mekânsal niteliğinin sosyo-mekansal analizi: Spor Sokak örneği. *Tyke Sanat ve Tasarım Dergisi*, 5(8), 17-34.