

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN KENT
PEYZAJINA KATKISI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Peyzaj Mimarı Günseli DÖLLÜK

Anabilim Dalı: Peyzaj Mimarlığı
Programı: Peyzaj Mimarlığı Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Reyhan YİĞİTER

MAYIS 2005

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**LİNEER AÇIK HAVA REKREASYON ALANI
OLARAK YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN
KENT PEYZAJINA KATKISI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Peyzaj Mimarı Günseli DÖLLÜK

(502031754)

Anabilim Dalı: Peyzaj Mimarlığı

Programı: Peyzaj Mimarlığı Programı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Reyhan YİĞİTER

MAYIS 2005

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında, benden her safhada yardımlarını ve desteklerini esirgemeyen değerli hocam ve danışmanım Yrd. Doç. Dr. Reyhan YİĞİTER'e, lisans ve yüksek lisans eğitimim boyunca içimde peyzaj mimarlığı olgusunun şekillenmesinde büyük katkıları bulunan kıymetli hocam Prof. Dr. Ahmet Cengiz YILDIZCI'ya teşekkür etmeyi bir borç bilirim. Kendisinden aldığım yüksek lisans dersi ile yayalaştırılmış sokaklar konusuna eğilmemi sağlayan ve sonrasında çalışmamdan katkılarını esirgemeyen değerli hocam Prof. Dr. Mehmet OCAKÇI'ya teşekkürlerimi sunarım.

Lisans eğitimim boyunca verdikleri dersler, paylaştıkları bilgi ve tecrübeleri ile içimdeki meslek aşkını doğuran İstanbul Üniversitesi'ndeki tüm hocalarıma teşekkürlerimi sunarım.

Yaşamım boyunca maddi manevi her konuda bana destek olan, hayattaki en değerli varlıklarım sevgili anne ve babama, ayrıca tez çalışmam boyunca gösterdikleri saygı ve hoşgörü sebebiyle akrabalarım en derin şükran ve sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Türkiye'de yayalaştırılmış sokaklara verilen değer artması dileklerle...

Mayıs 2005

Günseli DÖLLÜK

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	ii
TABLO LİSTELERİ.....	viii
ŞEKİL LİSTELERİ.....	xi
ÖZET.....	xviii
SUMMARY.....	xix

1 . GİRİŞ	1
2. KAVRAMSAL AÇIKLAMALAR VE TANIMLAR.....	4
2.1. Yeşil Alan Kavramı ve Yeşil Alan Hiyerarşisi.....	4
2.1.1. Yeşil Alan Tanımı	4
2.1.2. Yeşil Alanların İşlevleri.....	5
2.1.2.1. Yeşil Alanların Ekolojik İşlevleri.....	5
2.1.2.2. Yeşil Alanların Fiziksel İşlevleri.....	6
2.1.2.3. Yeşil Alanların Rekreasyon İşlevleri.....	7
2.1.2.4. Yeşil Alanların Psikolojik İşlevleri.....	7
2.1.3. Kentsel Yeşil Alanların Sınıflandırılması.....	7
2.1.3.1 Bina Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar.....	9
2.1.3.2 İlköğretim Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar.....	9
2.1.3.3. Mahalle ve Semt Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar.....	11
2.1.3.4. Kent Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar.....	12
2.2. Kentsel Ulaşım Sınıflandırması.....	15
2.2.1. Taşıt Ağırlıklı Yollar.....	15
2.2.1.1. Kentler Arası Ulaşım Yolları	15
2.2.1.2. Kent içi Taşıt Yolları.....	15
2.2.1.3. Yaya ve Toplu Taşıma birliktelikli Yollar	15
2.2.2. Taşıt Yaya Birliktelikli Yollar	16
2.2.3. Yaya Ağırlıklı Yollar.....	16
2.2.3.1. Yaya Taşıtlanılmış Sokaklar	16
2.2.3.2. Yaya Alanları	17
2.2.3.3. Kapalı Yaya Geçişleri.....	18

2.4. Yaya Kavramı	20
2.4.1. Sokak Mekanındaki Yaya Davranışları	22
2.5. Sokak Kavramı	29
2.5.1. Sokak Mekanının Tarihsel ve Fiziksel Gelişimi	30
2.5.2. Kentsel Mekan Elemanı Olarak Sokaklar	32
2.6. Yayalaştırma Kavramı	36
2.6.1. Yayalaştırma Olgusunun Ortaya Çıkış Nedenleri	37
2.6.2. Yayalaştırma Olgusunun Tarih İçindeki Gelişimi	40
3. DÜNYADAKİ YAYALAŞTIRMA FAALİYETLERİ	43
3.1. Avrupa'daki Yayalaştırma Faaliyetleri	43
3.1.1. Almanya'daki Yayalaştırma Faaliyetleri	43
3.1.2. Danimarka'daki Yayalaştırma Faaliyetleri	48
3.1.3. Hollanda'daki Yayalaştırma Faaliyetleri	54
3.1.4. Avusturya'daki Yayalaştırma Faaliyetleri	56
3.1.5. İngiltere'deki Yayalaştırma Faaliyetleri	58
3.1.6. İsveç'teki Yayalaştırma Faaliyetleri	60
3.1.7. İspanya'daki Yayalaştırma Faaliyetleri	63
3.1.8. Fransa'daki Yayalaştırma Faaliyetleri	65
3.2. Amerika'daki Yayalaştırma Faaliyetleri	68
3.3. Türkiye'deki Yayalaştırma Faaliyetleri	73
3.4. Açık Hava Rekreasyon Alanı Olarak Düzenlenen Yayalaştırılmış Sokaklardan Örnekler	83
3.4.1- La Rambla – Barcelona - İspanya	83
3.4.2- Manski Main Street - Kouvola – Finlandiya	90
4. YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN TASARIMINDAKİ GENEL KRİTERLER VE BU SOKAKLARDA KULLANILAN PEYZAJ TASARIM ELEMANLARI	97
4.1. Yayalaştırılmış Sokakların Tasarımındaki Genel Kriterler	97
4.2. Yayalaştırılmış Sokaklarda Kullanılan Elemanlar	106
4.2.1. Yayalaştırılmış Sokaklarda Kullanılan Yapay Elemanlar	107
4.2.1.1. Oturma Elemanları	108
4.2.1.2. Zemin Kaplamaları	110

4.2.1.3. Aydınlatma Elemanları.....	111
4.2.1.4. Sınırlayıcılar, Engelleyiciler.....	113
4.2.1.5. Sanat Öğeleri.....	114
4.2.1.6. İşaret Levhaları, İlan ve Tabelalar.....	116
4.2.1.7. Yayalaştırılmış Sokaklarda Kullanılan Diğer Donatılar.....	117
4.2.2. Yayalaştırılmış Sokaklarda Kullanılan Doğal Elemanlar.....	122
4.2.2.1. Bitkisel Materyaller.....	122
4.2.2.2. Kentiçi Yaya Yollarının Bitkilendirilmesinde Temel İlkeler.....	125
4.2.2.3. Bitkilerin Kullanıcılara ve Kente Sunduğu Katkıları.....	126
4.3. Yayalaştırılmış Sokakların Yapısal Çevre Özellikleri	128
4.4.1. Binaların Mimari Özellikleri.....	129
4.4.2. Binaların Yükseklikleri.....	129
4.4.3. Binaların Cepheleri.....	131
4.4. Yaya Sokaklarındaki İşlev Çeşitliliği.....	134
5. YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN KENT PEYZAJINA	
KATKILARI.....	136
5.1. Yayalaştırılmış sokakların Çevresel Katkıları.....	136
5.2. Yayalaştırılmış Sokakların Sosyal Katkıları.....	138
5.3. Yayalaştırılmış Sokakların Rekreatif Katkıları.....	140
5.3.1. Yayalaştırılmış Sokaklardaki Rekreatif Türleri.....	141
5.4. Yayalaştırılmış Sokakların Ekonomik Katkıları.....	146
5.5. Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Yeşil Alana Katkıları.....	150
6. İSTANBUL'DAKİ BAZI YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN AÇIK	
HAVA REKREASYON ALANI OLARAK DEĞERLENDİRİLMESİ.....	153
6.1. Alan Araştırmasının Kapsam ve Yöntemi	154
6.2. 58. Bulvar Caddesi, Zeytinburnu.....	154
6.2.1. 58. Bulvar Caddesi Çalışma Alanının İncelenmesi.....	154
6.2.1.1. 58. Bulvar Caddesi'nin Konumu ve Tarihi Kimliği.....	155
6.2.1.2. 58. Bulvar Caddesi Yayalaştırma Amaç ve Hedefleri.....	157

6.2.1.3. 58. Bulvar Caddesi Alansal Analizleri	161
6.2.2. 58. Bulvar Caddesi'nde Yapılan Anket Çalışmasının Bulguları.....	170
6.2.2.1. Kullanıcıların Sosyoekonomik Yapısına İlişkin Bulgular.....	171
6.2.2.2. Kullanıcıların Boş Zamanlarını Değerlendirme Tercihleri ve Alanın Kullanım Sıklığına İlişkin Bulgular.....	174
6.2.2.3. Kullanıcıların Tercih-Memnuniyet ve Şikayetlerine İlişkin Bulgular.....	179
6.2.2.4. Ekonomik Düzey ile Kullanma Amacı Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi.....	191
6.2.2.5. Yaş ile Rahatsızlık Nedeni Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi.....	192
6.2.2.6. Yaş ile Caddeyi Tercih Nedeni Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi.....	194
6.2.2.7. Öğrenim Durumu ile Caddenin Özelliklerinden ve Çeşitli Fonksiyonların Kullanımından Duyulan Memnuniyet Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi.....	195
6.2.3. 58. Bulvar Caddesi Alan Çalışmasının Değerlendirilmesi.....	198
6.3. İstiklal Caddesi, Beyoğlu.....	205
6.3.1. İstiklal Caddesi Çalışma Alanının İncelenmesi.....	205
6.3.1.1. İstiklal Caddesi'nin Konumu ve Tarihi Kimliği.....	205
6.3.1.2. İstiklal Caddesi Yayalaştırma Amaç ve Hedefleri.....	208
6.3.1.3. İstiklal Caddesi Alansal Analizleri	210
6.3.2. İstiklal Caddesi'nde Yapılan Anket Çalışmasının Bulguları.....	222
6.3.2.1. Kullanıcıların Sosyoekonomik Yapısına İlişkin Bulgular.....	223
6.3.2.2. Kullanıcıların Boş Zamanlarını Değerlendirme Tercihleri ve Alanın Kullanım Sıklığına İlişkin Bulgular.....	225
6.3.2.3. Kullanıcıların Tercih-Memnuniyet ve Şikayetlerine İlişkin Bulgular.....	231
6.3.2.4. Ekonomik Düzey ile Kullanma Amacı Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi	244
6.3.2.5. Yaş ile Rahatsızlık Nedeni Arasındaki ilişkinin Değerlendirilmesi.....	246
6.3.2.6. Yaş ile Caddeyi Tercih Nedeni Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi	247
6.3.2.7. Öğrenim Durumu ile Caddenin Özelliklerinden ve Çeşitli Fonksiyonların Kullanımından Duyulan Memnuniyet Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi.....	249
6.3.3. İstiklal Caddesi Alan Çalışmasının Değerlendirilmesi	252

7. DEĞERLENDİRME ve SONUÇ	261
KAYNAKLAR.....	270
EKLER.....	283
Ek A – Anket Formu Örneği	283
ÖZGEÇMİŞ.....	287

TABLO LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 2.1. :	Yayalar arası uzaklıklar.....	21
Tablo 2.2.:	Yayaların yürüme hızı	25
Tablo 2.3.:	Yaya yoğunluğu	25
Tablo 2.4. :	Yaşlı yayaların ortalama yürüme hızı.....	26
Tablo 2.5.:	Sokak kalitesinin değerini belirleyen faktörler.....	35
Tablo 3.1.:	Bazı İsveç şehirlerindeki yayalaştırılmış sokakların açılış yılı ve şehir nüfusu	61
Tablo 3.2.:	ABD şehirlerindeki alışveriş sokaklarının yıllara göre gelişimi...	71
Tablo 4.1. :	Bitkilerin kullanıcılara ve kente yaptığı katkılar.....	127
Tablo 5.1.:	20 farklı şehirdeki yayalaştırmanın ticaret üzerine etkisi.....	147
Tablo 6.1.:	Kullanıcıların cinsiyeti.....	171
Tablo 6.2.:	Kullanıcıların yaşı	171
Tablo 6.3.:	Kullanıcıların medeni hali.....	172
Tablo 6.4.:	Kullanıcıların çocuk sahipliği.....	172
Tablo 6.5.:	Kullanıcıların eğitim durumu.....	172
Tablo 6.6.:	Kullanıcıların çalışma durumu.....	173
Tablo 6.7.:	Kullanıcıların gelir durumu.....	173
Tablo 6.8.:	Oturulan semt.....	174
Tablo 6.9.:	Boş vakitleri değerlendirmede 1. tercih.....	174
Tablo 6.10.:	Boş vakitleri değerlendirmede 2. tercih.....	175
Tablo 6.11.:	Boş vakitlerini değerlendirmede 3. tercih.....	175
Tablo 6.12.:	Kullanıcıların caddeye ulaşım tercihleri.....	176
Tablo 6.13.:	Kullanıcıların araçlarını park tercihleri.....	176
Tablo 6.14.:	Caddeyi en çok kullandıkları mevsimler.....	176
Tablo 6.15.:	Hafta içi- hafta sonu kullanım tercihleri.....	177
Tablo 6.16.:	Kullanım sıklığı.....	177
Tablo 6.17.:	Geliş saati.....	177
Tablo 6.18.:	Caddeye ulaşılabilirlik.....	178
Tablo 6.19.:	Kullanıcıların cadde de kalış süresi.....	178
Tablo 6.20.:	Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi’ni kullanma amaçlarının 1. nedeni.....	179
Tablo 6.21.:	Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi’ni kullanma amaçlarının 2. nedeni.....	180
Tablo 6.22.:	Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi’ni kullanma amaçlarının 3. nedeni.....	180
Tablo 6.23.:	Kullanıcıların alana kiminle geldiği.....	181
Tablo 6.24.:	Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi’ni tercih etmelerinin 1. nedeni	181
Tablo 6.25.:	Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi’ni tercih etmelerinin 2. nedeni	182
Tablo 6.26.:	Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi’ni tercih etmelerinin 3. nedeni	182
Tablo 6.27.:	Donatı elemanlarından duyulan memnuniyet.....	183

Tablo 6.28.:	Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 1. tercih.....	186
Tablo 6.29.:	Kullanıcıların 58. Bulvar caddesinin eksik bulunan yönlerinde 2. tercih.....	186
Tablo 6.30.:	58. Bulvar caddesi kullanıcılarının rahatsızlık duydukları faktörler.....	187
Tablo 6.31.:	Kullanıcıların caddede kendini güvende hissetme oranı.....	187
Tablo 6.32.:	58. Bulvar Caddesi'ne ait çeşitli özelliklerden duyulan memnuniyet.....	188
Tablo 6.33.:	Kullanıcıların geliri ve caddeyi kullanma amaçları arasındaki ilişki.....	191
Tablo 6.34.:	Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişki.....	193
Tablo 6.35.:	Yaş ile 58. Bulvar Caddesi'ni tercih nedeni arasındaki ilişki...	194
Tablo 6.36.:	Öğrenim durumu ile caddenin özelliklerinden ve çeşitli fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet arasındaki ilişki.....	197
Tablo 6.37.:	Satışlar ve müşteri oranındaki değişim.....	203
Tablo 6.38.:	Kullanıcıların cinsiyeti.....	223
Tablo 6.39.:	Kullanıcıların yaşı	223
Tablo 6.40.:	Kullanıcıların medeni hali.....	223
Tablo 6.41.:	Kullanıcıların çocuk sahipliği.....	224
Tablo 6.42.:	Kullanıcıların eğitim durumu.....	224
Tablo 6.43.:	Kullanıcıların çalışma durumu.....	224
Tablo 6.44.:	Kullanıcıların gelir durumu.....	225
Tablo 6.45.:	Oturulan semt.....	226
Tablo 6.46.:	Boş vakitleri değerlendirmede 1. tercih.....	226
Tablo 6.47.:	Boş vakitleri değerlendirmede 2. tercih.....	227
Tablo 6.48.:	Boş vakitlerini değerlendirmede 3. tercih.....	227
Tablo 6.49.:	Kullanıcıların caddeye ulaşım tercihleri.....	228
Tablo 6.50.:	Kullanıcıların araçlarını park tercihleri.....	228
Tablo 6.51.:	Caddeyi en çok kullandıkları mevsimler.....	228
Tablo 6.52.:	Hafta içi- Hafta sonu kullanım tercihleri.....	229
Tablo 6.53.:	Kullanım sıklığı.....	229
Tablo 6.54.:	Geliş saati.....	230
Tablo 6.55.:	Caddeye ulaşılabilirlik.....	230
Tablo 6.56.:	Kullanıcıların cadde de kalış süresi.....	230
Tablo 6.57.:	Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni kullanma amaçlarının 1. nedeni.....	232
Tablo 6.58.:	Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni kullanma amaçlarının 2. nedeni.....	232
Tablo 6.59.:	Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni kullanma amaçlarının 3. nedeni.....	233
Tablo 6.60.:	Kullanıcıların alana kiminle geldiği.....	233
Tablo 6.61.:	Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinin 1. nedeni....	234
Tablo 6.62.:	Kullanıcıların İstiklal Caddesini tercih etmelerinin 2. nedeni.....	234
Tablo 6.63.:	Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinin 3. nedeni....	235
Tablo 6.64.:	Donatı elemanlarından duyulan memnuniyet.....	236
Tablo 6.65.:	Kullanıcıların İstiklal Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 1. tercih.....	239

Tablo 6.66.:	Kullanıcıların İstiklal Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 2. tercih.....	239
Tablo 6.67.:	İstiklal Caddesi kullanıcılarının rahatsızlık duydukları faktörler..	240
Tablo 6.68.:	Kullanıcıların caddede kendini güvende hissetme oranı.....	240
Tablo 6.69.:	İstiklal Caddesi'nin çeşitli özelliklerinden ve fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet	241
Tablo 6.70.:	Kullanıcıların geliri ve caddeyi kullanma amaçları arasındaki ilişki.....	245
Tablo 6.71.:	Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişki.....	246
Tablo 6.72.:	Yaş ile İstiklal Caddesi'ni tercih nedeni arasındaki ilişki.....	248
Tablo 6.73.:	Öğrenim durumu ile caddenin özelliklerinden ve çeşitli fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet arasındaki ilişki.....	250
Tablo 7.1.:	Kullanıcıların sosyoekonomik yapısına ilişkin bulguların karşılaştırılması.....	262
Tablo 7.2.:	Kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bulguların karşılaştırılması.....	263
Tablo 7.3.:	Kullanıcıların tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bulguların karşılaştırılması.....	264

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 2.1.:	Central park, New York ABD’de ilk kurulan kent parkı..... 13
Şekil 2.2.:	Nişantaşı- Kaldırıma park etmiş araçların yaya mekanının kısıtlaması..... 20
Şekil 2.3.:	a- Paris, La Defense - Meydana kurulan bir televizyonu banklara oturup seyreden insanlar b- 7 th Place Mall, Downtown St. Paul banklarda dinlenirken sokak mekanından geçenleri seyreden insanlar..... 28
Şekil 2.4.:	Otomobil ölçeğine uymayan tarihi şehirlerdeki dar sokaklar a- Bruges- Belçika b. Mardin- Türkiye ‘Abbara’ adı verilen altı sokak, üstü ev olarak kullanılması 38
Şekil 3.1.:	a- Essen şehri -Koyu renkli kısımlar yaya alanlarını göstermektedir. b- Dünyada ilk yayalaştırılan sokak Limbecker Strasse..... 44
Şekil 3.2. :	a- Münih şehir planı kırmızı renkli alanlar yaya sokaklarını ifade etmektedir. b- Neuhauser ve Kaufinger caddelerinden oluşan yaya aksı 45
Şekil 3.3.:	Zurih- Bahnhofstrasse yayalaştırılmış sokağı a- Plan b- Fotoğraf görünümü..... 46
Şekil 3.4.:	a- Freiburg Şehir merkezi. Koyu renkli çizgiler Freiburg’un kamu alanlarında tekrarlanan mimari temayı oluşturan küçük su kanalları, ‘backle’ sistemini gösteriyor. b- Drenaj görevi de gören küçük su kanallarının sokak mekandaki görünümü 47
Şekil 3.5.:	Kopenhag şehir merkezi, koyu renkli bölgeler yayalara ait alanları göstermektedir. 48
Şekil 3.6.:	a- Kopenhag’ın ana caddesi Strøget 1996 yılında heykeltıraş Bjørn Nørgaard’ın tasarladığı özel stil granit döşeme ile yeniden kaplanmıştır b - Kesitte aydınlatma ve bayrak direkleri, gölgelikler, işaret levhaları gibi cadde üzerinde insanlara engel teşkil edebilecek donatıların bina cephelerinde çözümlenmeye çalışıldığı görülüyor 49
Şekil 3.7.:	Strøget caddesi Kopenhag’ın en önemli yaya alanıdır. a- plan b- görünüş..... 50
Şekil 3.8.:	Yaya mekanında pasif rekreatif etkinlik gerçekleştiren kullanıcı sayısının yıllara göre oranı 51
Şekil 3.9.:	Araç trafiğine kapatılmış sokakların yıllara göre gelişimi b-Yıllara göre yayalaştırılmış mekanların metrekare cinsinden dağılımı 52
Şekil 3.10.:	Odense şehrinde yayalara ayrılmış bir sokak..... 53
Şekil 3.11.:	a- Leiden şehri b- Leiden şehir merkezi, kırmızı alanlar yaya sokakları..... 55
Şekil 3.12.:	a – Haarlemmerstraat b- Breestraat yaya sokakları..... 55
Şekil 3.13.:	Beestenmarkt’taki yaya meydanı ve sokak kafeleri 56

Şekil 3.14.:	Viyana şehir merkezi – koyu renkli yerler yaya sokaklarını ifade etmektedir	57
Şekil 3.15.:	Cadde üzerindeki mimari değeri yüksek yapılardan örnekler...	57
Şekil 3.16.:	Mariahilfstrasse ve merkezdeki diğer yaya sokaklarından görünümeler.....	58
Şekil 3.17.:	a- Norwich şehri - turuncu renkli alanlar yaya sokaklarını göstermektedir. b- London yaya sokağından görünümeler.....	59
Şekil 3.18.:	Stockholm şehir merkezinde yayalar için düzenlenmiş Sergelgatan sokağı, ön planda şiddete karşı- namlusuna düğüm atılmış silah heykeli görülüyor.....	62
Şekil 3.19.:	Drottingatan ve Vasterlanggatan yaya sokakları- Stockholm.....	62
Şekil 3.20.:	Barselona eski şehir merkezi, liman bölgesi ve yakın civar bölgeleri - Planda 1980 ve 2000 yılları arasında bölgede yaratılmış olan yeni kamu mekanları ve yayalaştırılmış sokaklar koyu renkli olarak görülmektedir	63
Şekil 3.21.:	Lyon şehir planı koyu renkli kısımlar yaya alanlarını ifade etmektedir.....	65
Şekil 3.22.:	Strasbourg şehir merkezi. Mavi renk nehirleri, sarı renk yayalara ait alanları ifade etmektedir.....	66
Şekil 3.23.:	İçinden tramvay geçen yolun yayalaştırılmadan önceli hali.....	66
Şekil 3.24.:	Strasbourg-Tramvaylı yaya aksı.....	67
Şekil 3.25.:	a- Strasbourg, b- Melbourne.....	67
Şekil 3.26.:	Kalamazoo Mall 2002'deki görünümeleri.....	69
Şekil 3.27.:	1966 yılında peyzaj mimarı Lawrence Halprin tarafından tasarlanan Nicollet Mall'ın planı ve çeşitli görünümeler.....	70
Şekil 3.28.:	Portland- Oregon USA	70
Şekil 3.29.:	Sevgi yolu, İzmir a- Palmiye ağaçlı yaya aksı b- sokak ressamı	76
Şekil 3.30.:	Turuncu aks Bahariye Caddesi yayalaştırılmış sokağını, kırmızı simgeler ise önemli mekansal öğeleri göstermektedir...	78
Şekil 3.31.:	Kazım Özalp Yaya Caddesi	78
Şekil 3.32.:	Balıkligöl Dergah yaya aksı, Şanlıurfa.....	79
Şekil 3.33.:	Fransız Sokağı kentsel dönüşüm projesi.....	80
Şekil 3.34.:	Fransız sokağı yayalaştırma uygulamasından a- önce b- sonra.	81
Şekil 3.35.:	Irgandı Köprüsü sıra dükkanlar.....	82
Şekil 3.36.:	Talimhane, Taksim Meydanının kuzeyinde, Tarlabası Bulvarı ve Cumhuriyet Caddesi'nin kesiştiği bölgedir.....	83
Şekil 3.37.:	La Rambla Bulvarı yayalaştırılmadan önceki ve sonraki hali ..	84
Şekil 3.38.:	La Rambla Bulvarının Carrer Dels Talles bölümünün plan ve kesitleri	85
Şekil 3.39.:	La Rambla yaya aksı.....	85
Şekil 3.40.:	La Rambla plan.....	86
Şekil 3.41.:	a-La Rambla bulvarının başladığı Barselona'nın ünlü meydanı <i>Placa Dels Paisos Catalans</i> b- Rambla'nın ilk bölümü Rambla de Canaletes'ten bir görünüm c- sokakta yer alan çeşme.....	87
Şekil 3.42.:	Rambla genel görünümü ve üzerindeki sabit olmayan oturma elemanları.....	88
Şekil 3.43.:	Çiçekçilerin yoğunlukta olduğu Rambla de les Flors veya 'Flower Rambla' ve sokakta gerçekleştirilen bir gösteri.....	88

Şekil 3.44.:	Joan Miró tarafından tasarlanan sanat ögesi sokak mekanına ayrıcalıklı bir kimlik kazandırmaktadır.	89
Şekil 3.45.:	a- Önde Gaudi'nin tasarladığı sokak lambaları arka da ise Casa Milla görülmektedir. b- Sokak üzerinde yer alan cafeler...	89
Şekil 3.46.:	Rambla'nın son bölümü ve iskele meydanı çevresindeki rekreasyon alanları	90
Şekil 3.47.:	a- Kouvola şehir planı siyah renkli gösterilen kısım Manski isimli yayalaştırılmış sokak b- Manski sokak planı	90
Şekil 3.48.:	Manski yayalaştırılmış sokağında bir görünüm.....	91
Şekil 3.49.:	Manski yaya caddesi a – Kyrni nehrini gösteren harita taşı b-c sokak mekanı boyunca devam eden ve harita taşı ile yağmur taşlarını birbirine bağlayan küçük su kanalı d- yağmur taşları..	91
Şekil 3.50.:	Manski yaya caddesindeki detaylar ve donatı elemanlarından görünümler	92
Şekil 3.51.:	Manski yaya sokağının kış aylarındaki görünümü.....	93
Şekil 3.52.:	Kouvola genel görünüş.....	94
Şekil 3.53.:	Manski yaya caddesi	95
Şekil 4.1.:	a-Yanlıs konumlandırılmış sokak elemanları b- Doğru konumlandırılmış sokak elemanları	98
Şekil 4.2.:	Farklı kotlara sahip yayalaştırılmış sokaklar	99
Şekil 4.3. :	Donatı zonu – yaya zonu- (Cephe) vitrin zonu	99
Şekil 4.4. :	Bitkisel materyaller	99
Şekil 4.5. :	Yaya yolu kaplama materyali	100
Şekil 4.6. :	a- Yalnız yayalara ait yol b- Yaya- taşıt birliktelikli yol c-Kesişim noktalarından yaya geçişi	100
Şekil 4.7.:	Yayalaştırılmış sokak çevresindeki yollarda trafiği yavaşlatma teknikleri	101
Şekil 4.8.:	Sokak ve zemin kat kullanım ilişkisi	102
Şekil 4.9.:	a-b Yayalaştırılmış sokak ve çevresi arasındaki ilişki	103
Şekil 4.10.:	Tanımlı mekan.....	103
Şekil 4.11.:	Kimliğe sahip mekan.....	104
Şekil 4.12.:	Karakterli mekan.....	104
Şekil 4.13.:	Güzel mekan.....	104
Şekil 5.14.:	Kullanışlı mekan.....	105
Şekil 4.15.:	Anlamlı mekan.....	105
Şekil 5.16.:	Birleştirici mekan.....	105
Şekil 4.17:	Duygulara hitap edebilen mekan.....	106
Şekil 4.18.:	a- Çift yönlü arkalıksız 's' oturma elemanı b – Arkalıklı oturma ünitesi	109
Şekil 4.19.:	Zemin kaplamasında şekil- işlev arasındaki ilişki	110
Şekil 4.20.:	Temalı yaya alanlarından farklı stillerde aydınlatma elemanı örnekleri Disneyland – Paris-.....	111
Şekil 4.21.:	a- Klasik sınırlayıcı b- Loure müzesi yaya bölgesinde kullanılan aydınlatma ve sınırlayıcının bir arada çözümlendiği donatı elemanı c- Küre şekilli sınırlayıcı	113
Şekil 4.22.:	Melborne- yayalaştırılmış Swanston Street Walk sokağında bulunan sanat öğeleri a- Yaya figürleri b- Sanat ögesi niteliğini taşıyan aydınlatma elemanı direği c- Granit blok taş ve metalden oluşturulmuş cüzdan şeklindeki sanat objesi.....	114
Şekil 4.23.:	Ağaç altı ızgaraları plan / görünüş.....	118

Şekil 4.24.:	a- Kök yönlendirici kullanılmadığı durum b- kök yönlendirici kullanıldığındaki durum.....	119
Şekil 4.25.:	a- Disneyland – Paris- fıçı şeklindeki çeşme b- ikili çeşme donatısı c- özürllülere uygun çeşme donatısı	119
Şekil 4.26.:	a- Çiçeklik, bank ve çöp kutusu kombine donatı elemanı b- Bina cephesine konumlandırılmış çöp kutusu.....	120
Şekil 4.27.:	a- İstanbul- Şirinevler – Maraşel Fevzi Çakmak Yayalaştırılmış Sokağı b- Straatmeubilair- Hollanda c- yaya yolu drenaj oluğu	122
Şekil 4.28.:	Yapının sokaktan geri çekilmesi.....	128
Şekil 4.29.:	Bina cephesinde bölgeleme.....	130
Şekil 4.30.:	a- Sokak mekanında gölgelik ve tentelerin kesit görünümü, b- Tentesi, vitrini, aydınlatması, tabelası, girişi tüm elemanları birbiri ile uyumlu bir dükkan örneği. c- gölgelik ve tentesi birbiriyle uyumlu dükkan örneği	133
Şekil 4.31.:	Münih Prinzpalmarket tarihi yaya sokağı b- Nanjing Lu alışveriş sokağı.....	135
Şekil 5.1.:	Etkin rekreasyon örneği Nişantaşı’ndan yayalaştırılmış bir sokakta alışveriş eden, yürüyüş yapan yayalar b- Edilgen rekreasyon örneği.....	142
Şekil 5.2.:	Edilgen rekreasyon örneği: Taksim meydanında bando gösterisini izleyen insanlar.....	143
Şekil 5.3.:	Ticari rekreasyon örnekleri a- Disneyland ana yaya sokağı b- Disneyland’da bir cafe.....	144
Şekil 6.1.:	Zeytinburnu İlçe planı, 58. Bulvar Caddesi ve çevresi.....	155
Şekil 6.2.:	58. Bulvar Caddesi yayalaştırılmış alanı ve çevresi	157
Şekil 6.3.:	58. Bulvar Caddesi’ndeki yaya trafiği.....	158
Şekil 6.4.:	58. Bulvar caddesi yayalaştırma projesi.....	159
Şekil 6.5.:	Caddenin tren istasyonuna açılan bölümünün yayalaştırılmadan önceki ve yayalaştırıldıktan sonraki görünümü	161
Şekil 6.6.:	58. Bulvar Caddesi’nin son bulduğu meydanı çevreleyen yapılar.....	162
Şekil 6.7.:	58. Bulvar Caddesi’ne tren istasyonu tarafından giriş ve meydan arasındaki ilişki	162
Şekil 6.8.:	58. Bulvar Caddesi’ne tren istasyonu tarafından giriş.....	163
Şekil 6.9.:	a- 63. ve 41. sokak arası araç geçiş yolu kenarında oturma elemanları b- Paslanmış sınırlama elemanı	163
Şekil 6.10.:	Cadde mekanından genel görünümler	164
Şekil 6.11.:	Şekil 6.11.: a- 58. Bulvar Caddesi çıplak toprak olarak bırakılmış ağaç altı (orjinal) b- Toprak yüzeyinin mevsimlik çiçeklerle örtülerek estetik görünüm oluşturma önerisi	164
Şekil 6.12.:	Restoranlara ait yol üstü yemek yeme alanları	165
Şekil 6.13.:	Şekil 6.13.: 58. Bulvar Caddesi orta aksı yer döşemesi görünümü b- yan yaya aksı yer döşemesi görünüm b- Drenaj taşı sert zemin derzleri görünümü	165
Şekil 6.14.:	Şekil 6.14.: a-Aydınlatma direği b- aydınlatma elemanı ile birlikte çözülmüş çöp kutusu detayı c- direk üzerinde yer alan ilan kalıntıları d-Hasar görmüş direk.....	166
Şekil 6.15.:	Telefon kabinleri	166

Şekil 6.16.:	Trafo ve sokak mekanı	167
Şekil 6.17.:	a-b Süs havuzları ve sokak mekanı	167
Şekil 6.18.:	Süs havuzları ve çöpler	168
Şekil 6.19.:	İnsan ölçeğini aşan süs havuzları	168
Şekil 6.20.:	Sınırlama elemanları	168
Şekil 6.21.:	Binaların zemin kat kullanımlarındaki işlevler	169
Şekil 6.22.:	Binaların üst kat kullanımlarındaki işlevler	169
Şekil 6.23.:	a- Binalar ve sokak mekanı b- boş dükkanlar ve kullanıcılar ...	170
Şekil 6.24.:	Dükkan tabelaları ve ürünlerini sokakta sergileyen mağazalar..	170
Şekil 6.25.:	a-Kullanıcıların oturma elemanlarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların döşeme kaplamalarından duydukları memnuniyet.....	183
Şekil 6.26.:	a-Kullanıcıların aydınlatma elemanlarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların çöp kutularından duydukları memnuniyet.....	184
Şekil 6.27.:	a-Kullanıcıların bilgilendirme levhalarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların sanat öğelerinden duydukları memnuniyet.....	184
Şekil 6.28.:	a-Kullanıcıların büfelerden duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların telefon kulübelerinden duydukları memnuniyet.	185
Şekil 6.29.:	a-Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 1. tercih b- Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 2. tercih.....	186
Şekil 6.30.:	a-Kullanıcıların yapıların kalitesinden duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların caddedeki ticari fonksiyonlardan duydukları memnuniyet.....	188
Şekil 6.31.:	a-Kullanıcıların caddedeki mevcut yeme-içme fonksiyonlarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların caddedeki mevcut kültürel fonksiyonlardan duydukları memnuniyet	189
Şekil 6.32.:	a- Kullanıcıların çevrenin canlılığından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların bitkilendirmeden duydukları memnuniyet.....	189
Şekil 6.33.:	Donatı elemanlarının yer seçiminden duyulan memnuniyet.....	190
Şekil 6.34.:	Kullanıcıların geliri ve caddeyi kullanma amaçları arasındaki ilişki.....	192
Şekil 6.35.:	Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişki.....	193
Şekil 6.36.:	Yaş ile 58. Bulvar Caddesi'ni tercih nedeni arasındaki ilişki....	194
Şekil 6.37.:	İstiklal Caddesi'nin konumu.....	205
Şekil 6.38.:	İstiklal caddesi ve çevresi hava fotoğrafı.....	207
Şekil 6.39.:	İstiklal caddesi ve çevresinde yer alan yaya alanları.....	209
Şekil 6.40.:	İstiklal Caddesi girişi ve Taksim Meydanı	210
Şekil 6.41.:	a- Meydanda kullanılan döşeme b- Sınırlama elemanları.....	211
Şekil 6.42.:	İstiklal Caddesi'nde kullanılan sert zemin döşeme örneği ve tahrip olmuş kısımlar.....	211
Şekil 6.43.:	Taksim Maskemi'nin önündeki hareketli su ögesi ve İstiklal Caddesi girişine bakış	212
Şekil 6.44.:	a-Otomatlar ve telefon kulübeleri b- Gazete büfesi.....	212

Şekil 6.45.:	a- İnsan ölçeğine uymayan oturma üniteleri b- Dinlenme ihtiyacını Taksim çeşmesinde karşılamaya çalışan yayalar c- Çim alan çevresindeki demir sınırlama elemanlarına oturmuş yayalar.....	213
Şekil 6.46.:	İstiklal Caddesi'nde kullanılan çekme germe sistemli aydınlatma elemanları a- genel görünüm b- detay.....	213
Şekil 6.47.:	İstiklal Caddesi'nde kullanılan sanat öğeleri.....	214
Şekil 6.48.:	İstiklal Caddesi dükkan tenteleri.....	214
Şekil 6.49.:	İstiklal Caddesi dükkan tabelaları.....	215
Şekil 6.50.:	a-b- Bildirişim levhaları c- Çöp kutusu	215
Şekil 6.51.:	a- Vandalizme uğramış otomat örneği b- Sınırlama elemanları c- Yangın musluğu.....	216
Şekil 6.52.:	a- İlan kalıntıları ile kaplı cephe örneği b-c Grafiti vandalizmine uğramış cephe ve direk örneği.....	216
Şekil 6.53.:	Donatı elemanlarından sokak saatleri	217
Şekil 6.54.:	İstiklal caddesi'nde yer alan yapıların tescil durumu mavi renk tescilli yapıları, yeşil renk tescilsiz yapıları göstermektedir ...	218
Şekil 6.55.:	İstiklal caddesi genel görünüm 15 mart 2005 salı saat 15.00 dolayları	218
Şekil 6.56.:	İstiklal Caddesinde yer alan önemli yapıların cadde üzerindeki konumları	220
Şekil 6.57.:	a- Restore edilmiş, bakımlı bina cephesi örneği b- Bakımsız bina cephesi örneği.....	221
Şekil 6.58.:	a- İstiklal caddesi Vitrin düzenlemeleri (Markiz Pastanesi) b- Vitrin cephesinin anlamlı öğelerle kapatılması	222
Şekil 6.59.:	a-Kullanıcıların oturma elemanlarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların döşeme kaplamalarından duydukları memnuniyet	236
Şekil 6.60.:	a-Kullanıcıların aydınlatma elemanlarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların çöp kutularından duydukları memnuniyet	237
Şekil 6.61.:	a-Kullanıcıların bilgilendirme levhalarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların sanat öğelerinden duydukları memnuniyet	237
Şekil 6.62.:	a-Kullanıcıların büfelerden duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların telefon kulübelerinden duydukları memnuniyet.	238
Şekil 6.63.:	a-Kullanıcıların İstiklal caddesinin eksik bulunan yönlerinde 1. tercih b- Kullanıcıların İstiklal Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 2. tercih.....	239
Şekil 6.64.:	a-Kullanıcıların yapıların kalitesinden duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların caddedeki mevcut ticari fonksiyonlardan duydukları memnuniyet	242
Şekil 6.65.:	a-Kullanıcıların caddedeki mevcut yeme-içme fonksiyonlarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların caddedeki mevcut kültürel fonksiyonlardan duydukları memnuniyet	242
Şekil 6.66.:	a-Kullanıcıların çevrenin canlılığından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların bitkilendirmeden duydukları memnuniyet	243
Şekil 6.67.:	Donatı elemanlarının yer seçiminden duyulan memnuniyet.....	243

Şekil 6.68.:	Kullanıcıların ekonomik ve caddeyi kullanma amaçları arasındaki ilişki.....	245
Şekil 6.69.:	Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişki	247
Şekil 6.70.:	Yaş ile İstiklal Caddesi’ni tercih nedeni arasındaki ilişki.....	248
Şekil 6.71.:	a- Taksim meydanı 1. uluslar arası çocuk şenliği kutlaması b- Tünel meydanı ‘Beyoğlu’ konulu sokak sergisi	258
Şekil 6.72.:	İstiklal Caddesi’nde gerçekleştirilen gösterilerden örnekler ...	258

YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN KENT PEYZAJINA KATKISI:

58. BULVAR VE İSTİKLAL CADDESİ ÖRNEĞİ

ÖZET

“Yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi örneği” ad ve konusunda geliştirilen bu tez çalışmasında, ilk bölüm’de giriş ve tezin amacı ve beraberinde tez çalışmasının kapsam ve yönteminden bahsedilmiştir. Tezin konusuna temel oluşturması amacı ile kavramsal açıklamalar ve tanımlamalar başlığı altında, kentsel yeşil alan ve kentsel ulaşım sınıflandırması yapıp; yaya, sokak ve yayalaştırma kavramları hakkında gelişme bölümünü destekleyici bilgiler verilmiştir.

Dünya’daki yayalaştırma faaliyetleri; Avrupa başlığı altında Almanya, Danimarka, Hollanda, Avusturya, İngiltere, İsveç, İspanya ve Fransa’daki yayalaştırılmış sokaklar incelendikten sonra, Amerika’daki durum araştırılmış, Türkiye’deki yayalaştırma uygulamaları hakkında bilgiler toplanmış ve Dünya’daki önemli yayalaştırılmış sokaklardan örnekler incelenmiştir.

Sokakların yayalaştırılmasında uyulması gerekli peyzaj tasarım kriterleri sıralanarak, yayalaştırılmış sokaklarda kullanılan yapay ve doğal elemanlar ayrı ayrı ele alınmış, yayalaştırılmış sokakların yapısal çevre özellikleri ve bu sokaklardaki işlev çeşitliliği araştırılmıştır. Yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına katkıları hakkında literatür araştırması yapılarak bulgular; ‘çevresel, sosyal, rekreasyonel, ekonomik ve kentsel yeşil alana katkıları’ başlıkları altında ayrı ayrı irdelenmiştir.

Alan çalışması kapsamında, Beyoğlu ‘İstiklal Caddesi’ ve Zeytinburnu ‘58. Bulvar Caddesi’nin konumu, tarihi kimliği, bu caddelerin yayalaştırılmasındaki amaç ve hedefler belirtilmiştir. Analiz bulguları fotoğraflarla desteklenerek değerlendirilmiş ve kullanıcı anket bulguları; sıklık dağılımı ve alt hipotezlerde sorgulanan bulgular karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiş, sonuçlar çizilen tablo ve grafikler yardımıyla anlatılarak alan çalışmasının değerlendirmesi yapılmış ve kent peyzajına sundukları katkılar saptanmıştır.

Değerlendirme ve sonuç bölümünde ise; tezin genel değerlendirmesi yapılarak, bir yayalaştırılmış sokağın açık hava rekreasyon alanı olarak kullanılabilirliğinin, o sokağın sahip olduğu rekreasyon potansiyeli ile ilişkili olduğu kadar peyzaj tasarım kriterlerine göre düzenlenmiş olması ile de yakından ilgili olduğu sonucu ortaya çıkmış ve tezin hipotezi doğrulanmıştır.

EFFECTS OF PEDESTRIANIZED STREETS ON URBAN LANDSCAPES: CASE STUDIES FROM 58. BOULEVARD AND İSTİKLAL STREET

SUMMARY

Pedestrianization phenomenon has occurred because of the purpose of preserving historical city centers from motorized vehicles and to provide more safety circulation areas for pedestrians. But at the end of the 20th century, because of the extremely increase of cities' populations; green spaces couldn't serve the citizens needs and pedestrians started to use pedestrianized streets as recreation areas. These supported outdoor leisure and recreation areas made a significant contribution to the quality of life. They served as both a destination and a thoroughfare by forming a natural connection route between diverse attractions. Many cities, especially in Europe have pedestrianized their streets and pedestrianization continued as a trend. Pedestrianization has several benefits for towns and its citizens, some of them are; to preserve the environment, to increase the urban quality and social well-being, to provide relations to residential environments, to provide economical revitalization, to create social and cultural benefits, to have traffic management and to create availability of appraise spare times. They improve the retail activity by enhancing pedestrian environments.

Especially downtown pedestrian streets became an interaction place, strolling, courting, window shopping (or shopping) and observing areas. They became a home for fiestas, festivals, shows, meetings; briefly the activities which people can interact and build community. Between them they served to protect and enhance remaining natural and cultural resources. Pedestrian streets also interconnect urban green spaces with each other. They can enhance city aesthetics, help shape urban form and improve urban quality of life. In conclusion pedestrian streets have converted a linear open space recreation area, instead of a road.

This research's concept is to find the ways to improve the recreational potential of pedestrian streets of Istanbul metropolitan city and to find the effects of pedestrian streets as an 'Open Space Recreational Area on Istanbul's Urban Landscapes'.

Istanbul is the largest city in Turkey and the country's chief commercial and cultural center. With increasing modernization, recreation is becoming a more important aspect of daily life in Istanbul. But Istanbul, where ten thousand people are living today, has green open space problem because of the rapidly increasing population and the intensity and uncontrolled built environment. One of the solutions to this green space problem is to pedestrianize the streets and to convert them into linear open space recreational areas. The research area is some of the pedestrianized streets of Istanbul city. The research was set out to analyze physical and social environments, to explore, observe and represent the recreational activities carried out in the pedestrian streets of the city.

Introduction and the purpose of the thesis and additionally, contents and methods of the thesis are mentioned in the first chapter.

In the second chapter, to form the base to the subject of the thesis, urban green area and urban transport classification have been made under the title of conceptional explanations and definitions. Advocated information to the development section has been given about the pedestrian street and the pedestrian conceptions.

In the third chapter, the development of pedestrianation in the world is mentioned. At this part of the thesis the pedestrianized streets in Germany, Denmark, Holland, Austria, England, Swiss, Spain and France are examined under the title of Europe, the situation of the USA has been searched and the informations have been collected about the applications in Turkey and the examples have been given about the important pedestrianized streets in the world.

In the fourth chapter, landscape design criteria which are needed to be obeyed in pedestrianized streets have been arranged and artificial and natural elements which are being used in the pedestrianized streets have been discussed one by one. Structural environment features of pedestrianized streets and the kinds of functions have been searched.

In the fifth chapter, effects to the urban pattern of pedestrianized streets have been examined one by one under the titles of the effects to the environmental, social, recreational, economical and urban green system.

In the sixth chapter, case studies have been done. The situation of Beyoğlu-İstiklal Street and Zeytinburnu-58. Boulevard Street are mentioned. The historical identity, purpose and the pedestrianization aims of these streets have been pointed. Area analysis have been appraised by being supported by the photographs and have been analyzed by the users' surveys, density distribution and diagonally tables. Results have been told by the help of drawn tables and figures and area researches have been appraised and suggestions have been made.

In the conclusion, thesis has been appraised generally and the result has revealed that a pedestrianized street could be used as an open space recreational area but it must be arranged according to landscape design criteria as the same with recreation potential which that street has and the hypothesis of the thesis has been confirmed.

BÖLÜM 1. GİRİŞ

Zaman içinde toplumların kültürleri, sosyo-ekonomik yaşantıları ve teknolojileri üzerine oluşan değişimler, özellikle yapı çevresi ve sokaklarda hissedilmektedir. Sokaklar, toplumların işlev ve kültür etkileşimi açısından yoğun faaliyet gösterdiği alanlardır. Tarih içerisinde yayalara ait bir kavram olarak ortaya çıkan sokak olgusu zamanla taşıtların egemenliği altına girmiş ve uzun seneler de bu şekilde kalmıştır. Diğer bir taraftan, kentler sanayi devrimi ve teknolojik gelişmeler sonucunda hızlı bir nüfus artışına uğramıştır. Buna bağlı olarak konut oranlarındaki artış sonucunda kentte doluluk- boşluk oranları arasındaki denge değişmiş ve kent halkının rekreasyon ihtiyacını karşılayacak ve kentin nefes almasını sağlayacak yeşil alanların oranları azalmaya başlamıştır. Bu nedenle kentleri bir beton yığını olmaktan kurtarmak, halkın rekreasyon ve oksijen ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla yeni arayışlara girilmiştir. Bu aşamada hem yeni rekreasyon alanları hem de yolları araç egemenliğinden kurtarmak adına sokakların yayalaştırılması düşüncesi bir çözüm yolu olarak görülmüştür. Böylece yağ lekeleri gibi bütünleşen kentsel yerleşmeler bu yeşil koridorlarla parçalanmış olacaktır. Yayalara ait kılınan bu yeşil akslar, dünya üzerinde çok çeşitli kentlerde uygulanmaya başlanmış ve zaman içinde kentli için yeni bir açık hava rekreasyon alanı haline gelmiştir. Yalnızca geçiş mekanı olgusundan uzak bir anlayışla, rekreasyon alanı oluşturmak üzere sokakların yayalaştırılarak yeniden düzenlenmesi, yaşam kalitesinin artırılmasında önemli bir adım olmuştur. Ticaret, kültür, sanat ve eğlence etkinliklerinin yayalaştırılmış sokaklardaki konumu bu alanları cazip kılan en önemli etmenler arasında sayılabilir.

Yayalaştırılmış sokaklar; yaşanabilir, sağlıklı, güvenli bir kentsel yaşam ortamı ve kentsel çevrenin oluşturulması, doğal, tarihsel ve kültürel değerlerin korunarak, ekonomik, sosyal, kültürel ve mekansal gelişmelerin sağlıklı bir şekilde yönlendirilmesi ve geliştirilmesi gibi pek çok farklı konuda katkılar sağlamaktadır. Yayalaştırılmış sokakların tasarımının kendi içinde uyumlu, anlamlı ve insanların kullanmasını teşvik edeci şekilde yapılması kent yaşamını paylaşan insanların mutluluğu için önem taşımaktadır.

Bu araştırmanın amacı kentliye açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet veren yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına katkılarını belirlemek, ayrıca rekreasyon potansiyelini artırma yollarını irdelleyerek, bu tür sokaklara ait tasarım kriterlerini saptamaktır. Bu amaçla; İstanbul metropoliten kentinde, belirlenen yayalaştırılmış sokaklar incelenmiş, kullanıcılara ve kent peyzajına sunduğu katkılar araştırılmıştır. Ayrıca bu yayalaştırılmış sokaklardaki rekreasyon potansiyelinin artmasını sağlayacak öneriler geliştirilmiştir.

Bu çalışmanın kapsam ve yöntemi olarak ise belirlenen amaca yönelik olarak öncelikle literatür çalışması yapılmış ve konu ile ilgili kuramsal kaynaklar, sayısal standartlar, grafik, şekil ve resimler toplanmıştır. Kaynak tarama aşamasında kütüphane, resmi kurumlardan ayrıca Internet'ten dijital, sunum, tez, kitap ve makalelerden yararlanılmıştır. Alan çalışması kapsamında alanın konum ve tarihi geçmişi incelenmiş, yayalaştırmalarındaki amaç ve hedefler belirlenmiş ve bu hedeflere ne kadar ulaşılabilirdiğinin saptanması amacıyla haritalar üretilmiş, yerinde incelemeler, fotoğraflarla desteklenerek mevcut durum analiz edilmiştir. Kullanıcılara uygulanan anket bulgularından tablolar oluşturularak yüzde ve sıklık dağılımları çıkarılmış ve alanın genel değerlendirmesi yapılarak önerilerde bulunulmuştur.

Yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi örneği” ad ve konusunda geliştirilen bu tez çalışmasında amaç, kapsam ve yöntemi açıklayan giriş bölümünden sonra, ikinci bölümde kentsel yeşil alan ve kentsel ulaşım sınıflandırması yapılp; yaya, sokak ve yayalaştırma kavramları açıklanmıştır. Üçüncü bölümde dünyadaki yayalaştırma faaliyetleri; Avrupa, Amerika ve Türkiye olmak üzere üç bölümde açıklanıp, önemli yayalaştırılmış sokaklardan örnekler sunulmuştur. Dördüncü bölümde sokakların yayalaştırılmasında uyulması gerekli peyzaj tasarım kriterleri sıralanmış ve yayalaştırılmış sokaklarda kullanılan yapay ve doğal elemanlar ayrı ayrı tanıtılmış, yayalaştırılmış sokakların yapısal çevre özellikleri ve bu sokaklardaki işlev çeşitliliği üzerinde durulmuştur. Beşinci bölümde yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına katkıları, çevresel, sosyal, rekreasyonel, ekonomik ve yeşil alana katkıları şeklinde ayrı ayrı irdelenmiştir. Altıncı bölümde Beyoğlu İstiklal Caddesi ve Zeytinburnu 58. Bulvar Cadde’lerinde alan çalışması yapılmıştır. Bu aşamada alan kullanıcılarına uygulanan anketlerde, kullanıcıların sosyoekonomik yapısına ilişkin, boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve alanın

kullanım sıklığına ilişkin ve tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bulgular elde edilmiş bu bulgular alan analizleri ile birlikte değerlendirilerek bu caddelerin gelişmesine yönelik önerilerde bulunulmuştur.

Değerlendirme ve sonuç ve bölümünde ise; tezin genel değerlendirmesi yapılarak, bir yayalaştırılmış sokağın açık hava rekreasyon alanı olarak kullanılabilirliğinin, o sokağın sahip olduğu rekreasyon potansiyeli ile ilişkili olduğu kadar peyzaj tasarım kriterlerine göre düzenlenmiş olması ile de yakından ilgili olduğu sonucu ortaya çıkmış ve hipotez doğrulanmıştır.

BÖLÜM 2. KAVRAMSAL AÇIKLAMALAR VE TANIMLAR

Yayalaştırılmış sokaklar kentliye bir ulaşım aksı ve aynı zamanda bir açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet verirler. Bu iki özelliklerinden ötürü bu kapsamda öncelikli olarak kentteki açık hava rekreasyon alanları olan kentsel yeşil alan tiplerinden bahsedilecek; yeşil alan kavramının tanımı, yeşil alanların işlevlerine değinilecektir. İkinci kısımda ise kentsel ulaşım sınıflandırması yapıp yayalaştırılmış sokakların bu sınıflamadaki yerine değinilecektir. Son olarak yaya, sokak ve yayalaştırma kavramları tanımlanıp, yayalaştırma olgusunun ortaya çıkış nedenleri ve tarih içindeki gelişimi irdelenecektir.

2.1. Yeşil Alan Kavramı ve Yeşil Alan Hiyerarşisi

Yeşil alan; yerleşim alanlarının barınma, çalışma, hizmetler dışında kalan bölümlerinin, insanların rekreatif amaçlı etkinliklerinin bir kısmını gerçekleştirdikleri, kent yönetimlerince düzenlenmiş, gezinme, dinlenme, eğlence ve boş zamanları değerlendirme amaçlı ayrılmış ve bitkilendirilmiş; kentlinin ortak kullandığı alanlarıdır. Bu alanlar ayrıca fonksiyon alanları içinde de yer alabilirler. Yapılar arasında kalan ulaşım güzergahlarında yer alan, en küçük yeşil eleman olan ağaçtan ormana kadar, yeşil örtü ile ilgili tüm doğa elemanları bu tanım içerisinde yer almaktadır (Dil, 2004).

2.1.1. Yeşil Alan Tanımı

Yeşil alanlar, kentin içinde ve çevresinde yer alan, rekreasyon, peyzaj ve hidroloji gibi işlevler gören, ormanlar, korular, çeşitli büyüklük ve işlevlerdeki parklar, mezarlıklar, refüj alanları ve bina bahçeleri gibi, canlı (ağaç, ağaççık, çalı, yer örtücü, çimen gibi) ve cansız (yollar, su elemanları, kent mobilyaları gibi) elemanlardan oluşan alanlardır (Pamay, 1978).

Yeşil alanlar, kentsel alanlarda, insanların dinlenmeleri, gezinmeleri, çeşitli rekreasyon faaliyetlerini gerçekleştirmeleri ve doğaya yaklaşımlarının sağlanması

amacıyla, kent yönetimlerince düzenlenen, ortak kullanım alanları olarak da tanımlanabilir (Keleş, 1998).

2.1.2. Yeşil Alanların İşlevleri

Yeşil alanların, kentsel yerleşmeler ve kent insanları üzerinde boş zamanları değerlendirme, ruhsal ve bedensel sağlık açısından ve estetik yönlerden birçok olumlu katkıları bulunmaktadır (Çetiner, 1979). İnsanların, yeşil alanlara ihtiyacı, yeşil alanların psikolojik ve fiziksel faydaları, çeşitli gözlem ve araştırmalarla ortaya konmuştur (Çetiner, 1991).

Yeşil alanlar işlev olarak kentte İnsan-Doğa ilişkisinin güçlenmesi sağlar. Aksi takdirde kentlerde psikolojik ve fizyolojik problemlere sahip pek çok insan olacaktır. Yeşil alanların fiziksel ve ruhsal anlamda insan sağlığına özellikle, kentin plansız, yoğun, alanlarında yaşayanlara olumlu etkileri bilinmektedir.

Kentin ekonomik yapısı ne olursa olsun kentsel açık ve yeşil alanların, kent için önemi büyüktür. Kentlinin ruhsal ve fiziksel gereksinmelerini karşılamaktan, doğal zenginliklerin korunmasına, turizmin gelişmesinden, konut alanlarıyla ticaret ve sanayi alanları arasında tampon bölgeler oluşturmaya, yaya ve taşıt dolaşımını kolaylaştırmaya varıncaya kadar sağladığı yararlar büyüktür. (Keleş, 1984)

Çeşitli nedenlerle kentin fiziksel ve görsel yapısına baskılar artmaktadır. Bunun sonucunda da kişi başına düşen yeşil alan miktarı azalmaktadır. Bu açıdan bakıldığında kent içindeki mevcut yeşil alanlar ile planlanmış, ancak henüz gerçekleştirilememiş yeşil alanların kent ekolojisi ve kent insanı için ne kadar büyük önem taşıdığı ortaya çıkmaktadır (Ayaşlıgil, tarihsiz).

Kent içerisindeki ve dışındaki yeşil alanların, boyutlarına, kent merkezine olan uzaklıklarına, arazi kullanım özelliklerine, arazi yapısına, şekillerine, jeolojik ve hidrolojik özelliklerine göre farklılıklar gösteren çeşitli işlevleri vardır (Yıldızcı, 1982).

Bu işlevler, ekolojik işlevler, fiziksel işlevler, rekreasyon işlevleri, toplumsal işlevler ve psikolojik işlevler olmak üzere, beş ana grupta incelenebilir.

2.1.2.1 Yeşil Alanların Ekolojik İşlevleri

Yeşil alanların, ekolojik ve mikro iklimatik yönlerden, kent yaşantısına olumlu etkileri olmaktadır (Yıldızcı, 1982). Yeşil alanlar, havayı kirleten zehirli toz ve gazları

absorbe ederek kentsel alanların hava kalitesini düzenler ve iyileştirir (Bayraktar, 1978). Bitkilerin doğru şekilde kullanımıyla, rüzgarın filtre edilmesi yada yönünün değiştirilmesi suretiyle, rüzgarın kent hayatı üzerindeki etkileri düzenlenebilir (Yıldızcı, 1988). Bitkilerin gürültüyü azaltma etkilerinden yararlanılarak, gürültünün olumsuz etkileri azaltılabilir (Eruz, 1988).

Açık ve yeşil mekanlar kent sistemi içerisinde çok sayıda ve çeşitli mikro klimalar oluşturur ve kent iklimi, özellikle de sıcaklık üzerinde etkili olmaktadır. Yapılaşmanın yoğun olduğu yerlerde ısınan hava ile geniş yeşil mekanlardaki serin hava arasında bir sirkülasyon sistemi oluşur ve bu sayede kent ve çevresindeki serin hava geceleri kent bölgesine ulaşır. Bu hava sirkülasyonu rölöf vasıtasıyla da sağlanabilir. Eğimli alanlarda, örneğin vadide, serin hava daha alçak yerlere doğru akmaktadır. Bu serin hava kent çevresindeki büyük ormanlık alanlar üzerinde tarım ve çayır alanları civarında oluşur. Eğer kentte yapılar ve bitkiler hava akımına dik olarak yerleştirilmemişlerse, bu serin hava kente doğru akar, aksi halde serin havanın yer-yer birikmesine ve don olaylarına neden olabilir. (Dil, 2004)

Kentteki sıcaklık açısından vejetasyonun büyük önemi vardır. Ağaçlar meydanlar üzerinde ölçülebilir etkiler yapmaktadır. Kısacası kentteki iklim şartları büyük ölçüde vejetasyon ve su yüzeylerinin miktarı ile çok yakından ilgilidir.

2.1.2.2 Yeşil Alanların Fiziksel İşlevleri

Yeşil alanlar, farklı arazi kullanımlarının geçerli olduğu bölgeler arasında yer alarak fiziksel bir sınırlayıcı ve bağlayıcı vazifesi görür. Yeşil alanların kent içerisinde dengeli dağılımı, yapı ve nüfus yoğunluğunu düzenler, kentin gelişimini sınırlar ve yönlendirir. Bitkilerin renk ve dokularının yarattığı görsel etki, kent mimarisindeki monotonluğu kırar ve kente estetik bir değer kazandırır (Akesen, 1997). Yeşil alanlar, kentsel yerleşmelerin doğal özelliklerini ortaya çıkarır ve korur, yapı kontrolüne ve dolayısıyla yapı yoğunluğuna yön verir (Çetiner, 1991)

Her kentin gelişimini ve temelini oluşturan ve belirleyen faktör peyzajdır. Kentin çekiciliği, peyzaj elemanları ile yapı elemanları arasındaki ilişkiye dayanmaktadır.

Kent parkları bir kente estetik yönden hizmet eder. Özellikle içindeki ağaçların hacimli yeşillikleriyle kentin kuruluşunu gideren, kente canlılık veren, renk kazandıran bir estetik varlık olarak değer taşırlar. (Albayrak, 2000)

2.1.2.3 Yeşil Alanların Rekreasyon İşlevleri

Rekreasyon, günlük yaşamın sıkıcı, disiplinli, tekdüze geçen çalışmalarının ardından, yıpranan vücutların ve zihinlerin yenilenmesini sağlamak, yeniden enerji kazanmak amacıyla, insanların sevdiği, ilgi duyduğu işlerle uğraşması olarak tanımlanabilir (Akesen, 1997). Yeşil alanlar, rekreasyon ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla, kent halkına spor, eğlence, dinlenme ve doğaya yakınlaşma olanakları sunar (Yıldızcı, 1982). Rekreasyon ihtiyacının gereğince karşılanarak bedensel ve zihinsel yenilenmenin sağlanması, daha verimli çalışma ortamlarının oluşmasını sağlar (Akesen, 1997).

2.1.2.4. Yeşil Alanların Psikolojik İşlevleri

Yeşil alanlarda sürdürülen faaliyetler ve doğayla yakınlaşarak yaşanan deneyimler, ruhsal dinlenme sağlar. Doğayla ilişki kurmak, kentsel yapı altında ezilen bireylerin, doğa içerisinde, insan ölçeğiyle buluşarak dinlenmesini sağlar (Pamay, 1978). Ayrıca Psikologlara göre yeterli ölçüde ve doğrudan doğa ile temas, insanın ruh sağlığı açısından gereklidir.

2.1.3. Kentsel Yeşil Alanların Sınıflandırılması

Kentsel yeşil alanların sınıflandırılmasına geçmeden önce yeşil alanların sınıflandırılması değinmek gerekirse:

Yeşil alanlar, işlevleri ve büyüklükleri açısından belirli bir hiyerarşiyi takip eder ve kent dokusuna paralel olarak gelişerek yeşil sistemi oluşturur. Yeşil alanlar, yeşil dokunun veya kent dokusunun egemen karakter taşımasına göre, kent içerisindeki yeşil alanlar ve kent dışındaki yeşil alanlar olarak iki bölümde incelenebilir (Yıldızcı 1982).

Kent ve bölge içinde yeşil alanların oluşturulması, belirlenen ölçeğe göre bir tür hiyerarşi içinde belirlenmektedir. Bu hiyerarşinin oluşmasında ana etken ölçek, alan, nüfus, gereksinimler ve yoğunluklardır. Hiyerarşi, yapılan sınıflandırmaların belirlenen ölçekte hangi miktarlarda ve hangi kademeleşme çerçevesinde yer alacağını gösteren bir sistemdir.

Yeşil alanlarda; konum, kademelenme, fonksiyonlar, büyüklük gibi kriterlere göre yeşil alan sınıflandırmaları şu şekildedir: (Çetiner, 1991)

1- Konum olarak yapılan sınıflandırma;

a) Yerleşme içi yeşil alanlar: Şehir Parkları, Mahalle Parkları, Mezarlıklar, Fidanlıklar, Spor Alanları, Oyun Yerleri, Ev Bahçeleri, Çocuk Bahçeleri, Çeşitli işlev alanları arasında yer alan boşluklar,

b) Yerleşme dışı yeşil alanlar: Ormanlar, Koruluklar, Bölgesel parklar, Botanik Bahçeleri, Hayvanat Bahçeleri, Mesire Yerleri, Piknik alanları, Golf, dağcılık, okçuluk gibi spor alanları,

2- Yeşil alanların kullanım türlerine göre yapılan sınıflandırma;

a) Dinlenme alanları: Büyük ağaçlıklı alanlar, Parklar,

b) Spor alanları: Antrenman sahaları, Stadyumlar, Açık ve Kapalı spor sahaları, Kapalı Salon, Yüzme Havuzu, Dağcılık, At yarışı vb.

c) Oyun yerleri: 0-3 yaş arasındaki çocuklara kum havuzları, 3-6 yaş arasındaki çocuklara oyun yerleri, 7-12 yaş arasındaki çocuklara aletli oyun yerleri, 13-18 yaş arasındaki gençler için spor alanları

3- Yeşil alanların fonksiyon türlerine göre yapılan sınıflandırma;

a) Aktif Alanlar; toza, dumana karşı koruyucu erozyona karşı önleyici görevi olan alanlardır. Bu alanlar doğrudan rekreatif ihtiyacı karşılayan;

Çocuk bahçeleri, Komşuluk parkı, Mahalle parkı, Semt parkı, Kent parkı, Bölge parkı gibi alanlardır.

b) Pasif Alanlar; Süs elemanı olarak kullanılan, kent dokusu ile doğal doku arasında ilişki kuran; ağaçlık alanlar, mesire yerleri, eğlence yerleri, mezarlıklar, refüjler gibi alanlardır

4- Nüfusa göre gerekli yeşil alan miktarına göre yapılan sınıflandırma

Yeşil alan gereksinimleri, insan topluluklarının yaş, kültür, meslek, sosyal ve ekonomik durumlarına bağlı olarak, farklılıklar göstermektedir. Çeşitli insan gruplarının değişik türlerdeki yeşil alan gereksinimleri, kentlerde, çeşitli tiplerde yeşil alanların doğmasına neden olmuştur. Kentsel yeşil alan tipleri, etki alanlarına ve işlevlerine göre, bina düzeyinde, ilköğretim ünitesi düzeyinde, mahalle ünitesi düzeyinde ve kent ünitesi düzeyinde olmak üzere dört grupta açıklanabilir (Yıldızcı, 1982).

Kentsel alanda belli nüfusa sahip olan alanlarda, niteliklerine göre yeterli yeşil alan miktarı ve ölçeği ilgili kurumlarca belirlenmiştir. Bu belirlenen nüfusa göre gerekli yeşil alanlar için yapılan ölçeksel ayırım "Hiyerarşi" kavramı içinde ele alınacaktır. Farklı ölçeklerde belirlenen "Hiyerarşi" kavramına göre yeşil alanlar (Yıldızcı, 1995);

2.1.3.1. Bina Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alan

Yeşil alanların temel tipleri bina düzeyinde ele alınmaktadır. Bina düzeyinde yeşil, binaya bütünlük kazandırmaktadır. Bina düzeyinde yeşil, binanın ön, arka ve yan bahçelerinde yer alan yeşil alanlardır. Bir bina yeşil elemanlarla yaratılan kontrastlar, mekanlar, biçim ve renk ritimleriyle estetik değer kazanır. Bütünlük kavramı binanın karakterinin yanı sıra, insan ve çevre ölçeğine de bağlıdır. Bütünlüğü hem bitkiler arasında, hem de bitkilerle mimari elemanlar arasında sağlamamız gerekmektedir. (Yıldızcı, 1982)

Yapı çevresinde açık dinlenme mekanı işlevi gören bina düzeyindeki yeşil alanlar, yapının ve yapı kullanıcılarının gereksinimlerine göre düzenlenirler (Zeren,1989). Bina düzeyindeki yeşil alanlar, kişilerin yaşam kalitesini yükselten ve belirleyici olan mekanlardır. Günlük yaşamın içinde, şehrin hareketli yaşamına ayak uydurmak zorunda kalan insanlar, konut yakın çevresinde rahat edebilecekleri donatılar ve serbest alanlar bulmak isterler. Donatı alanları, sosyal etkinlikler için insanları bir araya getirmesi, kişinin ruhsal ve fiziksel gereksinimlerini karşılaması, yapı alanlarında kitleleri yumuşatarak mekanlar arasında geçişi sağlaması, insan ve yapılaşmış çevre arasında ara ölçek oluşturması, yaşam konforu sağlaması açısından önemlidir (Karaman, 1991).

2.1.3.2. İlköğretim Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar

İlköğretim ünitesinin alansal büyüklüğü min. 15 ha. yoğunluğu ise max. 350 kişi/ha.'dır. 700-1000 konutu ve 3500-5000 nüfusu öngören bu birimde okul bahçesi ile kombine edilmiş bir oyun ve çocuk bahçesi önerilmektedir. Bu birim içinde tek konut ve apartman bahçeleri, yol ağaçlandırmaları, refüjler ve konut grupları arasındaki oyun alanlarını da içermektedir (Yıldızcı, 1996).

İlköğretim düzeyindeki yeşil alanlarda, işletme maliyeti düşük spor tesisleri ve çocukların oynayabileceği oyun alanları, küçük amfiler oluşturulabilir. Su elemanları

gibi çeşitli peyzaj öğelerinden yararlanılarak farklı mekan organizasyonları yaratılabilir (Kısar, 2004).

1- Toplu Konut Bahçeleri

Toplu konut alanlarında, binalar arasındaki duvar, çit gibi sınırlayıcılar kaldırılarak geçiş kolaylığı, geniş görüş açısı ve sınırlandırmayı ortadan kaldırmaya yönelik düzenleme eğilimleri bulunmaktadır (Yıldızcı, 1982). Toplu konut bahçelerinin düzenlenmesinde, kullanıcıların, boş zamanlarını değerlendirebileceği ve kısa süreli enerji harcayabileceği alanlar yaratılmalı, çeşitli yaş gruplarına cevap verebilecek çocuk oyun alanları, gezinti yolları, dinlenme alanları oluşturulmalıdır (Yıldızcı, 1994).

2- Çocuk Oyun Alanları

Çocuk oyun alanları, çocukların, oyun gereksinimlerini giderebilmek amacıyla bir araya geldikleri mekanlardır. Çocuk oyun alanları, oyun etkinliğinin, çocuğun, bedensel, ruhsal, duygusal, zihinsel ve sosyal gelişimindeki tamamlayıcı rolü sebebiyle önem kazanmaktadır (Özgüç, 1998).

Kentsel alan içinde çocuk oyun alanları planlanırken bu alanlar yalnızca çocuk oyun alanı olarak görülmemeli, parklara çocukların aile bireyleri ile birlikte geldikleri ve bu nedenle bir tür dinlenme mekanı olarak değerlendirilmeleri gerektiği unutulmamalıdır (Mondon, 1982).

Çocuk Oyun Alanları çeşitli yaş gruplarına göre şu şekilde ayrılır;

a) 0-3 Yaş Arasındaki Çocuklar İçin Oyun Alanları

0-3 yaş grubu çocuk oyun alanlarının büyüklüğü belirlenirken, her bir çocuk için 7-10 m² alan önerilebilir. Özellikle komşuluk grubu içinde yer alacak alanlarda 300-500 m² alan asgari ölçü olarak görülmelidir. Alan gereksiniminin belirlenmesinde, yerleşim biriminin yapısal özelliği, çevrenin doğal koşulları, çocuk nüfusu ve benzeri belirleyiciler dikkate alınmalıdır (Akdoğan, 1984).

b) 4-7 Yaş Arasındaki Çocuklar İçin Oyun Alanları

Bu yaş grubunun yararlanacağı çocuk oyun alanları, bir anaokulu bünyesinde veya bir mahalle parkı içinde yer alabilir. Alan büyüklüğü belirlenirken, yerleşim biriminde yaşayan 4-7 yaş grubu içinde yer alan çocuk sayısı dikkate alınmalıdır. Her bir çocuk için minimum 10-15 m² alan ayrılması gerekmektedir (Yıldızcı, 1982).

c) 8-15 Yaş Arasındaki Çocuklar İçin Oyun Alanları:

Bu yaş grubu için düzenlenen çocuk oyun alanları, ilkokul yerleşme birimi ile koordine edilecek, mahalle parkları ve semt parkları içinde de yer alabilen oyun alanlarıdır. Bu alanlar, içinde bulunduğu mahalle veya semtin bazı özel günlerinde bir araya gelebileceği bayram şenlikleri, oyun, yarışma ve bunun gibi toplu rekreatif eğilimlere mekan sağlayabilirler (Akdoğan, 1984).

Playground denen bu oyun alanları, daha küçük ünitelerdeki çocuk bahçelerini içerebilecekleri gibi, erginler için de az yer gerektirecek bazı oyun ve sportif donatıları da bünyelerinde bulundurabilirler (Altınçekiç,2000).

2.1.3.3. Mahalle ve Semt Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar

- Mahalle parkları; • Spor alanları; • Semt parkları; • Meydanlar

İmar ve İskan Bakanlığı Metropoliten Alan Nazım Planında mahalle ünitesini nüfusu min. 15000 kişi, alanı 45 ha, yoğunluğu ise max. 350 kişi/ha olarak kabul eder. Mahalle ünitesi düzeyinde donatım çeşidi olarak oyun ve spor alanı ve mahalle parkı önerilmektedir. Kişi başına ise 2 m² oyun ve spor alanı; 2 m² ise mahalle parkı önerilmektedir (Yıldızcı, 1982).

- Mahalle Parkları (-3 komşuluk ünitesi , -15.000 nüfus)

4,5 ha alana hitap eden mahalle parkları, halka açık yeşil alanların en küçüğü olup, konut alanları içinde bulunan . yapı adaları ile çevrilmiş, daha çok geçiş yeri olarak teşkil edilen alanlardır. Minimum 8 dekar olması gereken mahalle parklarının etki alanı 800 m² 'yi geçmez. 800 kişi için 2 dekar alana, dolayısıyla kişi başına 2,5 m² alana ihtiyaç duyulur. Yerleşme noktalarından 200-400m mesafede olurlar. (Yıldızcı, 1982).

- Spor alanları

Yerleşme alanlarına özgü fiziki planlamaların dayandığı ana ilkelere biri olan donatımlardır. Her yerleşim biriminin nüfus büyüklüğü ve özelliklerinin gerektirdiği donatım tesisleri içinde spor alanları insan sağlığı, zihinsel ve bedensel gelişme ve bireyin boş zamanını değerlendirmesi açısından önem taşımaktadır. Bu alanların en önemli işlevi aktif bir dinlence türü oluşturmaktır. Bu tür işlevler, toplumun her kesimini bir araya getiren önemli bir sosyo - kültürel değer taşıyıcıdır (Akdoğan, 1984).

- Meydanlar

Meydanlar, belli bir amaca yönelik toplu etkinliklere olduğu kadar, bireysel isteklere bağlı hareketlere de olanak sağlayan alanlardır. Kamu yararını amaçlayan meydanların arazi mülkiyeti, kamunun elindedir. Meydanların planlama ve düzenleme ilkeleri de kamu yararını sağlamayı amaçlamaktadır (Suher, 1997).

Paul Zucker, meydanı, mimari elemanlarla sınırları belirlenmiş, belli bir toplumsal işlevi olan ve şehir dokusuyla bütünleşmiş kent parçası olarak tanımlamıştır (Zucker, 1959).

- Semt Parkları:

Semt parkları asgari 50 dekar büyüklükte olup mahalle halkı ihtiyaçlarına göre düzenlenir. 2000-3000 konut ve 10000-15000 nüfusu barındıran, semt ölçeğindeki bu parklar her yaş grubuna hizmet verecek olan rekreasyon alanlarıdır. Birden fazla mahalleye hizmet verirler. 1-6 ve 7-14 yaş çocukları için oyun alanları, 15 yaş ve üzeri için spor alanları (basketbol, voleybol, tenis, yüzme vb...), ergin ve yaşlılar için ise gezinti, dinlenme, seyir, güneşlenme, kitap okuma, masa ve yer satrancı gibi etkin ve edilgen rekreasyon olanakları içerirler (Güç, 2002).

2.1.3.4. Kent Ünitesi Düzeyinde Yeşil Alanlar

- Şehir Parkı, • Kent Ormanı, • Fuar ve sergi alanları, • Kıyı düzenlemeleri, • Spor Alanları, • Hayvanat Bahçeleri, • Botanik bahçeleri, • Kent içi yollar, Refüjler, Yaya Yolları, • Mezarlıklar,

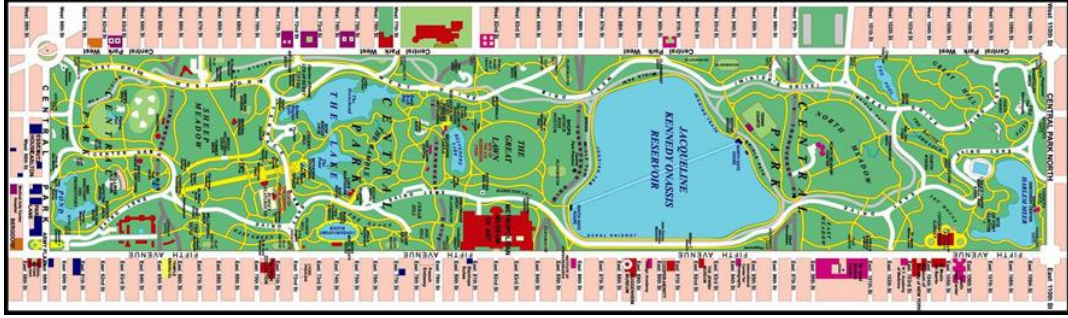
Yerleşmeler nüfusça büyüdükçe ve yapı yoğunluğu arttıkça, yeşil alan gereksinimi de artmaya başlar. Kent düzeyindeki yeşil alanlar, etki alanı itibariyle bütün bir kent halkına hizmet edecek büyüklük ve işlevlere sahiptirler

Yeşil alan gereksinimindeki artış, yeşil alanların hem alansal büyüklüklerindeki artışla, hem de işlevlerindeki çeşitlenme ve özelleşmeyle karşılanmaktadır. Kent ünitesi düzeyindeki yeşil alanlar kapsamında, kent parkları, hayvanat bahçesi, botanik bahçesi gibi çeşitli tema parkları, kent içi yollar, refüjler, yaya yolları ve mezarlıklar ele alınacaktır (Yıldızcı, 1982).

Kent parkları 5000-7000 konut ve yaklaşık 25000-50000 nüfus için gerekli olan her yaş grubu için her türlü pasif ve aktif rekreasyon olanaklarını sağlayacak olan rekreasyon alanlarıdır. (Akdoğan, 1984)

Kent Parkları:

Kent parkları, mahalle parklarından daha büyük bir çerçevede, şehir halkına fiziksel, psikolojik ve sağlık yönünden önemi olan, bazı grup elemanlarıyla donatılmış büyük yeşil alanlardır. Şehir parklarının planlamasında hizmet edeceği insan sayısı ile birlikte arazinin büyüklüğü, morfolojik yapısı ve çeşitli tesislerin inşasına uygunluğu da çok önemli rol oynar (Cerver, 1998).



Şekil 2.1. : Central park, New York ABD’de ilk kurulan kent parkı

5000 - 7000 konut ve yaklaşık 25.000 - 50.000 nüfus birimi için önemli fonksiyonları içeren bu rekreatif yeşil alanın her yaş grubu için her türlü aktif ve pasif rekreasyon olanakları sağlayacak şekilde planlanması gereklidir. Aile düzeyinin dışında, bazı profesyonel etkinlikler için de donatıları içerebilirler: Şenlik alanları, açık hava tiyatroları, konser yerleri , kültür merkezleri gibi...

A.B.D.’deki "ilk önemli ve özellikle halk için planlanmış olan New York'taki Central Park (3500 dekar) gerek büyüklük, gerek işlevi yönünden önemli bir örnek olarak gösterilebilir. Central park, 3700 dekar alanda, informal düzende F.L. Olmsted tarafından 1858 de planlanmıştır (Şekil 2.1.). İngiltere'nin bir zamanlar kraliyet ailesine ait olup özellikle endüstri devriminden sonra halka açılan eski "Av Parkları" bugün Londra için hayati öneme sahip rekreasyon alanlarıdır. Bunlardan; Hayvanat bahçesi ile ünlü "Regent Park" (1900 dekar), Londra'nın en eski Kraliyet parkı olan "St. James ve Green Park" aynı zamanda tesis edilen "Hyde Park" (1580 dekar) ve Londra'nın yakın çevresindeki en büyük kraliyet av parkı olarak tesis edilip bugün halka açılmış olan "Richmond Park" (yaklaşık 10.680 dekar), dünyaca tanınmış önemli kent parklarından.

Kentlerin, doğal güzellikler ve özellikler yönünden, en seçkin alanlarını içermesi gereken bu büyük parklar için asgari ölçü olarak 200 dekar alan önerilmektedir. Bazı ülkelerde ise alt sınır 400 dekar olarak kabul edilmektedir. Modern şehircilikte

kullanılan alan standartlarına göre kişi başına 10-40 m²'lik bir park alanı hesap edilmektedir. Kentin özelliği, büyüklüğü ve nüfusu dikkate alınarak parkın 400-4000 dekar alana gereksinme duyacağı ortaya çıkar. Kent parkları için hizmet etki alanının 3200 - 4800m olması uygun görülmektedir. Ülkemizde Kent Parkları için nüfus başına 3m² alan kabul edilmektedir. Nüfusa 10m² aktif yeşil alan kabulü esas alındığında 4-5m² kişi ölçütü kabul edilebilir (Altınçekiç, 2000).

Geçmişteki temelleri ve geleceğe yönelmiş gelişmesiyle, her koşula uyabilen organik bir plan ile bir sistemler kompozisyonu olan kentte, çevre düzenleme (kentsel peyzaj planlama) ile ilgili ihtiyaçları SIMONDS şöyle tanımlamaktadır:

- a- Düzenli etkili, güzel ve insanı her yönden geliştiren bir ortam;
- b- Dikkati çeken bazı sanat objeleri, mimari elemanlar, köprüler, meydanlar, heykel ve havuzlarla parklar;
- c- En küçük ünitelere (ailelere) kadar bütünlük gösteren bir şehir diyagramı;
- d- Yayaların yararlanmasına tahsis edilmiş yollar, sahalar ve meydanlar;
- e- Topluma ayrılmış yaşama, çalışma ve rekreasyon mekanları;
- f- Halkın içgüdüsünü tatmin için, eşya ve fikir değişim yerleri;
- g- Hareketliliği ve hareketsizliği yaratacak bir tertip,
- h- Planlanmış form ve mekan dizileri,
- ı - Ulaşım ve ulaştırma sistemlerinin açık alanlar, parklar ve strüktürel diğer elemanlarla koordine edilmesi,
- j- Sosyal aktivite olanakları,
- k- Doğal formlar ve peyzaj tabloları ile harmonik bir planlama,
- l- Sosyal organizasyon içinde ferdi bağımsızlık,
- m- insan ölçüsünün (human scale) şehirle olan psikolojik ilgisinin çözümlenmesi,
- n- Kentsel ve bölgesel sahalar arasında hoş giden geçiş ve bağlantılar

Burada da görüldüğü gibi açık alanlar şehrin tümü için de önemini aynen korumaktadır.

Kent Parklarından başka kent ünitesi içinde yer alan yeşil alanlar: kent ormanı, fuar ve sergi alanları, kıyı düzenlemeleri, spor alanları, hayvanat bahçeleri, botanik bahçeleri, kent içi yollar, refüjler, yayalaştırılmış sokaklar, mezarlıklardır. Tezin kapsamı itibariyle yayalaştırılmış sokaklardan sonraki bölümlerde ayrıntılı olarak bahsedilecektir.

2.2. Kentsel Ulaşım Sınıflaması

Kent içi ulaşım sınıflamasında, taşıt ağırlıklı bir ulaşımdan, yaya ağırlıklı bir ulaşım doğru yapılan sınıflama, kent içi ulaşım yayalaştırılmış sokakların yerinin saptanması açısından faydalı olacaktır. Kentsel fonksiyonlardan biri olan ulaşım sistemi, kent içindeki yollar üzerinde tanımlanan kullanıcı etkinliklerinin birlikteliğine, kullanım şekline, hızına, zamanına ve amaçlarına göre şu şekilde sınıflandırılır:

2.2.1. Taşıt Ağırlıklı Yollar

Taşıt yolları; ‘kentler arası ulaşım yolları’, ‘kent içi taşıt yolları’ ve ‘yaya ve toplu taşıma birliktelikli yollar’ şeklinde üç gruba ayrılır.

2.2.1.1. Kentler Arası Ulaşım Yolları (High Ways):

Kent içinden, yakınından veya dışından geçen, kentler arası yollardır (otoyol, ekspres ve devlet yolları gibi). Kentler arasında toplu taşıma ve özel araçlarla insan ve malların taşındığı bu yolların yayalar tarafından kullanmasına izin verilmez.

2.2.1.2. Kent İçi Taşıt Yolları (Traffic Roads):

Kent bölgelerinin iç trafiğini toplayıp bölge dışına aktaran yollardır. Yayalar, zemin üstü, zemin ve zemin altı toplu taşıma araçları ve özel araçların birlikte seyrettiği yollardır. Bu yollarda yayanın özgür hareketleri kısıtlanmakta ve sınırlandırılmaktadır. Bu tür yollarda herhangi bir sinyalin bulunmadığı yerlerde araçlar önceliklidir.

2.2.1.3. Yaya ve Toplu Taşıma Birliktelikli Yollar (Transit roads/Transit malls))

Yaya hareketleri yanında toplu taşıma araçlarının da kullandığı yollardır. Taşıtların yaya sistemine dahil edildiği bir sistemdir. Bu tip yollar trafiğe tamamıyla kapatılmamış olup genellikle özel araçlar trafiğine kapalı, toplu taşıma araçları için

açık ve yaya hareketlerine yönelik olarak yaya-taşıt ilişkilerinin düzen altına alındığı yollardır (Brambilla and Longo, 1977). Bu alanlarda taşıt yolu daraltılarak yaya kaldırımları genişletilir. Yaya kullanımı için çeşitli donatıların kullanımı ile mekanı zenginleştirme uygulamaları yapılmaktadır.

Bazı şehirlerdeki uygulamalarda bu yollara ticari taksilerinde girmesine izin verilir. Toplu taşıma araçlarına izin verilmesinin nedeni yaya ulaşımını kolaylaştırmaktır. Bu uygulamanın faydalarının yanında gürültü ve hava kirliliği gibi yaya çevresine negatif etkileri de bulunmaktadır. Chicago, Philadelphia, Vancouver, Portland (Oregon), Minneapolis ve Denver yaya sokaklarında toplu taşımaya da izin veren şehirden bazılarıdır. (Robertson, 1994).

2.2.2. Taşıt -Yaya Birlikte Yollar (Semi roads, shared roads)

Kent içinde toplu taşıma araçlarından başka özel araçların da kullanımına açık olan yollardır. Bu tip yollarda kullanım önceliği, yayadan taşıta doğru sıralanmaktadır. Yaya öncelikli yollar ile benzerlik göstermekle birlikte, özel araç trafiği için tamamen kapatılmamış, hız sınırlaması, kullanım saatleri sınırlandırılması gibi sınırlamalar getirilmiştir (Brambilla and Longo, 1977).

Bu yollarda trafik tek bir şeritten akar ve tek yönlüdür. Bu yollar tasarlanırken yaya ölçeği daha önceliklidir. Çevrenin kalitesi diğer araç yollarına nazaran daha yüksektir. Sürücülerin hız sınırını korumaları için trafiği yavaşlatma teknikleri kullanılır (Robertson, 1994).

2.2.3. Yaya Ağırlıklı Yollar

Yaya ağırlıklı yollar; yayalaştırılmış sokaklar, yaya alanları ve kapalı yaya geçişleri şeklinde sınıflandırılabilir.

2.2.3.1. Yayalaştırılmış Sokaklar - Yaya sokakları - Yaya yolları (pedestrian mall, traditional pedestrian streets, traffic free zones, full mall)

Sokak üzerinde bulunan fonksiyonların servis ihtiyaçlarını karşılamak koşulu ile acil durumlar veya belirli saatler dışında araç geçişlerinin kısıtlanarak sokakların kapatılması ve böylece yayalaştırılmasıdır.

Yayalaştırılmış yollar ve araçlara ait olan yolların kesişim bölgelerinde yine yayalar önceliklidir. Geleneksel yaya sokaklarında yaya “yolun kralı”dır. 1960 ve

1970'lerdeki alışveriş sokaklarının oldukça büyük bir çoğunluğu yayalara aittir. Rubenstein'nın (1978) kitabında belirttiği 94 alışveriş sokağının 77'si yani %82'si tamamen yayalara aitti (Robertson, 1994).

Bu tür sokaklar aynı zamanda lineer bir meydan şeklinde kullanılırlar. Bir sokak trafiğe kapatıldığı zaman yer döşemeleri yenilenir, sokak ağaçlandırılır, donatı elemanları eklenir; ve heykel, su ögesi gibi diğer unsurlarla yayaya kaliteli bir çevre hazırlanır. Yaya sokaklarının sürekli canlı kalabilmesi için yakın çevredeki odak noktalarıyla bağlantının iyi sağlanması gerekmektedir (Rubenstein, 1992).

2.2.3.2. Yaya Alanları (Pedestrian Districts)

Yaya alanları kent içindeki yaya öncelikli alanlardır. Yaya sokaklarından farkı lineer bir özellik göstermemeleridir. Kentsel işlevlere bağlı olarak örneğin taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının koruma alanı, alışveriş ve tören alanları, dinlenme eğlence, eğitim vb. nedenler ile kent içinde bir bölgenin taşıt trafiğinden arındırılarak yayalara ayrılmasıdır. (Brambilla ve Longo, 1977).

Yaya alanları kentte yaşayan insanları, boş zamanlarını etkili bir şekilde geçirebilmeleri için aynı zamanda bir çok rekreasyon olanağı sunmaktadır. Yaya alanları bu özelliklerinden ötürü özel bir düzenlemeyi gerektirirler. Mekan olarak güven verici, çekici, davet edici olmalıdırlar. Alanların çekiciliği, ağaçlar, havuzlar, su oyunları. oturma elemanları ve plastik elemanların estetik ve işlevsel bir düzen içerisinde yerleştirilmeleriyle sağlanır (Aslanboğa, 1986).

Kentin yaya yoğunluğunun veya yaya yoğunluğu oluşturacak işlevlerinin en fazla olduğu kesimlerinde sadece yayalar tarafından kullanılan alandır. Burası, kamusal alanın sunduğu temel işlevlerin odaklandığı, süreklilik gösteren bir kentsel doku parçasıdır. Böyle yoğun yaya kullanımlı alanlar, erişilebilirliğin üst düzeyde sağlanması bakımından, çevresinde otoparklar ve toplu taşıma durakları ile desteklenmelidir. Ayrıca, yayalaştırılmış alan üzerinde hareket edecek tramvay, vb. az kabinli raylı sistemler yaya hareketlerini olumsuz etkilemeyecek biçimde tasarlanabilir. Yayalaştırılmış alana olan çekiciliği artırmak üzere bu tür araçlar yanı sıra bisiklet kullanımı da teşvik ve organize edilebilir. Yayalaştırılmış alanlarda, yayalaştırma öncesi ve sonrası arasında işlevsel kullanım biçimi açısından farklılıkların olduğu gözlemlenmektedir. Yayalaştırma sonrası görülen, daha çok yeme/içme ve perakende ticaret işlevinin bu alana çekildiğidir. (Ocakçı, 2004)

2.2.3.3. Kapalı Sokaklar, Kapalı Yaya Geçişleri (Closed Malls/Closed Roads)

Tamamen yayalara ayrılmış, kapalı mekanlar haline dönüştürülmüş kapalı çarşı benzeri sokaklardır. Burada girişte emniyet personeli vardır. Halkın içeri girişi kontrol altındadır. Bu tip merkezler ve sokaklar, alt merkezlere ve diğer sokaklara olan ilgiyi azaltırlar, odak noktası oluştururlar. Buralarda, markalı butikler fastfood zincirler ve lüks restoranlar da yer almaktadır. Bu tip çarşılar ve sokaklar alışveriş gücüne göre toplumun sınıflaşmasına yol açması nedeniyle eleştirilmektedirler. Geleneksel, alışveriş alanları komşuluk alanları, ikamet alanları yoktur. Sosyal ve ekonomik çeşitlilikler yoktur (www.bulentturan.com/makaleler).

Kapalı Yaya Geçişleri ise; yaya geçişlerinin klimatize edilerek üstünün kapatılmasıdır. Kentin alışveriş merkezleri ile aynı olanağı sunarlar. Bu tür geçişlerin yapımı çoğunlukla karmaşıktır ve maliyeti yüksektir. Bu sebeple kentlerin dışında yapılmaları tercih edilir.

Yayalaştırmaya dayalı bu sınıflamanın dışında kullanılan kavramlar ise şu şekilde sıralanabilir :

Yaşanabilir Sokaklar (Livable Streets)

Sosyal ilişkileri daha yoğun, özellikle ikamet ağırlıklı, daha emniyetli, daha güvenli, trafik hızının bariyerler yada farklı zemin kaplamaları ile azaltıldığı, sokak oyunları ile sosyal aktivitenin artırıldığı, oturma ve komşuluk mekanlarının ortak kullanıldığı sokaklardır. (www.bulentturan.com/makaleler). Yaşanabilir sokaklar kavramı; yaşanabilirlik ve toplumsal birliktelik ana konuları üzerinde gelişmektedir.

Özelleştirilmiş iç Yollar (Private Indoor Streets)

Daha güvenli ve daha kolay olarak kontrol edilebilmesi (üzerinde yer alan aktiviteler ve kullanıcılar bakımından) açısından içe dönük pasajlar ve atriumlar şeklindeki yeni düzenlemeler son yıllarda ortaya çıkan yaya hareketlerine öncelik veren düzenlemeler olmuştur, özellikle fiziksel çevre olarak iyi bakılan ve korunan açık yayalaştırılmış alanlarda ortaya çıkan sosyal açıdan değişen kullanıcılar karşısında bu model Avrupa ve Japonya'da büyük ölçüde geliştirilmektedir. Bu özel yollarda fiziksel ve sosyal güvenlik denetiminin kolaylıkla sağlanması, bu tür yolların önemini daha da arttırmaktadır. (Suher ve diğerleri, 1992)

Demokratik Yollar (Democratic Streets)

Demokratik yollar, farklı bir görüş açısı ile, kentsel yaşamda çağdaş bir anlayışın yansıması olarak görülmelidir. Demokratik yolların genelde yaya yollarından farkı her kuşaktan bireylere olduğu kadar yaya, bisiklet sürücüsü, taşıt sürücüsü ve taşıt içindekilere bir alan düzenlemesi içinde aynı kullanma hakkını demokratik bir biçimde sağlamaktır. Çünkü çağdaş demokratik anlayış kentte toplumun her kesiminin varolan kentsel olanak ve fırsatlardan yararlanmada eşitliğini amaçlar. (Suher ve diğerleri, 1992)

Sokak demokrasisi ve toplumculuk kavramının gelişmesi temeline dayalı olarak oluşturulurlar. Demokratik sokakların bazı özellikleri şunlardır:

- * Tarihselliği içinde barındırır. Anıların yok olmasına izin vermez.
- * Sosyal ve ekonomik çeşitliliği içerir. Sosyal ve ekonomik hareketliliği artırır. Sosyal adaleti yansıtır.
- * Ekolojik olarak canlıdır, havası temiz, gürültü azdır. Görsel kirliliği barındırmaz.
- * Otomobili dışlamaz, fakat sokağın diğer kullanıcıları olan yayalar ve bisikletliler ile daha eşit bir paylaşımı sağlayarak, araçlar için de yeterli mekanı barındırır.
- * Toplumun çeşitli kesimlerine açıktır. Oto kontrolü dolayısıyla güvenlidir, konforludur. Özel mülkiyet kullanıcısı, önündeki sokağın bakımı ve denetimini yaparak kent yönetimine katkı koyar. Katılımı özendirir. Bu ortam değişim ve yenilikler için fırsat yaratır.
- * Halk içindeki kullanıcı uyumluluğunu, kullanıcı yönetimini ve değişim içinde gelişimi teşvik eder.
- * Anlam ve sevgi yüklüdür. Geçmişle gelecek arasındaki bağları yansıtır. Modern toplum anlayışı içinde kişisellik kavramı çok iyi geliştirilmiş, teşvik edilmiş ve yasalarca korunmuştur. Buna karşıt olarak toplumculuk kavramı, halk mekanlarına herkesin serbestçe girebilme ve kullanabilme hakkını tanır.

Toplumculuk, sokak demokrasisinin temelidir, gerçek kent kültürü gelişmesinin çerçevelerini oluşturur (www.bulentturan.com/makaleler).

2.4. Yaya Kavramı

Yaya “belirli uzaklıklara yürüyerek veya koşarak ulaşan kimsedir”. Eski zamanlarda bu terim “yolda yürüyen kimse” olarak tanımlanıyordu, fakat otomobillerin yolu ele geçirmesinden sonra “yaya kaldırımında veya yaya için ayrılmış mekanlarda yürüyen kimse” olarak değişmiştir (www.wikipedia.com). Kaldırım ise Karayolları Trafik Kanununda; karayolunun, taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzelkişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış kısımlar şeklinde tanımlanmıştır. (www.geocities.com/bilgityasa/yasa/2918-karayollari_trafik_kanunu)



Şekil 2.2.: Nişantaşı- Kaldırıma park etmiş araçların yaya mekanını kısıtlaması (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Yayaların, motorlu taşıtlara binmek ve onlardan sakınmak zorunda kalmadan, bir yerden bir yere sadece yayalara ayrılmış yollardan ulaşma hakkı vardır. Yayalar, kaldırımları, yaya bölgelerini, yaya yollarını, yaya geçitlerini belirli kurallar çerçevesinde kullanırlar. Araçların yaya kaldırımlarını işgal etmesi önlenmeli ve yasalar ile desteklenmelidir (şekil 2.2.). Yayaların dolaşımı güvenli bir şekilde sağlanmalıdır. Kent yönetimi her yaştaki yayanın ve özürlü kişilerin güvenliğini sağlamak durumundadır. Yaya yolları hizmet ve tesislerle donatılmalı ve bisiklet yolları ile bütünleştirilmelidir.

Yayalık, yürüyebilen her insanın doğal ve ortak niteliğidir. Yürüyemediği için tekerlekli sandalye gibi araçlar kullanmak zorunda olan özürlüler de yaya sayılır. Bisiklete binmek de, yürümek gibi, insanın kendi fiziki gücüne dayandığı için tekerlekli yayalıktır. Yayalık kimseye zarar vermeyen, çevreyi kirletmeyen, kaynak

tüketmeyen, sosyal ilişkileri geliştiren ve insanın kendi sağlığına yararlı bir ulaşım biçimi olduğundan kent yaşamında göz ardı edilemeyecek bir gereklilik sayılır.

Tablo 2.1. Yayalar arası uzaklıklar (Özkal, 1990)

Konuşan iki kişi arası minimum uzaklık	2.1-3.6 m
Bireysel ilişkinin kesildiği uzaklık	9.0 m
Yüzün anlamını kavramak için gerekli uzaklık	12.0 m
Yüzü tanıyabilmek için gerekli maksimum uzaklık	24.0 m
Herhangi bir eylemi ayırabilmek için gerekli uzaklık sınırı	135.0 m

Bir sokak mekanı rekreatif amaçlı tasarlanırken tablo 3.1. de belirtilen yayalar arası uzaklıklara dikkat edilmelidir. Konforlu bir yaya mekanı tüm detayların titizlikle değerlendirilmesi sonucunda elde edilebilir.

Birçok ülkede benimsenen "Yaya Hakları Bildirgesi"nin uygulamalarda yaya öncelikli planlamalar yapılarak yayaların haklarının savunulması gerçeği kabul edilmiştir. Böylelikle kentlerde yayaların ulaşılabilirliği artırıldığı zaman daha sağlıklı ortamlar yaratılabileceği ortaya konmuştur (Çol, 2004).

Yaya Hakları Bildirgesi'ne göre:

-Yaya kaldırımları yayalarıdır. Bu nedenle; bütün yerleşim merkezlerinde, özgün ve yaygın yaya kaldırımı ağının bulunması, en temel yaya hakkıdır.

-Bütün yerleşim alanlarında yaya kaldırımlarının yapımı zorunludur. Araçlar yaya kaldırımına park edemez. Kaldırımlar üzerindeki bütün fiziki ve toplumsal engeller, serbest yürüyüşü aksatmayacak biçimde düzenlenir. Yayaların egzoz gazlarıyla zehirlenmemesi, gürültüyle rahatsız olmaması, üzerine çamur, toz, v.b. şeylerin sıçramaması için önlemler alınır.

-Kent Merkezi Yaya Bölgelerininidir. Bu nedenle; Toplu taşıma dışındaki araçlar, merkeze girmekte özenle kaçınır.

-Yaya bölgeleri, giderek bütün merkezi kapsayacak biçimde genişletilir.

-Yaya bölgeleri her türlü motorlu araçtan kesinlikle arındırılır.

-Yayalar, bu bölgeleri, kentsel etkileşim, kültürel etkinlik ve alış-veriş için özgün bir biçimde kullanılır. (www.kadikoybld.gov.tr/mudurlukler/apk)

2.4.1. Sokak Mekanındaki Yaya Davranışları

Yolu kullanan kullanıcıların hareketleri Rapaport tarafından şu şekilde sınıflandırılmaktadır:

* Yaya Dışı Hareketler: Yollar üzerinde, kültürle göre değişkenlik gösteren ve teknolojiye paralel gelişen araç ve canlı hareketleridir.

* Dinamik Yaya Davranışları: Yol mekanında insanların yürümeleri, koşmaları, kısacası bir yerden bir yere ulaşmak, alışveriş yapmak gibi durağan olmayan hareketlerdir.

* Statik Yaya Davranışları: Oturmak, ayakta durmak, beklemek, dinlenmek, çalışmak, yatmak, yemek yemek, oynamak, uyumak ve buna benzer durağanlık gösteren, mekanın uzun süre kullanımını gerektiren hareketlerdir.

Yayaların sokaklardaki aktiviteleri şu şekilde sıralanabilir:

* Zorunlu aktiviteler: Okula, işe, alışverişe gitmek, gibi

* Tercihli aktiviteler: Eğer istek olursa katılınabilecek aktivitelerdir; temiz hava almak için yürüyüş yapmak, oturmak, güneşlenmek gibi. Bu aktiviteler özellikle dış fiziksel ortamın uygunluğuna bağlıdır.

* Sosyal aktiviteler: Mekanda başkalarının varlığına göre oluşan aktivitelerdir. Oynayan çocuklar, konuşan insanlar, gibi. (Gehl, 1987, s.11-14)

Sokaklarda gözlenen bu davranışları daha açık bir şekilde tanımlamak gerekirse:

◆ Yürümek : Yürüme, her iki bacakta karşılıklı tekrarlanan hareketlerin bileşimidir. Bu hareketler her iki bacakta normal şartlarda beraberce düzenli bir şekilde gerçekleşir. (Tüzün, 2001)

Yürümek, çevre kirliliği faktörlerini ve enerji tüketimini azaltan, ekonomik, arazi kullanım biçimi açısından savurgan olmayan ve insan sağlığı için yararlı bir ulaşım türüdür. Kısa yolculuklar (500m.'ye kadar) için yürümek, normal koşullarda, araç kullanmaktan daha hızlı erişim sağlar. Yürümek, kişinin fiziksel koşullarına (yaş, vb.); yürünülen alanın fiziksel verilerine (yolun formu, eğim durumu, yakın çevre faktörleri, vb.); yürünülen zaman diliminde çevrenin fiziksel durumuna (iklim verileri vb.) bağlı olduğu kadar, kültürel yapıya da bağlıdır. (Ocakçı, 2004)

Sokaklar genellikle yürünerek hissedilir. Sokak dokusunu oluşturan döşeme kaplamasını yürünerek algılanabilir (sert, yumuşak, kaygan, eğimli,...vb) (www.bulentturan.com/bilimsel).

Bir sokak mekanın da gerçekleştirilen faaliyetlerde en büyük payı yürümek eylemi alır. Hisarlıgil'e göre yürümek eylemi, insan ölçeğini belirlemenin sırrı olan beden hareketidir. Araba ya da trenle yapılan harekette öykü, kişinin kendisine ait değildir. Kentte yürümek, kişinin dünya ile ilişkisini kurar (Hisarlıgil, 2002).

Yayalaştırmayı bir şehri yürünebilir kılmak için planlama girişimleri şeklinde tanımlamıştık ve yürünebilirlik bir mekanın kalitesini etkileyen faktörlerdendir.

O halde yürünebilir sokakların özellikleri şu şekilde sıralanabilir:

- * Yaya dostu kaldırımlar ve kavşaklar;
 - * Diğer noktalarla uyumlu bağlantılar özellikle, toplu taşıma ve bisikletle ulaşım;
 - * Birbirleri ile bağlantılı yaya sokakları;
 - * Yürüme mesafesinde bir dizi ev, dükkan, servis, işyerleri, rekreasyon merkezleri, parklar bulunması;
 - * İnsan ölçeğinde tasarım sokak seviyesinde ve yola yakın mağaza vitrinleri;
 - * Sokak sahnesinde birbirine entegre edilmiş yaya faaliyetleri;
 - * Güneş ve rüzgara karşı koruma;
 - * Trafik yoğunluğu, toz, hava kirliliği, gürültüye karşı yalıtılmış bir çevre;
 - * Konfor koşulları (oturma bankları, çeşmeler, işaret levhaları, çöp kutuları vb.)
 - * İnsanların daha rahat kaynaşabilmeleri için farklı sosyal ve kültürel aktiviteler.
- (Prokai, 1999)

Dünyada farklı bir takım yayalaştırma modelleri geliştirilmiştir. Bu modellerin o mekanın yürünebilirliğine katkısı ise farklı şekillerde olmuştur:

- * Hollanda yaşayan caddelerinde veya “Woonerf”lerinde trafiği yavaşlatma yöntemi ile taşıt hareketleri neredeyse yürüme hızına indirilmiştir.
- * Sokakları trafiğe kapatma yöntemi yaya güvenliğini arttırmanın daha üst bir yoludur. (USD T Federal Highway Administration, 1989). Örneğin Toronto’daki bir çok festival trafiğe kapatılmış sokaklarda gerçekleştirilmektedir.

* Kesintisiz devam eden ve tamamen yayalara ait olan perakende ticaretin yer aldığı sokaklarda (pedestrian malls) yalnızca acil durum araçlarına ve küçük temizlik araçlarının geçişine izin verilmesi. Servis araçlarının ise yalnızca pik saatler dışında sokağı kullanmaları sayesinde güvenli bir yürüyüş alanı elde edilmektedir.

*Kesintili perakende ticaretin yer aldığı sokak ve caddeler de (pedestrian malls) ise araçlar sokağın içine hiç girememekte, araçların geçişine yalnızca kavşak noktalarında izin verilmektedir.

* Yalnızca toplu taşıma araçlarının geçişine izin verilen caddeler (shared mall veya semi mall) ve yaya kaldırımlarının genişletildiği caddeler de (transit mall) de toplu taşıma araçları sınırlı tutulmaktadır. (Prokai, 1999)

Allan Jacobs “Looking at Cities” adlı kitabında, yürüyüşün, kentin bize sunduğu sosyal aktiviteler hakkında detaylı bilgileri anlamının tek yolu olduğunu ve sadece yürüyüşle kentteki yapıların detaylarını algılayabileceğimizi söyler (Relph, 1987).

Ayrıca yürümek, diğer ulaşım araçlarıyla kombinasyon oluşturduğu için ulaşım sisteminin çok önemli bir parçasıdır (Monheim, 1997). İnsanlar birçok nedenle; okula, işe, alışverişe, sinemaya gitmek için, rekreasyon ve sağlıklı yaşam için ya da kent alanlarının zevkine varmak ve stres atmak için yürürler (Ödekan. 2001). Ayrıca, insan, kent merkezindeki hareketli hayatı yakından seyretmek, kenti yaşamak, kenti anlamak için yürümek ister.

Gezinmenin, dolaşmanın geleneksel yapısı, Paris'in dışındaki örneğin, Toronto'daki Yorkville bölgesinde, İsrail'deki haftada bir gün araç trafiğine kapanan Dizengoff sokağında, ve dünyadaki şehir merkezlerinde kısmen veya tamamen yayalaştırılmış yüzlerce çarşılı sokakta da görülmektedir (Moudon, 1991). Bu bölgelerde de insanları yürümeye teşvik etmek için sokak mekanında bir takım önlemler alınmıştır.

İnsanları gidecekleri yere otomobille ulaşmanın yanında yürümeyi tercih etmeleri için bir takım koşulların sağlanması gerekmektedir. İlk olarak, hava güzel olmalıdır; havanın karlı, yağmurlu, aşırı sıcak veya soğuk olduğu durumlarda insanlar yürümeyi tercih etmezler. İkincisi, kişiden kişiye, amaca ve ortama göre değişmekle birlikte hedefler arasındaki mesafeler yürünebilir olmalıdır. Üçüncüsü, yürüyüş yürüyen kişiye zevk vermelidir. Bu da yaya yolu üzerindeki engellerin ortadan kaldırılması, aktiviteler, bitkisel materyal, doğal manzaralarla güvenli ve rahat bir

ortam sağlanması ile elde edilebilir. İnsanlar ancak bu koşulların bir kaçı bir araya geldiğinde yürümeyi seçer (Robertson, 1994).

İnsanlar, ayrıca aktiviteler ve mimari açıdan estetik ve ilginçlik düzeyi yüksek sokaklarda yürümeyi tercih ederler. Uzaklıklar yaya hareketlerini sınırlandırmaktadır. Yayalar, 500 metre uzaklığa % 80 oranında gidebilmektedirler. Uzaklık arttıkça bu oran azalmaktadır.

Tablo 3.2.'ye göre, yetişkin yayaların ortalama yürüme hızı konut ve işyeri arasında 1.2-1.6 m/s, işyeri ve alışverişle ilgili hallerde 1.0-1.4 m/s, karşı yönden gelenlerin yoğun olduğu alışveriş yerlerinde 0.8- 1.2 m/s'dir. Buna göre yayalar en hızlı şekilde ev ve işyeri arası mesafeyi yürümektedirler.

Tablo 2.2.: Yayaların yürüme hızı (yetişkinler için) (Özkal, 1990)

Konut - işyeri arasında	1.2-1.6 m/s
İşyeri ve alışverişle ilgili hallerde	1.0-1.4 m/s
Karşı yönden gelenlerin yoğun olduğu alışveriş yerlerinde	0.8- 1.2 m/s

Amaçsız, bağımsız yürüme de yaya yoğunluğu 0.3 yaya/m² iken, geçişlerin kolay olduğu orta yoğunlukta 0.3-0.4yaya/m² olmaktadır. Karşıdan gelenlerle kesişenlerin olduğu ama yürüyüşün olanaklı olduğu yoğunluk 0.4-0.7yaya/m², yürüyüşün zor olduğu yaya yoğunluğu 0.7-1.0 yaya/m², yayalar arasında kesişmelerin fazla yürüyüşün çok zor olduğu yaya yoğunluğu 1.0-2.0 yaya/m², yürümenin olanaksız olduğu yaya yoğunluğu 2.0 yaya/m² olarak saptanmıştır.

Tablo 2.3.:Yaya yoğunluğu (Özkal, 1990)

Amaçsız, bağımsız yürüme :	0.3 yaya/m ²
Geçişlerin kolay olduğu orta yoğunluk :	0.3-0.4yaya/m ²
Karşıdan gelenlerle kesişenlerin olduğu ama yürüyüşün olanaklı olduğu yoğunluk:	0.4-0.7yaya/m ²
Yürüyüşün zor olduğu yaya yoğunluğu :	0.7-1.0 yaya/m ²
Yayalar arasında kesişmelerin fazla, yürüyüşün çok zor olduğu yaya yoğunluğu :	1.0-2.0 yaya/m ²
Yürümenin olanaksız olduğu yaya yoğunluğu :	2.0 yaya/m ²

Yaşlılarda yürüme kinematiği gençlere göre daha farklıdır. Yaşlı kişilerde normal fizyolojik değerlere göre adım uzunluğu daha kısa, yürüme hızı, yere basma açısı daha az, adım açıklığı daha fazla ve çift destek fazı daha uzundur. (Tüzün, 2001)

Tablo 2.4. : Yaşlı yayaların ortalama yürüme hızı (www.usroads.com/journals/rmej)

60 yaş üstü Yayaların Ortalama Yürüme Hızı (m/s)					
Tür	Yer	Genişlik (m)	Kadın	Erkek	Toplam
Sinyalli geçişlerde	Chinook Centre Safeway	40.03	1.33	1.41	1.36
		16.09	1.37	1.45	1.40
Yaya bölgelerinde	Market Mall Lion's Park	21.98	1.20	1.30	1.23
		11.92	1.17	1.31	1.22
Sinyalsiz geçişlerde	Four-Way Stop Two-Way Stop	13.14	1.26	1.35	1.29
		14.20	1.13	1.19	1.15

Kuzey Amerika'da 60 yaş üstü yayalar üzerinde yapılan bir araştırmaya göre 60 yaş üstü yayaların sinyalli geçişlerde, sinyalsiz geçişlere oranla daha hızlı yürüdükleri ortaya çıkmıştır. Tablo 2.4.'te bu çalışmanın sonuçları görülmektedir. Bu sonuca göre 60 yaş üstü yayaların normal yürüyüş hızları 1.0 m/s veya 1.2 m/s olarak alınması tavsiye edilmektedir. Çalışmadan ortaya çıkan bir başka sonuç ise 60 yaş üstü bayanların yürüyüş hızlarının 60 yaş üstü erkeklere oranla daha yavaş olduğudur.

◆ Ayakta durmak (standing) : Yürüme ve oturma faaliyetleri ayakta durmaya oranla daha etraflı ve fiziksel çevreye bağlı hareketlerdir. Ayakta durmak ise; kamu alanlarındaki sabit faaliyetler olup, çok açık bir şekilde gözlenebilir ve pek çok farklı sebepten dolayı ortaya çıkabilir.

◆ Kısa bir süre için durmak: (stopping for a moment)

Bu tür durma eylemi, kırmızı ışıktaki durmak, bir şeye bakmak için durmak, bir şeye karar vermek için durmak gibi doğal sebeplerden dolayı ortaya çıkar. Bunlar büyük oranda çok kısa duruşlardır ve fiziksel çevreye bağlı değildir. Bu duruşlardan bazıları zorunlu olarak gerçekleşebilir. Örneğin yayaların kaldırım kenarında karşıya geçmek için durması gibi. (Gehl, 1987)

◆ Birisi ile konuşmak için durmak : (standing to talk to someone)

Bunlar zorunlu olmayıp isteğe bağlı olarak ortaya çıkan durumlardır. Tanıdık birisi ile karşılaşınca, diyalog kurmak ihtiyacı doğar ve iletişim karşılaşılan noktada yer alır. Genelde bu gerekli bir faaliyettir çünkü toplumda tanıdık birisini görüp de konuşmamak kaba bir davranış olarak algılanır. Diyalogun süresi önceden bilinemez ve genelde karşılaşan kişiler daha uygun bir yere geçip konuşmayı sürdürmeyi önermezler. Bu tür durumlar insanların karşılaşabileceği (merdivenlerde, mağaza önlerinde, insanların sürekli geçtiği bir alanın ortasında, uygun olmayan zaman ve yerlerde...) her yerde yaşanabilir. (Gehl, 1987)

◆ Bir süre durmak : (standing for a while)

Bir yerde uzun süre durmayı düşünen bir kişinin kendisine uygun yer aramak için durduğu kısa anlardır. Bu durumlar bir kişiyi veya bir şeyi beklerken, çevreyi seyretmek için veya neler olduğuna bakmak için gibi çeşitli nedenlerle kısacası durmak için daha iyi bir yer bulma problemi sebebiyle ortaya çıkan durumlardır.

◆ Durmak için bölgeler – kenar etkisi (zones for staying – the edge effect) :

Kenar bölgeleri oyalanmak için pratik ve psikolojik avantajları olan alanlardır. Bina ön yüzlerindeki girinti ve çıkıntılar durmak , yaslanmak, çömelmek veya oturmak için tercih edilen en popüler yerlerdir. Danimarka'daki rekreasyon alanlarında sosyolog *Derk De Jonge* tarafından yapılan bir araştırmaya göre; kenar etkisine sahip alanların en çok tercih edilen alanlar olduğunu belirlenmiştir. İnsanlar ağaçsız çıplak bir alandan çok bir veya bir grup ağacın bulunduğu bölgeleri beklemek için tercih etmektedir. İnsanlar boş bir alanda mutlaka bir binanın girintisinde, bir sütünün veya bir aydınlatma elemanının yanında durup beklemeyi seçerler. İnsanların bir şeyin kenar veya yan bölgesini tercih etmelerinin tek açıklaması diğer insanlarla arasına bir mesafe koyma ihtiyacından kaynaklanmaktadır. Ayrıca; kişinin arkasını bir duvara yaslaması kendisini tehlikelerden koruma dürtüsünün de bir göstergesidir.

İnsanların beklemek için ağaç altını tercih etmelerinin nedeni hem gölgeden yararlanmak hem de ağacın gölgesini kullanarak gizlenme ihtiyacından kaynaklanmaktadır. İnsanların oyalanmak veya beklemek için; kolon aralarını, tente altlarını veya gölgelikleri tercih etmelerinin diğer bir sebebi ise kimse tarafından dikkat çekmeden etrafi seyredebilme isteğidir. İnsanlar bu şekilde hem bakışlardan kurtulurlar hem de güzel bir görüş açısına sahip olabilirler.

Sonuç olarak kamu alanlarının tasarımındaki, insanların ayakta durma ihtiyacını karşılayacak imkanlar yaratmak gibi küçük fakat önemli detaylar da mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır. (Gehl, 1987)

◆ İnsanları seyretmek (People Watching)

Kamu alanlarında yoldan gelip geçen insanları seyretmek insanların gerçekleştirdiği aktivitelerden en ilginçidir. Chase Manhattan plaza da gerçekleştirilen bir çalışma sonucunda aktivitelere daha yakın olan ve insanların sürekli bir telaş içerisinde olduğu, hareketi Pine-Liberty alanı, daha tenha olan ve daha az kullanılan Nassau-Liberty alanına oranla oturma alanlarının insan seyreden kişilerce daha dolu olduğu gözlenmiştir. (Marcus ve Francis, 1997)



Şekil 2.3.: a- Paris, La Defense - Meydana kurulan bir televizyonu banklara oturup seyreden insanlar (Fotoğraf: Günseli Döllük) b- 7th Place Mall, Downtown St. Paul banklarda dinlenirken sokak mekanından geçenleri seyreden insanlar (www.photo.net).

◆ Oturmak: (sitting)

Oturma faaliyeti çeşitli amaçlar için gerçekleştirilir. Bunlar:

1. Otobüs veya taksi beklemek için,
2. Yoldan geçenleri veya akan trafiği seyretmek için, (Şekil 3.3.b)
3. Dinlenmek için oturmak,
4. Grup ile diyaloga girmek için,

5. Sokakta gerçekleştirilen bir gösteriyi izlemek; şeklinde sıralanabilir.
(Şekil 3.3.a)

2.5. Sokak Kavramı

Sokaklar, insanların birlikte yaşamaya başladığı, toplumsal yaşamın benimsendiği zamandan buyana ortak yaşamın, paylaşım, ulaşım ve hareketliliğin ortaya çıktığı kamusal mekanlardır.

Sokak kelime anlamı ile kamusal mekanı genel olarak betimleyen bir kelimedir. Sokak kelimesinin altında, cadde, meydan, yol, ...vb. gibi diğer kamusal mekanları da içerir. Sokaklar, kent karakterini ve kent kimliğini de belirleyen önemli unsurlardandır.

Sokaklar, heterojen bir yapı gösteren kentlerde insanların birbirleri ile temasını sağlayan, özel ile kamusalın iç içe geçtiği ya da özel alandan kamusal alana ilk geçiş olarak insanlara zengin deneyimler sunan kamusal mekanlardır. Sokaklar kamusal yaşam alanlarımızın en temel bağlayıcı elemanlarıdır. (www.bulentturan.com)

Modernistlere göre sokak, yaşanılan bir yerden çok, insanları ve araçları bir noktadan diğerine götüren bir mekandır. Postmodernistlerin yaklaşımları açısından ise sokak, yeni kentsel yaşam biçiminin tamamlayıcısı bir yer olarak görülmeli ve bunu teşvik edici şekilde tasarlanmalıdır. Bu yaklaşım sokağı bir ulaşım sisteminden bir yaşam ortamına doğru çekmektedir. Gündelik yaşam içinde insanlar yaşadıkları kentte, evlerinin bulunduğu sokaktan kentin bulvarlarına kadar sürekli çevreleriyle bir etkileşim içindedirler. Bu bakış açısı içerisinde sokak, fiziksel kurgusunun yanı sıra bir yaşam biçimini de ifade etmektedir (Fyfe, 1998).

Sokakta yer alan binalar, ağaçlar vb. elemanlar sokağı fiziksel olarak tanımlarken, sokaktaki evlerde yaşayanlar, sokaktan gelip geçen yayalar, çevresi ile işlevsel ilişki kuran kullanıcılar ve onların gereksinimleri de sokağı yaşamsal olarak tanımlamaktadır. (Özcan ve diğerleri, 2003)

Sokak yani yol mekanının taşıdığı değer o kadar farklı ve değişik anlamlıdır ki, geçerli, genel tanımlama yapmak olasılığı yok gibidir.

Kevin Lynch, yol mekanını, "içinde yaşayan bireylerin rast gele alışkanlıklarla ve imkanlara bağlı olarak hareket ettikleri yaşadıkları alanlar" olarak tanımlar.

Camillo Sitte'ye göre, "bir yol sadece insan ilişkilerine hizmet etmelidir, hiç bir zaman bir sanat eseri değildir, çünkü bu mekanlar hiçbir zaman zihinsel olarak kavranamazlar. Zihinsel kavrama sadece plan üzerinde gerçekleşebilir. Yol mekanı sadece üzerinde hareket edildiği ve yaşandığı süre içinde, değişik zaman kesitlerinde, değişik anlamlar kazanır. İnsan yaşadığı, hareket ettiği süre içinde değişik değerdeki düzen ve resimleri kavrar" (Giritlioğlu, 1998).

2.5.1. Sokak Mekanının Tarihsel ve Fiziksel Gelişimi

Geçmişte kentlerin sosyal-kültürel hayatında önemli rol alan sokak, antik çağlarda Ortaçağ, Rönesans ve Barok'ta önemli bir yaya mekanı olmuş ve 19. yüzyılın ilk yarısına kadar bu geleneksel karakterini korumuştur. Kentlerin büyümesi ile gelişen araba trafiği ile sokak boyutu değişmiş yer yer caddelere dönüşmüştür. Endüstrinin gelişimi ile ve özellikle insan yaşamına giren motorlu taşıt araçları ile birlikte, sokak mekanları, insanların rahat dolaşp, çevreyi algılayabildiği, hatta oturabildiği mekanlar olma özelliğini kaybetmiştir. Uzun yıllar yaygın bir kullanımı gözükmeyen insani ölçekte sokak düşüncesi 1970'li yıllarda özellikle yeni konut yerleşmeleri içinde çok sık biçimde görülmeye başlanmıştır. Özellikle günümüz kent merkezlerinde sokak mekanı, sosyal-kültürel ilişki kurma ortamı, alışveriş yeri, çok kullanımlı bir yoğunlaşma aksı olarak gündeme gelmektedir. (İnceoğlu ve diğerleri, 1989)

Ortaçağ döneminde sokak mekanı, oturlan konut mekanının bir devamı olarak kabul edilmiş ve bu esasa bağlı olarak, oturma işlevinin uzantısı olarak kullanıma elverişli mekan düzenleri kurulmuştur. Daha sonraki dönemlerde yine Ortaçağ'da, oturma ve çalışma işlevlerinin aynı mekanda birleşmesi sonucu sokak mekanı ev önünde çalışma mekanı olarak bir kullanım bulmuştur. (Giritlioğlu, 1998)

Rönesans'ta sokaklar birbirinden bağımsız, yapıların bir araya gelmesinden oluşan mekanlar olmuştur. Sokaklar, farklı bireysel yapıların, dolayısıyla birbirinden bağımsız kütlelerin arasında kalan boş alanlar şeklinde kalmıştır.

Paris'te 1820'lerde işçi sınıfının kullandığı labirent tipi dar ve bakımsız sokaklara alternatif olarak burjuvaların yaşam mekanları olarak oluşturulan geniş bulvarlar, kentteki işçi sınıfı ile burjuva sınıfı arasındaki ayrımın belirginleşmesine neden olmuştur. Ekonomik gelişme sonucu soylu olmayan burjuva sınıfı oluşunca, kendine ait kültürün yansıması bulvarlar üzerinde tiyatrolar, restoranlar, barlar olarak kendini bulmuştur. Bir yerde bu bulvarlar, soylu sınıfı, burjuva sınıfı ve işçi sınıfının

yüzleşmekten kaçındıkları mekanlar olarak tanımlanır. Soylu sınıfı daha çok kent dışında yerleşmiştir ve bu sokakları sadece ulaşım amacıyla kullanmaktadırlar. Dolayısıyla bu bulvarların ardındaki karmaşık sokaklardaki işçi sınıfı ile yüzleşme olanağı ortadan kalkmıştır. (www.bulentturan.com/bilimsel)

19. yüzyıl (1808-1918) İstanbul’unda ise; planlama çabaları sokakların iyileştirilmesi üzerine yoğunlaşmıştır. Toplumun kültürüne işlemiş olan eski sokak dokusu kentin tarihsel yapısının temelini oluşturur. Sokak kavramı, planlı kentsel boşluklar ve kentin genel işleyişi ile ekonomisi açısından tek tek konutlardan daha önemli olsa da, konut dışındaki kent, mahallelerde yaşayan geleneksel toplumun kent imgesinde yer alamamış, kent düzeyinde temsil edilen daha geniş yapısal odaklarla hiç bütünleşmemiştir. İstanbul’da sokak kavramı, bugüne kadar kent planlama çabalarının çözümsüz bir sorunu olarak varlığını sürdürmüştür.

İstanbul’da da Avrupa şehirlerinde gözlenen problemler ortaya çıkmıştır. Kentlerde ızgara sistemini yangınların yok ettiği mahallelerde uygulamak kolaydır fakat ticaret merkezinin sıkışık sokaklarında ve ana caddelerin çevresinde uygulamak çok zordur. 1956’da başbakan Menderes’in eski kentin planlama sorununu eski mahalleleri yok ederek, evleri ve anıtları yarıdan keserek çözmeye karar vermesi, planlamacılar, mimarlar ve aydınlar da şok etkisi yaratmıştır. (Kuban, 1998)

Planlama konusunda Türkiye’den önde giden 19. yüzyıl Avrupa’sında ise; yol emniyeti bakımından üzerinden taşıtın geçtiği kesit, banket ve yol yan duvarları inşa edilmiştir. Bu yüzyılda yol mekanı, ayrıca yayaların, gelişen ve değişen ulaşım araç ve tekniğine de bağlı olarak, korunması düşüncesiyle üstü kapalı güneş ve yağmurun zararlarına engel olabilecek galeriler ve arkatlarla zenginleştirilmiştir (Giritlioğlu, 1998).

20. yüzyılın ilk yarısında sokakların yalnızca kamusal erişim ve ulaşım rolü üzerinde durulur, diğer işlevleri göz önünde bulundurulmaz. Geleneksel sokakların çeşitli aktiviteleri, memnurluk verici sistemi, düzeni, modern şehirlerdeki sokaklarda bulunmamaktadır. Bunda en etkili neden, geleneksel az katlılığın yerini birçok yerleşmede yüksek binaların almasıdır. Küçük şehirlerin merkez konumundaki çarşılı cadde ve sokaklarının yerini, kapalı mekanlardaki alışveriş merkezleri ve taşıt trafiği almıştır (Jacobs, 1996, Trancik, 1986).

Bu yüzyılın başlarında ise; otomobil seri üretiminin başlaması ve modern planlama anlayışının ortaya çıkışıyla, sokaklar yayalardan ziyade otomobil merkezli olarak planlanmaya başlamışlardır. Bu planlama o derece otomobiller için olmuştur ki, son yıllarda artık kent merkezlerinde bazı sokakların araç trafiğine kapatılarak yaya yolu olarak kullanılmaya başladığı görülmekte, sokak planlaması ile ilgili yeni kavramlar (Yaşanabilir sokaklar, demokratik sokaklar,...) üretilmeye başlanmaktadır.

2.5.2. Kentsel Mekan Elemanı Olarak Sokaklar

Yeşil alanları, meydanları, sokakları ve binalarıyla kentin bir bütün olarak bir arada algılanmasını sağlayan kentsel mekanlar; özel mekanlar ve kamusal mekanlar olarak analiz edilebilir. Kamusal ve özel mekanların işlevsel açıdan ve kullanıma bağlı olarak birbirlerine girişimleri söz konusu olabilmektedir. Bu şekilde oluşan ara bölgeler aynı zamanda geçiş mekanı olarak kabul edilebilecek olan yarı özel ve yarı kamusal mekanları meydana getirmektedir. (Perinçek, 2003)

Kentsel mekan kavramını daha iyi anlayabilmek için önce kentin tanımını yapmak gerekir. Kent; sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun yerleşme, barınma, gidiş-geliş dinlenme ve eğlenme gereksinimlerinin karşılandığı, pek az, kimsenin tarımla uğraştığı, köylere bakarak nüfus yönünden daha yoğun olan ve küçük komşuluk birimlerinden oluşan yerleşme birimidir (Keleş, 1980).

Kent her şeyden önce insanlar için bir buluşma ve toplumla karşı karşıya gelme yeridir. Her ne kadar teknolojik gelişmeler evde çalışmayı mümkün kılarsa da, insanlar karşılaşmak ve yüz yüze iletişim kurmak gereksinimi duyarlar. Kent, aynı zamanda pek çok kurumu bir araya getiren bir çevredir.

Kentsel mekan kavramının içinde geçen "mekan" kavramına dair ise, sosyal ve fiziksel boyutu ele alınarak yapılmış çeşitli tanımlamalar mevcuttur:

Zucker (1959)'a göre mekan, insan aktiviteleri için oluşturulmuş ve belirli faktörlerle şekillenmiş yapısal organizasyondur. Gür (1996) ise; mekanı şöyle tanımlamaktadır: Mekan insanın, insan ilişkilerinin ve bu ilişkilerin gerektirdiği donatıların içinde yer aldığı, sınırları kapsadığı örgütlenmenin yapı ve karakterine göre belirlenen bir oluşumdur. Taner'e (1998) göre ise mekan, insanın içerisinde çeşitli yaşam fonksiyonlarını, elverişli koşullarda sürdürebildiği ortamdır.

Kentsel sistemde mekan, yapıların oluşturduğu, kentlilerin algıladığı, tüm kentsel olayların ilişkilendiği bir bütündür (Kahraman 1998).

İnsan, mekanla etkileşime geçerken; kültürü, dünya görüşü ve inandığı değerlerinden bağımsız değildir. Şemaya göre; mekan ve davranış ilişkisinde bazı önemli bilgi ve deneyim filtreleri söz konusudur. Bunların sonucunda, insan mekanı algılar ve mekanda eylemini gerçekleştirir.

Kentsel mekandan bahsedildiğinde, kentsel mekanın kime hitap ettiğine ve kimler tarafından kullanıldığına göre sınıflandırılmış iki farklı türü olan kamusal ve özel dış mekan kavramları karşımıza çıkmaktadır. Özel dış mekan, şahsa ait, yalnızca belirli kişilerin kullanabileceği, özel yaşamın süregeldiği mekandır. Kamusal mekan ise, özel yaşamın aksine toplu yaşamın tüm etkinliklerinin süregeldiği, her yaş, cins ve meslek grubunun yararlanmasına açık, kent strüktürü içinde yer alan mekan olarak tanımlanabilir. (Kahraman, 1998).

Kamusal alanların en belirgin ve önemli özelliği; herkes tarafından erişilebilir olması, herkes tarafından kullanılabilir olması ve kuşaklar boyu olmasıdır. Kamusal alan zaman derinliği içinde herkes içindir, kamusal kullanımlar yanı sıra bireysel amaçlı kullanımlara da mekan oluşturur. Kamu-özel dengesi her kültürde farklıdır. Kültürel, ekonomik, teknolojik vb. değişimlerin etkisi altında farklılaşabilir, dönüşebilir. Kamusal alanı kamusal yapan günlük kentsel eylemlerdir. Kamusal alanlar; kullanıcı gereksinimlerine yanıt vermeli, demokratik olmalı ve anlam ifade etmelidir (Ocakçı, 2004).

Kentsel ve kamusal mekanın iki temel elemanı; sokak ve meydandır. Meydanın en önemli özelliği kapalıdır. Meydanlar toplumsal olaylar için bir araya gelmeyi sağlayan fiziksel odak noktalarıdır.

Sokak kentsel dokunun bir parçasıdır ve iki tarafından binalarla kuşatılmış bir şekilde boylu boyunca uzanır. Sokaklar kentsel çevreyi yönlendirir ve biçimlendirir, bize şehir yaşamı için çok önemli olan hareket özgürlüğünü sağlar. (Gür 1996. s.20).

Kentsel mekanda, sokaklar iletişim ağları (networks), meydanlarsa düğüm noktalarıdır (nodes). Krier (1988)'e göre, sokak ve meydanın biçimsel özellikleri birbirinin aynısıdır, sadece mekan sınırlarının boyutları ile işlev ve dolaşım örüntülerinin farklılığı ile birbirlerinden ayrılırlar. Sokaklar ve meydanlar, devirler boyunca kentlerin sosyal hayatında en önemli faktör olmuşlardır (Aru, 1965).

Kentsel mekan elemanı olarak sokaklar, şehrsel dokuda yer değiştirmeyen öğeler arasında (yapı adaları) şehirliye ve şehre hareketlilik sağlayan öğelerdir.(Giritlioğlu, 1998). Sokak, insanların dışarıda olabilmelerini sağlayan mekandır. Sokaklar sosyal rastlaşmalar ve ticari alışverişin mekanıdır. Sokakta hareket vardır: Geçip gitmek, bir yerde dikilmek, oturmak ve olan biteni izlemek mümkündür. Herkes sokağı kullanabilir. Sokak görebilme ve görülebilirle imkanını barındırır (Jacobs, 1996).

Sokaklar kent karakterini ve kent kimliğini belirleyen önemli unsurlardandır. Sosyal bir mekan olmasının yanında, demokrasinin başladığı mekandır. Yerleşimlerin sosyal merkezidir. İçinde barındırdığı özellikleri sebebiyle, sokağın işlevsel ve mekansal önemi büyüktür (Moudon, 1991, Appleyard, 1981).

Sokaklar genişlikleri, bina yükseklikleri, bitkiler ve kaldırım genişliği gibi unsurlarla mahalle birimlerine karakter kazandırırılar. Sokakları ağaçlandırmak sokaklara doğallık kazandırır ve sokağın algılanmasını sağlar. Sokağa bir doku ve kimlik kazandırır. Allan B. Jacobs (Jacobs, 1996) Great Streets adlı kitabında, güçlü sokakların toplumun oluşmasına yardımcı, insanların birbiri ile kaynaşmasını destekleyici bir görev üstlenmesi gerektiğini savunur.

Sokaklar toplumlara, coğrafyaya göre farklılıklar içerir. Bazı kentlerde sokak kavramı o kente özgüdür. Örneğin Venedik kentinde sokaklar yerine kanallar ağırlıklıdır. Gondollar bu kanallarda ağırlıklı olarak ulaşım görevini görürler. Evlerin kapıları doğrudan kanallara açılır. Her evin iskelesi, kanala bakan kapısıdır. Bu kanallar sık sık yaya köprüleri ile kesilir. Küçük meydancıklar, kanallar ve sokaklar arasındaki mekansal dengeyi sağlar. (www.bulentturan.com/bilimsel)

Türk toplumunun geleneksel sokak yapısı organikdir. İstanbul topografyasından ötürü geniş sokaklara pek rastlanmaz. Sokakların bir kısmı geniş saçaklarla örtölüdür. Rüzgar gibi tabiat şartlarına kapalı mikro iklimik yapıları vardır. Geometrisi yumuşaktır. 2. Dünya savaşına kadar bütün modernleşme çabalarına karşın, eski mahalleler çoğunlukla dar, taş döşeli sokaklar, iki-üç katlı ahşap evler, içinde birkaç meyve ağacı ve kuyu bulunan küçük bahçelerden oluşmaktadır.

Beyazıt, Aksaray, Tophane, Galata ve Beşiktaş'ta tramvaylar sokak darlığından ötürü yapılara çok yakın geçirilmek zorunda kalınmıştır. Sokakların bu eski dokusu, kentin bazı köşelerinde 1970'lere kadar varlığını sürdürmüştür. İstanbul'da sokak

dokusundaki düzensizliğin nedeni yeteri kadar anlaşılamamış belli bir kent kavramından kaynaklanmaktadır. (Kuban, 1998)

Arap toplumunun sokak yapısı daha da farklıdır. İçerisi kapalıdır. Dardır. Sokağı çevreleyen fiziksel yapıda farklılıklar görünür. Antik çağ Anadolu kentlerinde sokaklar grid sistemde tasarlanmıştır (Priene, Milet,...) . Düzgün geometrisi vardır. Sokaklar üzerinde kentsel kullanım yapıları ağırlıklıdır. Roma koloni kentleri (Aosta, Timgad,...) de bu anlayışla biçimlenmiştir.

Tablo 2.5.: Sokak kalitesinin değerini belirleyen faktörler

A. Açıklık	Ölçü
Bina yükseklikleri	Ortalama (m.)
Sokak genişliği	Araç yolu genişliği (m) Kaldırım genişliği
Binanın yoldan geri çekme mesafesi	Ortalama (m.)
Ağaçlar	Sayı
Ağaçların boyu - yaşı	Yaklaşık olarak
Görüş açısı	Uzaklık: Binalar, Bina yüksekliğinin bina tabanına oranı

B. Memnuniyet	Ölçü
Mimari stil	Hangi stilin çoğunlukta olduğu (tek katlı, 2 katlı) Mimari stil (Victoria, colonial...) Farklı seviyeler
Hacimsel Karakter	Kuşatma oranı
Peyzaj özellikleri	Durum (zengin... fakir) Kamusal - özel
Bakım	Bina cephesinin durumu
Trafik	Bir günde her iki yönde geçen araç sayısı
Park etmiş araç durumu	Gün boyu sokağın yüzde kaç doludur
Sokak Yeşil Alanı	Zengin... Fakir

C. İlgi Çekme seviyesi	Ölçü
Mimari Çeşitlilik	Değişik seviyelere (yüksek, orta, alçak)
Floral (bitkisel) Çeşitlilik	Değişik seviyelere (yüksek, orta, alçak)
Mekan Çeşitliliği	Değişik seviyelere (yüksek, orta, alçak)
Sokağın dikkat çeken özelliği	-

Lam (1989) doktora tezi çalışması sonucunda “sokak kalitesinin değerini belirleyen faktörleri” tablo 2.5. ‘de görüldüğü şekilde sıralamıştır. Bu tablodan da anlaşılacağı üzere sokak mekanının oluşturan mimari elemanların önemi ilk başta öne çıkmaktadır.

Daha sonra sokak genişliği, binanın yoldan geri çekme mesafesi, ağaçların boyu – yaşı, sokağın sahip olduğu görüş açısı ile binaların ön cepheleri ve yükseklikleri gelmektedir. Kullanıcıların o sokaktan memnun kalması ise mimari stile, binaların kuşatma oranına, sokağın peyzaj özelliklerine, bina cephelerinin bakımlı olup olmadığına, sokaktaki hareket halindeki ve park etmiş araçların yoğunluk oranına bağlı bulunmuştur. Sokağın ilgi çekme oranı ise; mimari, floral ve mekansal çeşitliliğine bağlıdır.

2.6. Yayalaştırma Kavramı

“Yayalaştırma”, kent yollarından bir bölümünün yalnızca yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzenleme ve tasarımıyla yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılmasıdır (Keleş. 1980). Kaldırımların yaya yoğunluğunu kaldıramadığı durumlarda yayaaların daha güvenli bir şekilde hareket edebilmesi için bazı sokaklarda kaldırımları genişletip araç yolunu daraltma veya yolun tamamen araç trafiğine kapatılması yoluna gidilmektedir.

Yayalaştırma sonucu oluşturulacak yaya bölgeleri: alışveriş merkezlerinde alanın günün belli saatlerinde taşıt trafiğine kapatılması; konut yerleşim alanlarında motorlu taşıt trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ile oluşturulan, çeşitli yaş gruplarındaki insanlara güvenli, rahat hareket olanağı sunan, çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık-yeşil alanlardır (Zafer, 1996).

Yayalaştırma bir şehri yürünebilir kılmak için planlama girişimleri şeklinde de tanımlanabilir. Kentin yaya yoğunluğunun veya yaya yoğunluğu oluşturacak işlevlerinin en fazla olduğu kesimlerinde sadece yayalar tarafından kullanılan alandır. Burası, kamusal alanın sunduğu temel işlevlerin odaklandığı, süreklilik gösteren bir kentsel doku parçasıdır. Böyle yoğun yaya kullanımlı alanlar, erişilebilirliğin üst düzeyde sağlanması bakımından, çevresinde otoparklar ve toplu taşıma durakları ile desteklenmelidir. Ayrıca, yayalaştırılmış alan üzerinde hareket edecek tramvay, vb. az kabinli raylı sistemler yaya hareketlerini olumsuz etkilemeyecek biçimde tasarlanabilir. Yayalaştırılmış alana olan çekiciliği artırmak üzere bu tür araçlar yanı sıra bisiklet kullanımı da teşvik ve organize edilebilir. Yayalaştırılmış alanlarda, yayalaştırma öncesi ve sonrası arasında işlevsel kullanım biçimi açısından farklılıkların olduğu gözlemlenmektedir. Yayalaştırma sonrası

görülen, daha çok yeme, içme ve perakende ticaret işlevinin bu alana çekildiğidir. (Ocakçı, 2004)

Farklı Dünya şehirlerinde uygulanan yaya bölgeleri, nitelikleri açısından çeşitli isimler altında toplanmıştır. Örneğin; perakende ticaretin yer aldığı sokak ve caddeler, veya alışveriş merkezleri, 'mall' kelimesiyle ifade edilmektedir. Yalnızca toplu taşıma araçlarının geçişine izin verilen caddeler "shared mall" veya "semi-mall", yaya kaldırımlarının genişletildiği caddeler de "transit mall" şeklinde tanımlanmakta, trafiğe kapatılarak yaya alanı haline getirilen (yayalaştırılan), cadde ve sokaklar ise genellikle "pedestrian mall, traditional pedestrian streets, traffic free zones veya full mall" şeklinde adlandırılmaktadır. (Yılmaz, 1992)

Alışveriş sokakları yani, iki yanı dükkanlarla çevrili ve perakende ticaretin yapıldığı yayalaştırılmış sokaklar için, kullanılan 'pedestrian mall' tabirini, Rubenstein "gölge veren ağaç sıralarının sokak boyunca devam ettiği ve insanların yürüyüş yaptıkları gezinti alanı veya promenade şeklinde kullanılan geleneksel tarzdaki alanlar" şeklinde tanımlamaktadır. Bugünkü kullanılış şekliyle (mall'lar), alışveriş sokakları; şehrin merkezi iş alanında yaya öncelikli yeni bir çeşit sokak veya lineer bir meydana ve toplu taşıma ile desteklenmektedir (Rubenstein, 1992).

Yaya aktivitesinin yoğun olduğu ve çevresel imajın vurgulanmak istendiği tarihi kent merkezinde yapılacak yayalaştırma çalışmaları, tarihi dokunun korunması, insani ölçeğin kaybedilmemesi, yayanın tam güvenliğinin sağlanması ve daha iyi çevresel koşullar yaratacak alanların oluşturulması için atılmış önemli bir adımdır (Kavi, 2003).

Yayalaştırma; özellikle uydu kentlerdeki alışveriş merkezleri karşısında önemini yitiren kent merkezlerinin yeniden odak alanlar olmalarını sağlamak açısından önemlidir. İyi bir yaya sistemi, otomobile bağımlılığı azaltmakta, insan ölçeği ile ilişki kurulmasını, ticari faaliyetlerin ve çevresel kalitenin artmasını sağlamaktadır.

2.6.1. Yayalaştırma Olgusunun Ortaya Çıkış Nedenleri

Otomobil kullanımı ve sahipliliği 2. Dünya Savaşı sonrası yaygınlaşmıştır. Otomobil sadece üst gelir grubunun kullandığı bir araç olmanın ötesinde, çalışan sınıfın ulaşım/erişim aracı haline gelmiştir. Bunun sonucunda yaya hareketleri kısıtlanmış ve sınırlanmıştır. Kamusal alanlar ve yapılar mekan eko-sistemiğinin bütünleşik parçasıyken birbirlerinden taşıt yollarıyla koparılmıştır. Otomobile bağımlı kent

modelinin en yaygın biçimde görüldüğü A.B.D.’de 1960 yılında 3.8 kişiye 1 oto düşerken; bu oran 1990 yılında 1.8 kişiye 1 oto düşer hale gelmiştir. Kent merkezlerinde toplam alanın %30-40 oranlarındaki parçası otoparklara ayrılmıştır. (Ocakçı, 2004)



Şekil 2.4.: Otomobil ölçeğine uymayan tarihi şehirlerdeki dar sokaklar a-Bruges-Belçika (www.photo.net) b. Mardin- Türkiye ‘Abbara’ adı verilen altı sokak, üstü ev olarak kullanılması (Fotoğraf: Günseli Döllük)

1960’larda Batı Avrupa şehirlerindeki hızla artan otomobil sayısı kent plancılarını bazı önlemler almaya yöneltmiştir. Fiziksel sınırlar nedeni ile ve tarihi şehir çekirdeğini koruma arzusu sebebiyle, Amerikan şehirlerinde olduğu gibi Avrupa şehirlerinde özgür yollar inşa edilmesine bir engeldir (Şekil 2.4.). Otomobil kullanımının yeni artmaya başladığı 1960’ların ortalarında bile bir çok Avrupa şehri, merkez alanlarındaki ciddi trafik sıkışıklıklarının yaşanmasından endişe duymaya başlamıştır. Bu zamanda birkaç küçük şehir ve kasabada trafik sıkışıklığı problemleri baş göstermiştir. Bu probleme cevap olarak birçok batı Avrupa şehri, otomobilin önüne geçen adımlar atmaya başlayarak diğer ulaşım sistemlerine ağırlık vermiştir. (Vuchic 1999, 128-130). Büyük, orta veya küçük ölçekli birçok şehir (İngiltere’deki Leeds veya Almanya’daki Freiburg gibi) tarihi şehir çekirdeğini koruma amacıyla yoğun kullanılan bazı merkez caddelerini yaya öncelikli alanlara dönüştürerek otomobillere karşı önlem almaya çalışmışlardır. (Hass-Klau 1990). Bazı durumlarda, araç trafiğine kapalı bölgeler binlerce kilometre kare alan kaplamış ve ticari kullanımlı alanlara dönüşmüştür. Paris ve Londra gibi daha büyük ölçekli şehirlerde ise, bu alanlar küçük yerleşme bölgeleri ile sınırlanmıştır, fakat Almanya, Avusturya ve Hollanda şehirlerinde bu alanlarda gösterişli yaya bölgeleri oluşturulmuştur. Savaş sonrası araç trafiğinin rahat bir şekilde akabilmesi için şehir etrafından çevre

yolu veya içinden bypass yollar geçirilerek problem giderilmeye çalışılmıştır. (National Research Council, 2001. s.88)

Yayalaştırılmış sokaklar aynı zamanda tarihi şehir çekirdeğini araçlardan korumak amacı ile ortaya çıkmıştır. Fakat ilerleyen yıllarda bu sokaklar insanlar tarafından fazlasıyla benimsenerek, sadece bir yol mekanı olmaktan çıkmış ve bir lineer açık hava rekreasyon alanı haline dönüşmüştür. Yayalaştırılmış sokakların daha sonraki yıllarda oluşturulma amacı; parkları, doğal rezervleri, kültürel merkezleri ve tarihi sit alanlarını hem birbirleri ile hem de yaya yoğunluğunun fazla olduğu alanlarla bağlayarak birleştirmek olmuştur. Günümüzde bu sokaklar öylesine popülerlik kazanmıştır ki insanlar boş vakitlerini değerlendirmek amacıyla bu tür lineer açık hava rekreasyon alanlarını daha çok tercih eder duruma gelmiştir.

Mimari, tarihi ve toplumsal, ticari sebeplerle, trafikten arındırılmış, yaya kullanımına açılmış alanlar ve sokaklar aynı zamanda bir kent için önemli sorunların başında gelen kirlilik, gürültü, ekonomik, sosyal yıpranma ve orta sınıf insanların kargaşasını da bir nebze azaltır. Bu problemleri sona erdirmesinin yanı sıra, bu gibi alanlar hayata yenilikler kazandırır, insanların bu alanlara isteyerek gelmesini, mecburiyetten uzak kullanmaları olanağını verir (Brambillo ve Longo, 1977).

Tarihi şehir merkezlerinde oluşturulan yayalaştırılmış sokakların diğer bir amacı; şehir dışına kayan ticari faaliyetleri, tekrar şehir merkezinde toplayarak ekonomik katkının yanında aynı zamanda insanları çekerek de fiziksel canlanma sağlamaktır. Yoğun yapılaşmanın görüldüğü kent birimlerinde ise amaç plansız yapılaşma sonucu oluşan, kişi başına düşen yeşil alan miktarının yetersizliğinden dolayı insanlara alternatif açık hava rekreasyon alanları sunmaktır. Ayrıca bu birimlerdeki yayalaştırılmış sokakların bitkilendirilmesi hava kirliliği miktarını azaltacaktır. Bu tür sokaklar sadece araçlara bağlı ulaşım alışmış insanları yürümeye veya bisiklete binmeye yönelterek insan sağlığına da bir katkıda bulunmaktadır.

Allan Jacobs, 'Looking at Cities' adlı kitabında, yürüyüşün, kentin bize sunduğu sosyal aktiviteler hakkında detaylı bilgileri anlamanın tek yolu olduğunu ve sadece yürüyüşle kentteki yapıların detaylarını algılayabileceğimizi söyler.

Monheim'a göre ise yürümek, diğer ulaşım araçlarıyla kombinasyon oluşturduğundan ulaşım sisteminin çok önemli bir parçasıdır (Monheim, 1997). İnsanlar birçok nedenle; okula, işe, alışverişe, sinemaya gitmek için, rekreasyon ve

sağlıklı yaşam için ya da kent alanlarının zevkine varmak ve stres atmak için yürürler (Ödekan, 2001). Ayrıca, insan, kent merkezindeki hareketli hayatı yakından seyretmek, kenti yaşamak, kenti anlamak için yürümek ister.

Yaya bölgelerinde fiziksel ve sosyal kalite birbiriyle ilişkilidir. Bu özellik ve kalite, halkın yaşam düzeyinin artmasına katkıda bulunmakta ve insanlar arası diyalogu sağlamaktadır. Kentsel peyzajın zenginleşmesi, ulaşım yön vermesi, trafiğin azalması, tarihi değerlerin korunması, hava kirliliğinin azalması gibi faydalar sağlayan yaya bölgeleri, gün geçtikçe beton yığınları içerisinde sıkışan kent halkı için bir gereksinim haline almaktadır.

İnsanın, gergin vaziyetten kurtulmak, rahatlamak kendisine gelmek, dikkate değer şeylere konsantre olarak bakmak için sakin, içinden taşıt geçmeyen mekânlara ihtiyacı vardır (Aru, 1965). Sayılan nedenlerden ötürü yoğun yapılaşmış alanlarda ve araçların yayalara mekan bırakmadığı bölgelerde konforlu yürüme alanlarının oluşturulması için yayalaştırma yoluna gidilmesi kaçınılmaz bir çözüm yolu olmuştur.

2.6.2. Yayalaştırma Olgusunun Tarih İçindeki Gelişimi

Günümüzde bazı kentler, ilk biçimlendiği dönemin doku ve yapısını sürdürmektedirler. Bu kentlerde insan ölçeği egemendir. Sahip oldukları ve korudukları, yayaya göre düzenlenmiş ve biçimlenmiş yolları, meydanları ve diğer kamusal kullanımlı alanları ile bu tip kentler geleneksel işlevlerini sürdürmektedirler. Kamusal alanların temel işlevleri dengeli ve yaya öncelikli biçimde devam etmektedir.

Pek çok diğer kentte ise, tarihi kent dokuları, taşıt hareketlerine en uygun çözümlerin aranması yaklaşımlarıyla radikal biçimde değişmiş veya değişmektedir. Taşıt trafiğinin akışı ve taşıt araçları için oluşturulan park yerleri, özellikle kent merkezlerinde büyük yer işgal etmektedir. Taşıt hareketleri ciddi çevresel problemler doğurmaktadır. Kentsel yaşam kalite düzeyi, kamusal alanlardaki kent yaşamı ile doğrudan ilişkilidir. Yoğun yaya akımının olduğu bu tür alanlarda, taşıtların öncelik kazanması kentsel yaşam kalite düzeyini düşürmektedir. (Ocakçı, 2004)

Avrupa'nın tüm tarihsel kentlerinde mevcut tarihsel çekirdek korunarak, etrafından geçen toplayıcı ring yollarıyla sadece servis kullanımı hariç, araçların otoparklara

kadar ulaşabildiği genel kararlar ve uygulama olarak benzerlik gösteren planlar geliştirilmiştir. Avrupa'nın tarihi kent merkezlerinden Essen, Bremen, Köln şehirlerinde olduğu gibi daha birçok tarihsel merkezde tarihsel çekirdek belli bir sınırın içine alınarak muhafaza edilmiş, bu çekirdeğin etrafından geçen ring yolu ile transit trafik merkezden dışarı alınmıştır. Motorlu taşıtlar bu ring yolunda belli yerlerden içeri girerek otoparklara da ulaşabilmektedir. Otoparklardan ve taşıtların geçtiği yollardan merkeze kısa sürede ulaşma imkanı verilerek yürüme mesafesi de kısa tutulmuştur. Bu yürüme yollarına da mağazalar alışverişe yönelik dükkanlar yerleştirilerek merkezin yaşamasına olanak verilmiştir (Brambilla, Longo,1977 s.63).

Yaklaşık son 50 yıldır bazı kentlerin özellikle yaya yoğunluğunun en fazla olduğu kent merkezlerinde, kamusal alanı yaya olarak kullanmaya olan ilgi, artan bir eğilim göstermektedir. Yaya alanlarının artırılması ve düzenlenmesi, dolayısıyla kentsel yaşam kalite düzeyinin artırılması çabaları yoğunlaşmaktadır. Kentsel alanlardaki ilk yayalaştırma örnekleri 2. Dünya Savaşı sonrası Rotterdam ve Almanya'nın çeşitli kentlerinde izlenmiştir. Giderek yayalaştırılmış sokaklar düşüncesi genişlik kazanarak pek çok ülke kentinde uygulanmıştır. (Ocakçı, 2004)

Yaya kullanımlı alışveriş alanları (mall), yayalaştırma uygulamalarının en somut örnekleridir. Bugünkü anlamıyla 'mall" kavramı 1950'lerde Amerika'da ortaya çıkmış olan kentsel iş merkezlerinde yer alan, yaya ulaşımının öncelikli olduğu ve toplu taşıma ile desteklenmiş yeni bir sokak türüdür (Francis, 1987).

Taşıt aracı sahipliliği, ve kullanımı en yüksek oranda olduğu için çelişkili gözükse de Kuzey Amerika'da uygulanmış olan “yaya alışveriş bölgeleri” (Shopping Malls) bu konuda önemli bir örnek oluşturmıştır. Ayrıca, ABD’de pek çok kent merkezinde yaya yolları, meydanları, parkları tasarlanmıştır. 1973 yılındaki petrol krizi, yayalaştırma ve toplu taşımacılık politikalarının uygulamaya geçmesine hız vermiştir. Yayalaştırma politikaları, kamu taşımacılığı ve bisiklet kullanımı düşünceleriyle pekiştirilmiştir. Dünyada pek çok kent, özellikle özel otomobil kullanımının kamusal alanda fiziksel ve kültürel açıdan kurduğu egemenliği kırmaya çabalamakta, böylece kenti, kent merkezini ve kentsel yaşamı tekrar keşfetmeye çalışmaktadır. Yaya öncelikli ulaşım planlama politikaları, bütüncül planlama anlayışının önemli bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Yayalaştırma uygulamalarına Dünyadaki en iyilerinden birisi olarak Kopenhag kenti örnek olarak

gösterilebilir. Burada, kent dokusu 1962 yılından itibaren sistemli bir biçimde, yaya hareketlerine göre dönüşmektedir (Ocakçı, 2004).

Dünyanın pek çok yerinde uygulanan bu olgu insanlar tarafından da benimsenerek zaman içerisinde bir meydan görevi görme potansiyeline sahip olmuş ve insanların dolaştığı, oturduğu, yemek yediğı ve çevresini seyrettiğı bir mekan halini almıştır.

BÖLÜM 3. DÜNYADAKİ YAYALAŞTIRMA FAALİYETLERİ

Yayalaştırılmış sokakların rekreasyon alanı haline dönüşme sürecini daha açık bir şekilde ortaya koyabilmek için öncelikli olarak yayalaştırma faaliyetlerinin gelişimini irdelememiz gerekmektedir. Dünyadaki yayalaştırma faaliyetlerinin gelişimi; her bölgenin tarihi yapısı, kültürü ve politik ortamı farklı olduğundan ayrı ayrı incelenmesi daha yerinde olacaktır.

Dünya'daki yayalaştırma faaliyetleri, 2. Dünya Savaşından sonra ilk kez Avrupa şehirlerinde başlamış ve dünyada bir akım oluşturarak 1969'da sayıları 63'e ulaşmıştır. Tarihi şehir merkezinde dar alışveriş caddelerindeki trafik sıkışıklığının artması üzerine ortaya çıkan bu olgu, şehir yenileme programları içinde sosyal, ekonomik ve çevresel problemlerin çözüm yolu haline gelmiştir. Daha sonra bu uygulamalar tarihi dokunun korunması, fiziksel çevrenin yenilenmesi, merkezdeki sosyal aktivitelerin artırılması, gürültü ve hava kirliliğinin önlenmesi, merkezin kimliğinin güçlendirilmesi, turistik özelliklerin geliştirilmesi ve şehirselleşmenin yayılmasındaki rolü bakımından da ele alınmaya başlanmıştır (Yılmaz, 1992).

3.1. Avrupa'daki Yayalaştırma Faaliyetleri

Avrupa'daki yayalaştırma faaliyetleri; Almanya, Danimarka, Hollanda, Avusturya, İngiltere, İsveç, İspanya, Fransa'daki yayalaştırma faaliyetleri başlıkları altında ayrı ayrı anlatılarak irdelenmiştir.

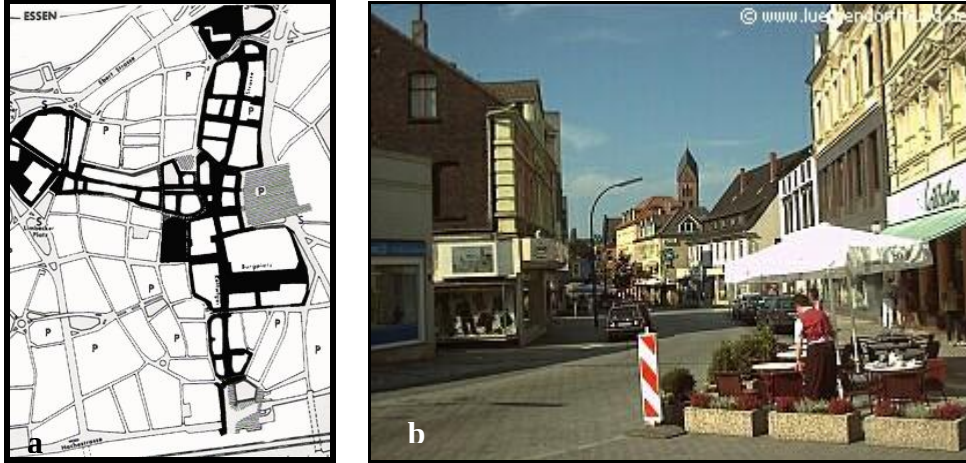
3.1.1. Almanya'daki Yayalaştırma Faaliyetleri

Dünyada yayalaştırma faaliyetleri, ilk kez 1926 yılında Batı Almanya'nın Essen kentindeki "Limbecker Strasse" (Şekil 3.1) ile başlamıştır (Rubenstein, 1992). Ayrıca; Batı Almanya, şehir merkezlerindeki yaya sokaklarının sayısını, hızlı bir şekilde arttıran ilk Avrupa şehirlerinden biri olmuştur. Bunun ana sebepleri:

1) Savaş sonrası şehri yeniden inşa çalışmalarının plancılar daha modern bir anlayışla o çağa uygun tasarımlar gerçekleştirmelerini sağlaması,

2) Araçların daha rahat kullanabileceği daha geniş yollar inşa edilerek şehirdeki trafik akış sisteminin değiştirilmesidir.

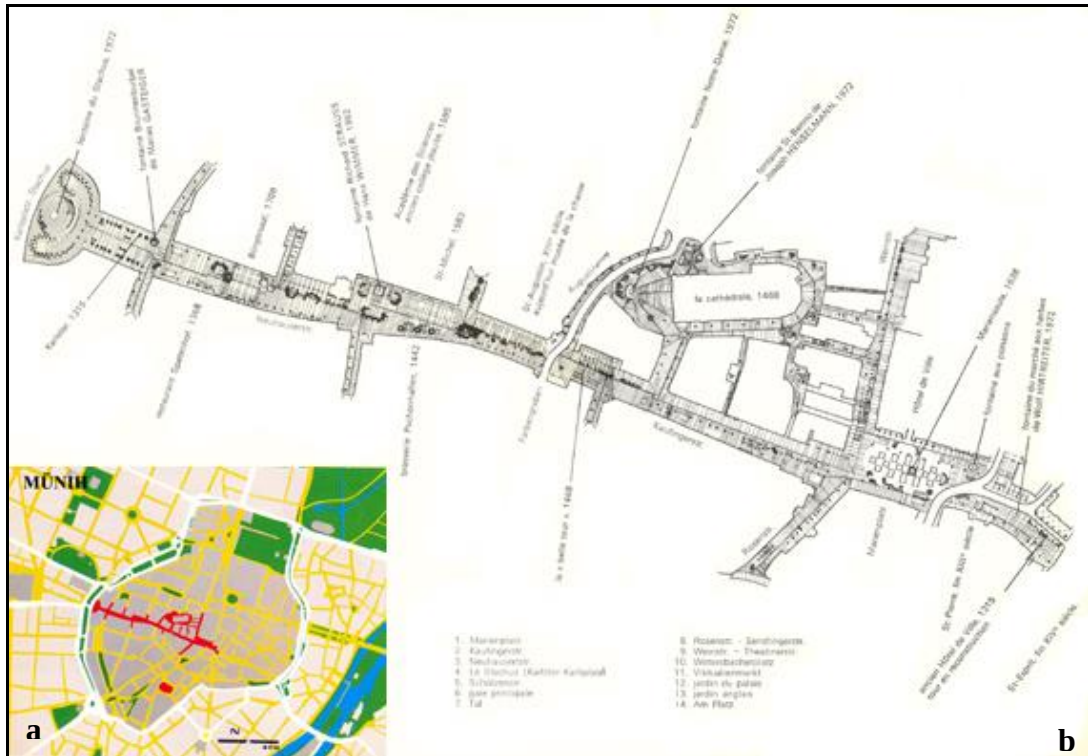
Bunun sonrasında şehir merkezindeki dar yollar araçlar için önemini yitirerek yayalara terk edilmiştir (Robertson, 1994).



Şekil 3.1.: a- Essen şehri -Koyu renkli kısımlar yaya alanlarını göstermektedir. b- Dünyada ilk yayalaştırılan sokak Limbecker Strasse

Almanya'daki yayalara ait alışveriş sokaklarının (pedestrian malls) ilk örnekleri ise; Hadju (1988)'e göre genel olarak 1940'ların sonları ile 1950'lerin başlarında oluşmaya başlamıştır. Kiel, Bonn, Essen, Colongne ve Wilhelmshaven şehirleri merkezlerindeki sokaklarını motorlu taşıtlara kapatan ilk şehirlerdendir. Şehirdeki trafik akışını düzenlemek ve şehir merkezini korumak yaya sokaklarının doğuşunun iki önemli sebebini oluşturmuştur.

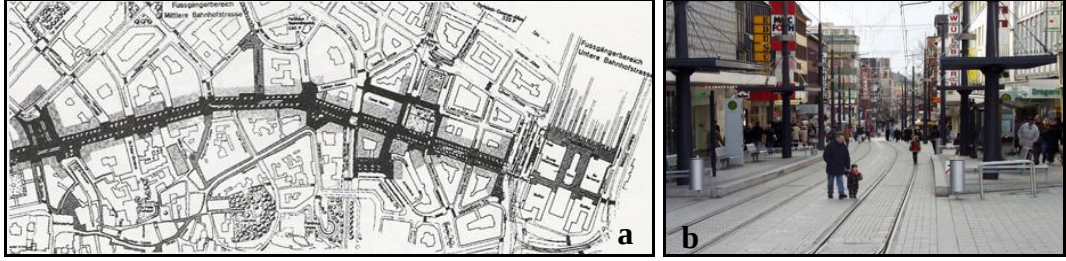
Birçok şehirde yaya sokağının ilk doğuşu, tarihi şehir merkezlerindeki ana caddelerin yayalaştırılması ile başlamıştır. Merkezdeki bu ana caddenin görevini üstlenmek üzere, şehri çevreleyen ortaçağdan kalma duvarların (surların) kenarından bir çevre yolu geçirilerek sorun giderilmeye çalışılmıştır. Bu şekilde yenilenen şehirlerin birçoğunun Kuzey Almanya'da bulunmasının sebebi savaş sonrası yıkımın bu şehirlerde daha fazla olmasından ve endüstrileşme faaliyetlerinin ilk bu şehirlerde başlamasından dolayıdır. 1960 yılında 35 Alman şehir merkezlerindeki caddeler yayalaştırılmış durumdadır (Hadju 1988, p. 325, Robertson, 1994).



Şekil 3.2. : a- Münih şehir planı kırmızı renkli alanlar yaya sokaklarını ifade etmektedir. b- Neuhauser ve Kaufinger caddelerinden oluşan yaya aksı (Boyer, 1973)

Batı Almanya'nın ikinci kuşak yaya sokakları ise 1960 başlarından 1980 ortalarına kadarki devrede gerçekleşmiştir. Ancak zaman içinde değişen insan alışkanlıkları ile bu yaya sokaklarının kullanılma amacı değişmiştir. İnsanların rekreatif ihtiyaçlarını bu caddelerde karşılamaya başlamaları sonucunda çevre koşullarını daha üst bir kaliteye ulaştırmak için; şehir merkezlerinin görünümünün restorasyon çalışmalarıyla yenilemesi, tarihi anıt ve yapıların koruması ve bu sokaklara insanların daha kolay ulaşabilmeleri için trafiğin serbest olduğu bölgelerle bütünleştirilmesi ihtiyaçları doğmuştur. Şehir merkezinde gerçekleştirilen bu çalışmalar sonucunda şehir merkezinin sosyal buluşma mekanı rolünü üstlenmesi sağlanmıştır (Hadju, 1988, s.330). Yayalaştırılmış sokakların rekreasyon alanı olarak kullanılmalrı da bu girişimlerin bir sonucudur. Bu tarihten sonra tasarımda konfor, peyzaj ve insanları çeken aktiviteler üzerinde durulmuştur. İlk dönem yaya sokaklarında elde edilen

ekonomik başarı sonucunda 2. dönem de önem kazanan şehir merkezlerinin fiziksel, tarihsel ve sosyal çevresini iyileştirme çalışmaları ile yaya sokakları hızlı bir şekilde çoğalmaya başlamıştır. Bu sayede 1971 de Alman şehir merkezlerindeki yayalaştırılmış sokak sayısı yaklaşık olarak 370'e ulaşmıştır (Hass-Klau 1990,s.204).



Şekil 3.3.: Zurih- Bahnhofstrasse yayalaştırılmış sokağı a- Plan b- Fotoğraf görüntüleri

En çok bilinen ve en popüler şehir merkezi yaya alanlarından biri Batı Almanya'daki dördüncü en büyük şehir olan Colonge'nin, Rhine nehri bölgesindedir. Colonge savaş sırasında harap olmuş, şehir yapılarının %80'i yıkılmıştır; dünyaca ünlü Colonge katedrali bombalardan en az hasarı gördüğünden; savaş sonrası şehri yeniden inşa çalışmaları sırasında merkez üssü olarak kullanılmıştır. Savaş sonrasında şehir merkezinin yeniden inşası sırasında, dar ortaçağ sokak dokusuna sahip çıkılmış ve binaların restore edilmesi yoluna gidilmiştir. 1950'lerde yeniden inşa çalışmaları sırasında, dar sokakları araç trafiğine kapatmak veya önemli alışveriş sokaklarını günün belli saatlerinde araç trafiğine kapatmak gibi, bir çok yayalaştırma şeması tanıtılmıştır.

1960'ların başında Schildergasse ve Hohe strasse (iki önemli alışveriş caddesi) daimi olarak yaya (alışveriş) sokağına dönüştürülmüştür. Bu sokaklar büyük gotik katedralin önündeki fonksiyonel bir şekilde tasarlanmış meydana ve tren istasyonuna bağlanmaktadır. Sonuçta oluşan yaya bölgesi turistler ve alışverişe gelenler ile daima canlılığını koruyan ve Avrupa'daki en başarılı yayalaştırılmış sokaklardan biri haline gelmiştir (Brambilla ve Longo 1977 s. 73, Robertson, 1994).

1973'te Freiburg, Altstadt bölgesi için de birbirine bağlı yaya öncelikli alanlar oluşturma kararı alınmıştır (Şekil 3.4.). Almanya'nın diğer şehirlerinde yayalaştırma sadece bir veya iki sokakla sınırlı kalırken Freiburg birbirine bağlı yaya sokakları fikri ile bir ilki başlatmıştır. Freiburg Avrupa'daki en etkileyici yaya sistemine sahip şehirlerdendir. Altstadt iki farklı yaya zonunu içerir; birincisi tüm motorlu taşıtlara

kapalı olan sokaklar, ikinci zon ise günün belirli saatlerinde araç trafiğine açık olan sokaklardır.



Şekil 3.4.: a- Freiburg Şehir merkezi. Koyu renkli çizgiler Freiburg'un kamu alanlarında tekrarlanan mimari temayı oluşturan küçük su kanalları, 'backle' sistemini gösteriyor. b- Drenaj görevi de gören küçük su kanallarının sokak mekandaki görünümü (Gehl ve Gemzøe, 2001).

Altstadt'ta döşeme elemanı olarak Arnavut kaldırım taşı kullanılmasından ötürü en fazla 7.5 tona kadar ağırlıktaki araçların caddeyi kullanımına izin verilmiştir. Uygulama sonucunda dükkanlara malzeme taşıyan servis araçlarında da fazla problem yaşanmadığı kaydedilmiştir.

Freiburg şehir merkezindeki yayalaştırma çalışmalarının pozitif etkilerinin yanında bir takım yan etkileri de olmuştur. Merkeze giremeyen araçlar komşu bölgelerde yığılmalara sebep olmuştur. Bunu önlemek için bazı caddeler daraltılmış, bazıları tamamen kapatılarak yeşil alanlara dönüştürülmüş, bazılarında ise araçların yollara park etmelerine sınırlamalar getirilmiştir (Beatley, 1999).

Almanya'da yayalaştırmanın bir diğer amacı olan mimari mirasın korunması ve bakımı eyaletlerin sorumluluğudur ve bu uygulama eyalet yasalarıyla düzenlenmektedir. 1991 yılından 2000 yılına kadar değişik federal programlarla; tarihi yapıların korunmasına 3,2 milyar mark (*bunun 3 milyar markı Doğu eyaletleri için*) harcanmıştır. Örneğin "Nationale Wertvolle Kulturdenkmaler" (*Ulusal Değeri Olan Mimari Miras*) programı ile 1950 – 2000 yılları arasında 438 tarihi yapının korunmasına destek olmak üzere 374 milyon mark harcanmıştır. Bölgesel veya yerel

özellikler taşıyan yapılar için geliştirilen “Dach und Fach” özel programı ile 1996 - 2000 yılları arasında 53,6 milyon mark harcanarak 855 yapının korunması sağlanmıştır. (Kahler, Tarihsiz) Bu rakamlara bakıldığında Almanya’nın bu konuya vermiş olduğu önem çok açık bir şekilde görülmektedir.

3.1.2. Danimarka’daki Yayalaştırma Faaliyetleri

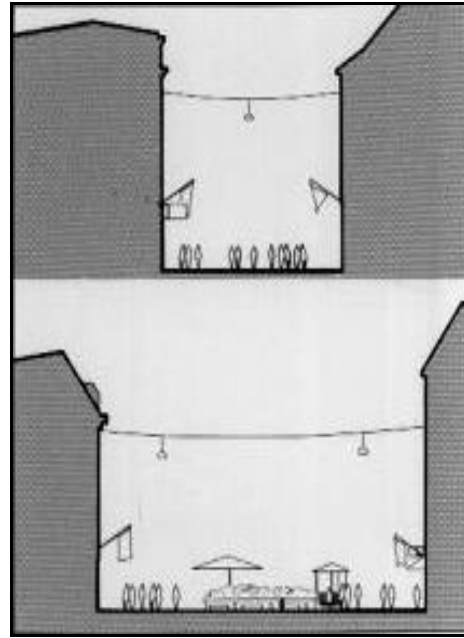
Yayalaştırma uygulamalarına dünyadaki en iyi örneklerden birisi Kopenhag kentidir. Bu kentte 1962 yılından itibaren sistemli bir biçimde, araç yolları yaya sokaklarına dönüştürülmektedir (Şekil 3.5.). Aşağıda, Kopenhag’da on aşamalı bir program halinde geliştirilen, yayalaştırmaya yönelik, planlama yaklaşımları, başarılı bir örnek olması nedeniyle, özet olarak belirtilmektedir.



Şekil 3.5.: Kopenhag şehir merkezi, koyu renkli bölgeler yayalara ait alanları göstermektedir. (Gehl ve Gemzøe, 2001)

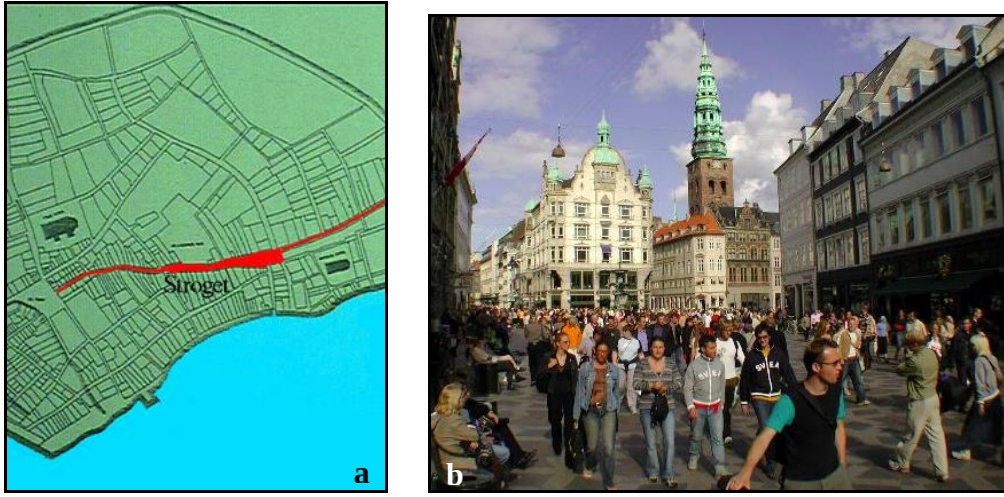
- Kentin ana caddesi 1962 yılında yayalaştırılmıştır.
- Kent merkezine taşıt girişinde caydırıcı önlemler alınma sürecine gidilmiştir. Taşıt park yerlerinde her yıl %2-3 oranlarında azaltma yapılmıştır.
- Boşalan otopark alanları yeşil alan, meydan vb. kamusal alan haline dönüştürülmüştür.
- Kent merkezinde geceleri ışıklı ve insan hareketliliği oluşturan konut kullanımı teşvik edilmiştir.

- Aktif yaşam biçimine sahip öğrencilerin merkeze yerleşmesine yönelik teşvik önlemleri alınmıştır.
- Yayalaştırılması programlanan alanları her tür iklimsel koşulda kullanılır kılabilecek fiziksel düzenlemeler yapılmıştır.
- Alanın sürekli bakımını yapan, kontrol eden sistemler kurarak ve binaları restore ederek yaşam kalite ve memnuniyet düzeyini yüksek seviyede tutulmuştur.
- Kent merkezindeki mevcut yoğun yapılaşma biçimi korunmuştur.
- Bisikletin kentte kullanılan birincil ulaşım aracı olması teşvik edilmiştir. Taşıt yolları bisiklet kullanımına göre yeniden tasarlanmış, özel bisiklet yolları ve park yerleri düzenlenmiştir. Günümüzde Kopenhag kentinde ev- işyeri arası yolculukların %34'ü bisiklet ile yapılmaktadır.
- Bisiklet satın alma veya kiralama konusunda önemli kolaylıklar sağlanmıştır (Örnek: günlük kullanımlarda, kullanım bitiminde bisikleti çok sayıdaki bisiklet park yerlerinden birisine bırakıp, ödenmiş kira bedelinin geri alınabilmektedir) (Ocakçı, 2004).



Şekil 3.6.: a- Kopenhag'ın ana caddesi Strøget 1996 yılında heykeltıraş Bjørn Nørgaard'ın tasarladığı özel stil granit döşeme ile yeniden kaplanmıştır. (Gehl ve Gemzøe, 2001) b- Kesitte aydınlatma ve bayrak direkleri, gölgelikler, işaret levhaları gibi cadde üzerinde insanlara engel teşkil edebilecek donatıların bina cephelerinde çözümlenmeye çalışıldığı görülmektedir (www.interq.or.jp).

Şehrin ana alışveriş caddesi Strøget'in (Şekil 3.6) yayalaştırılmasından sonra şehir çok aşamalı fakat sağlam bir rota izleyerek yaya alanlarını genişletmeye devam etmiştir. 1962'den 1996'ya kadar yaya mekanları 6 kat artmıştır. Toplamda (araçların sadece belirli saatlerde ve düşük hızda gidebildiği yaya öncelikli sokaklar da dahil edildiğinde) 96,000 metrekare yaya alanına ulaşılmıştır. Şehir sakinleri tarafından da bu yayalaştırılmış sokaklar ve meydanlar çok sevilmiş ve yoğun kullanılmıştır. Yaz aylarında Strøget caddesi üzerinde bir günde geçen insan sayısı 55,000'e kadar çıkmaktadır; (Bir dakikada sokaktan geçen yaya sayısı 145'e ulaşmaktadır.) ve kış aylarında ise bu sayı 25,000 kişiyi bulmaktadır. İnsanların büyük bir kısmı alana toplu taşıma araçları ile sadece %20'lik bir kısım ise alana özel araçlarla ulaştığı tespit edilmiştir (Beatley, 1999).

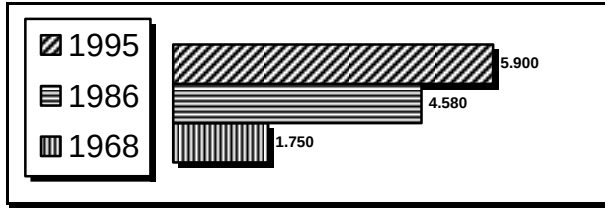


Şekil 3.7.: Strøget caddesi Kopenhag'ın en önemli yaya alanıdır. a- plan b- görünüş

Günlük şehir yaşamında bu yayalaştırılmış sokakların rolünü azımsamak mümkün değildir. 30 yıl öncesine oranla şehir merkezini rekreasyon alanı olarak kullanan kullanıcı sayısında 4 kat artış gözlenmiştir. Kullanıcılara uygulanmış anketler vasıtasıyla onları neyin bu mekanlara çektiği saptanmıştır. Bu faktörler; ortamın atmosferi, alandaki insan varlığı ve hareketlilik ayrıca mekandaki tarihsel yapıların varlığıdır. Bir kısım kullanıcının gözlemlerine göre ise (Şekil 3.7) Strøget'in çekiciliği; dar sokakları, dikey binaları, sayısız kapı ve pencereleri yani genellenecek olursa “zengin cephelerin çekiciliği” ‘dir (Beatley, 1999).

Şekil 3.8.'de şehir merkezindeki yaya mekanında oturan veya ayakta duran insan sayısının 1968-1986 ve 1995 yıllarındaki değişimi anlatılmaktadır. 1968'den 1986 yılına kadarki devrede insanların sokakları sadece yürümek ve alışveriş yapmak

amacıyla kullandıkları anlaşılmaktadır. 1968 ve sonraki dönemde, araç gürültüsünün uzaklaştırıldığı yayalaştırılmış sokaklarda, sokak çalgıcılarının yaptığı müzik dahi polis tarafından engellenmektedir. 1986 yılında ise yeni ve daha aktif bir kent kültürü ortaya çıkmış ve seneler geçtikçe kullanımı artan bu mekanlar halk forumu halini almış ve canlı bir şehir merkezi gelişmeye başlamıştır. Grafikte merkezdeki kullanımın yürümekten çok, oturma veya ayakta durma yönüne kaymış olduğu görülüyor. Şehirde yapılan en son çalışmada (1995 yılında) ise bu gelişimin devam ettiği anlaşılmıştır.



Şekil 3.8.: Yaya mekanında pasif rekreatif etkinlik gerçekleştiren kullanıcı sayısının yıllara göre oranı (Gehl ve Gemzøe, 2001, s. 58)

Yaya aktiviteleri 1960lar ve 1970lerde bir takım nedenlerden dolayı değişmemiştir. Fakat daha sonraki yıllarda sokak tasarımındaki yenilemelerle (sokak mekanına taşan cafe sandalyeleri... vs.) yürüyüş dışı aktiviteler popülerlik kazanmıştır. Örneğin bir yerde oturup insanları seyretmek gibi... Daha sonraki 27 senede mekanı bu şekilde kullanan kullanıcı sayısında 3.5 katlık bir artış yaşanmıştır (Gehl ve Gemzøe, 2001).

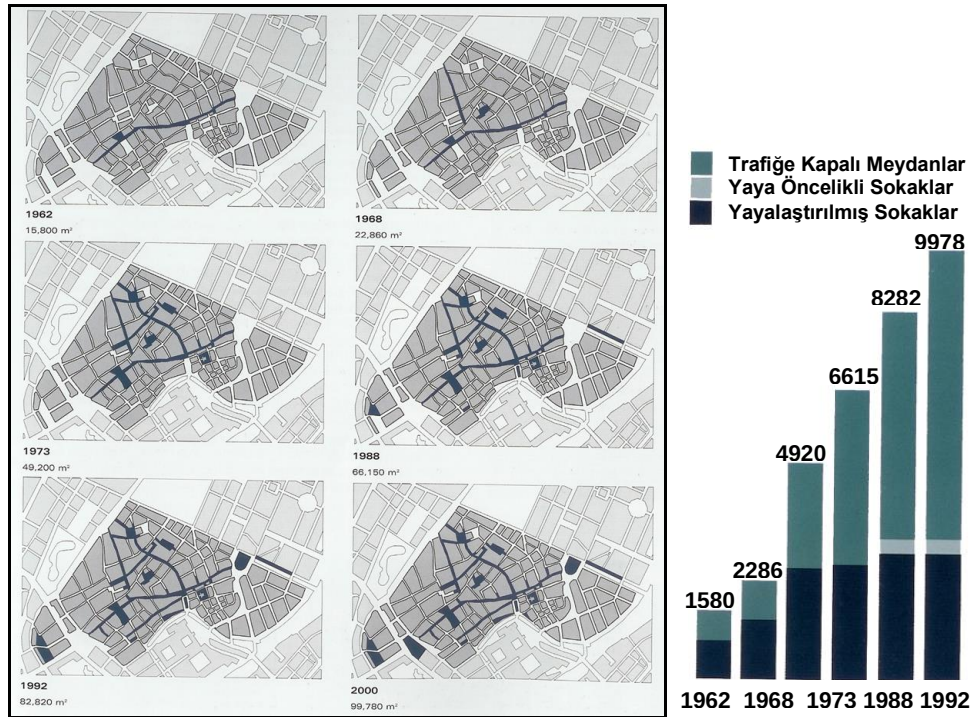
Strøget caddesi ve Kopenhag'daki diğer yaya mekanları Hollanda'daki diğer örneklerle karşılaştırıldığında gece kullanımı da mümkün olan mekanlardır. Kopenhag'da dükkan sahiplerine gece dükkanlarını kapatsalar da dükkan vitrinlerini kapatmalarına izin verilmemektedir. Daima açık ve ışıklandırılmış vitrinler böylece geceleri de insan çekmeye devam etmektedir ve bu uygulama sonucunda daima canlı olan sokak mekanında güvenlik sağlanmaktadır. Örneğin Hollanda şehirlerinde ise; soğuk metal paneller alışveriş günü sonunda vitrinleri kapatarak insanların geceleyin mekan kullanımına negatif bir etki yaratmaktadır.

Kopenhag merkezindeki hareketliliği sağlayan unsurlar: alışveriş dükkanları, kafeler (yirmi altı açık hava kafeteryası), kentsel fonksiyonlar ve insanlardır. Şehrin tarihi çekirğinde dükkanların ve kafelerin üst katlarında halen 7000 kişi yaşamaktadır Gehl and Gemzøe'nun tanımına göre ise güvenlik hissi, gece boyu aydınlık olan pencerelerden gelmektedir (Beatley, 1999).

Kopenhag şehrinden çıkarılacak ders değişimi aşama aşama gerçekleştirmenin önemidir. 1960'tan bu yana şehir, merkezdeki otopark alanlarında her yıl %2-3 oranında azaltma yaparak yaya alanlarına dönüştürülmesini içeren uzun vadeli bir politika izlemektedir. (sadece son 10 yılda 600 adet otopark alanı kente geri kazandırılmıştır.)

Tüm merkezi, birdenbire araçlara kapatmak gibi geniş ölçekli bir işe kalkışmak halkın tepkisini çekeceğinden, öncelikle yayalaştırma aşama aşama gerçekleştirilerek halkın yaşayarak bunun yararlarını algılaması sağlanmıştır. Gehl ve Gemzøe 'nun da ifade ettiği gibi bu tip şehir merkezi değişimlerinde başarı şüphesiz plandaki aşamalardan kaynaklanmaktadır. Sürücülerin kendilerine yeni rotalar seçmeleri, insanların toplu taşıma araçlarını veya bisiklet kullanmaya alışmaları için zaman tanınmıştır. Sonuçta bu aşamalı dönüşüm, Danimarkalıları o günkü toplumun hangi tip kamusal mekanları çekici bulduğunu anlama fırsatını sunmuştur (Beatley, 1999).

Şekil 3.9.a.'da Kopenhag'daki yaya sokaklarının ve meydanların 38 yıllık gelişimi aşamalı olarak gösterilmiştir. Bu şekilde ayrıca şehir merkezindeki yaya alanlarının 1962 yılında 15.800m², 1968'de 22.860 m², 1973'te 49.200m², 1988'de 66.150m², 1992'de 82.820m² ve 2000 yılında 99.780 m² alana ulaştığı belirtilmektedir.



Şekil 3.9.: Araç trafiğine kapatılmış sokakların yıllara göre gelişimi b-Yıllara göre yayalaştırılmış mekanların metrekare cinsinden dağılımı (Gehl ve Gemzøe, 2001)

Şekil 3.9.b.'de 1962 ile 2000 yılları arasındaki yaya alanlarının gelişimini ifade etmektedir. 1973'te sokakların yaya kullanımına ayrılmasında diğer senelere oranla daha büyük bir artış olduğu görülmektedir. Bunun nedeni sonradan ortaya çıkan iyileştirme ve geliştirme çabalarıdır. Araçların girmediği toplam yaya alanının %33'ünü sokaklar geri kalan %67'sini ise meydanlar oluşturur (Gehl ve Gemzøe, 2001).

Ziyaretçilerin merkezdeki otopark alanlarını azaltmaya itiraz edeceği düşünülürken yapılan anket çalışmalarında şaşılacak şekilde insanların merkezde hala “araç ve trafik sıkışıklığı” görmek istemedikleri yönünde bir sonuç çıkmıştır. Bu değişimdeki başarının sebeplerinden bir diğeri ise ulaşım sistemidir. Bisiklet ve toplu taşımının kullanımı kolaylaştırılırken, otopark sayısı azaltılarak insanların alışkanlıkları aynı zamanda değiştirilmeye çalışılmıştır. Avrupa'daki pek çok şehir Kopenhag'ı kendisine örnek almış ve yayalaştırma bir eğilim haline gelmiştir. Bir çok şehir bünyesinde yaya öncelikli veya sadece yayaalara ait alan çalışmalarına başlamıştır. Bunlar arasında en etkileyici örnekler; Viyana, Freiburg, Heidelberg, Münster, Stockholm ve neredeyse tüm Danimarka şehirleri olmuştur. Az bir şekilde de olsa İngiltere'de de etkileyici yaya mekanları yaratılmıştır. Dublin'de Grafton caddesi ve Leicester da gösterişli yaya öncelikli sokaklar veya sadece yayaalara ait sokaklar oluşturulmuştur. Londra da bile “ilk Londralılar” gibi gruplar yaya mekanlarının çoğaltılması için uğraşmışlar ve bunun için bir komisyon oluşturmuşlardır (Beatley, 1999.)



Şekil 3.10. : Odense şehrinde yayaalara ayrılmış bir sokak

Odense şehrinde ise, 1980'lerin ortalarında yayalaştırma uygulamaları görülmeye başlanmıştır. Vestergaard isimli cadde birkaç sokağın birleştirilmesi ile yaklaşık 500

metre uzunluğa erişerek şehrin en büyük yaya alanını konumuna erişmiştir (Şekil 3.10.). Cadde aynı zamanda pek çok sanat eserine ev sahipliği yapan bir açık hava müzesi niteliğine sahiptir. Şehrin caddeye her yıl en az bir obje eklemek gibi bir politikası vardır. Sokaklar boyunca devam eden kıvrımlar ve keskin virajlar farklı görüş açıları sunacak şekilde birleştirilerek tasarlanmıştır. Caddeler boyunca ağaçlar dikilmiş, ağaç dikiminin mümkün olmadığı sokaklarda saksılar kullanılarak yeşil doku devam ettirilmeye çalışılmıştır. Yayalaştırılmış her sokağın kesişimin de, zeminde farklı renkte taşlarla daire şekli oluşturularak bir sonraki sokağın getirdiği değişen sahneye dikkat çekilmeye çalışılmıştır. Şehir yapısının genişleyen yaya bölgesine karşı duyarlı olmasının şehir için bir artı değer olduğunu düşünülmektedir. Fakat aynı zamanda bölgede çok fazla mekan bulunması endişe yaratmaktadır. İnsanların daha az bulunduğu sokak mekanlarının (aynı zamanda araçlara kapalı alanlar olduğundan) tehlike yaratacağı şeklinde genel bir kanı oluşmuştur.

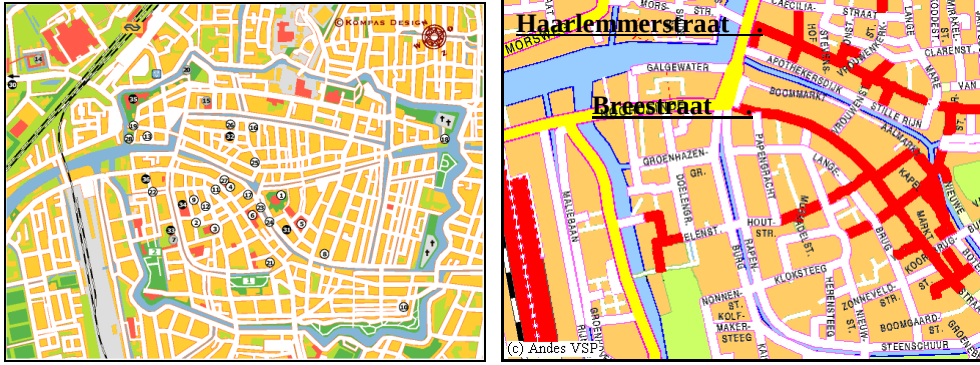
Bölgenin merkezine uzanan büyük bir doğu-batı bisiklet yolu sonucunda devamlı suretle akan bir bisiklet trafiği oluşturulmuştur. Stratejinin diğer bir parçası ise, şehir merkezi çevresinde park etme fırsatları yaratmak ve trafik sıkışıklığına neden olan hatalı park etmiş araçları önlemektir. Genel olarak bakıldığında plan başarılı görülmektedir. Fakat ileriki senelerde karşılaşılan sorunlar nedeniyle, Odense merkezinde sadece bir tek otopark alanı inşa etmenin bir hata olduğu anlaşılmıştır (Beatley, 1999).

3.1.3. Hollanda'daki Yayalaştırma Faaliyetleri

Hollanda'nın Leiden şehir merkezi oldukça kaliteli ve bunun bir getirisi olarak da yoğun kullanılan yaya bölgelerine sahiptir. Bölgede 16. yüzyıla ait tarihi çekirdek bir bütün olarak heykel etkisi yaratmaktadır ve tarihi yapılar ile sokaklar insanları keşfe yöneltmektedir. Şehirde herhangi bir noktadan diğerine bisiklet ile veya yürüyerek pek çok farklı rotadan ulaşılabilir (Beatley, 1999.)

Leiden şehir merkezinde (Şekil 3.11.a.) yaya mekanlarının kalitesi her yıl biraz daha artmaktadır. Kent Haarlemmerstraat ve Breestraat adında oldukça uzun iki ana alışveriş caddesine sahiptir. Haarlemmerstraat tamamen yayalara ait olup yalnızca sabah 9:00 ile 11:00 saatleri arasında servis araçlarının girişine izin verilmektedir. Breestraat ise tamamen yayalara ait olmayıp, özel motorlu taşıtlara haricindeki;

bisikletlilerin, toplu taşıma otobüslerinin ve taksilerin caddeye girişine de izin verilmektedir.



Şekil 3.11.: a- Leiden şehri b- Leiden şehir merkezi, kırmızı alanlar: Yaya sokakları

Şekil 3.11.b.'de Haarlemmerstraat ve Breestraat ve yakın çevresindeki yaya sokakları kırmızı ile gösterilmiştir. İki ana yaya alışveriş caddesini birbirinden ayıran su kanalı yaya mekanlarının kalitesine pozitif bir etkiye bulunmaktadır (Şekil 3.12.).



Şekil 3.12.: a – Haarlemmerstraat b- Breestraat yaya sokakları

Leiden’de yaratıcı bir yaklaşım sergilenerek şehir merkezine insanların daha rahat ulaşabilmeleri için bir seri mini-otobüs hizmete sokulmuştur. Ayrıca şehir merkezinin kenarında “parkeerbus” veya “parking bus” adında düşük ücretli otoparklar geliştirilmiştir. Sistem tüm alışveriş günlerinde (iş günlerinde) ve cumartesileri çalışmaktadır. Belirli bir güzergah izleyen on bir otobüs insanları toplayarak gidecekleri noktalara ulaştırmaktadır. “Parking bus”lara araç park etmek ise bir tam gün için oldukça düşük bir ücret olan 5 Florin’dir (yaklaşık 2.50\$) (Beatley, 1999).

Beestenmarkt ortaçağda hayvan pazarı olarak kullanılan bir alan özelliğini taşıdığından meydana konumlandırılan siyah-beyaz desenine sahip heykel o

zamanları çağrıştırmaktadır (Şekil 3.13.). Alan 1992 yılında elden geçirilerek yayalara terkedilmiştir. Sokak mekanındaki binalar ise restore edilerek restaurant ve barlara dönüştürülmüştür (www.pwc2004.irctr.tudelft.nl/delft.php).



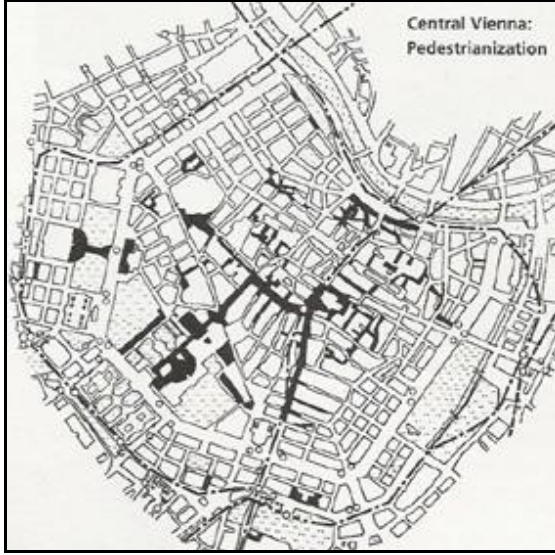
Şekil 3.13.: Beestenmarkt'taki yaya meydanı ve sokak kafeleri

Beestenmarkt bünyesindeki sokak kafeleri ile de daima canlılığını koruyan bir yaya mekanı olmuştur. Breestraat caddesi boyunca yer alan yan sokaklar da ileriki senelerde yayalaştırılarak rekreasyon alanları genişletilmiştir. Rijn nehri boyunca yer alan sokak da yayalara terk edilmiştir. Cadde ağaçlandırılmış, zemin tuğla döşenmiş ve bisiklet park yerleri eklenmiştir. Kanalin iki tarafını birleştirmek üzere ise; yaya ve bisikletlilere ait pek çok köprüler inşa edilmiştir (Beatley, 1999.)

Hollanda'da da diğer Avrupa ülkelerinde olduğu gibi yaya sokakları ilerleyen senelerde lineer açık hava rekreasyon alanı olarak kullanılmaya başlanmış, yaya popülasyonundaki artışla birlikte iki ana yaya caddesi yakınındaki sokaklarda yayalara terk edilerek yaya mekanları genişletilmeye çalışılmıştır.

3.1.4. Avusturya'daki Yayalaştırma Faaliyetleri

Viyana çok başarılı bir şekilde merkezindeki bir çok önemli sokağı iyileştirmeyi başarmıştır. Ana pazar ve alışveriş alanı olan 'Mariahilfstrasse' caddesi kısmen yayalaştırmıştır. Diğer örnekler nazaran Viyana'da yayalaştırma farklı şekilde gerçekleşmiştir (Şekil 3.14.). Yol mekanını tamamen yayalara vermek yerine, kaldırımlar genişletilerek araç trafiği azaltılmaya çalışılmıştır. Cadde boyunca araçlara her iki yönden de tek bir şerit bırakılmıştır. Yayalara daha güvenli bir ortam sunmak amacıyla Arnavut kaldırım taşları döşenmiş cadde üzerindeki araç park cepleri de saksılı bitkilerle kapatılarak caddeden bariyerlerle ayrılmıştır.



Şekil 3.14.: Viyana şehir merkezi – koyu renkli yerler yaya sokaklarını ifade etmektedir (Warren, 1997).

Sokak boyunca yer alan yapıların mimarisi de mekana ayrı bir zenginlik katmaktadır (Şekil 3.15.). Her biri farklı zamanlarda inşa edilmiş yapılar sokağa bir zaman tüneli havası yaşatmaktadır. Mariahilfstrasse dünyaya ideal bir sokak mekanı için araçları tamamen dışlamanın gerekli olmadığını göstermiştir. Bu sokak yayalar kadar araçlar için de fonksiyonel, hareketli ve eğlenceli bir çevre sunmaktadır.



Şekil 3.15.: Cadde üzerindeki mimari değeri yüksek yapılardan örnekler

Viyana'dan bir diğer örnek ise Neubaugasse'dir. Bu caddedeki iyileştirme ve trafiği yavaşlatma çalışmaları da oldukça başarılı olmuştur. Mariahilfstrasse ile kesişen bu caddede ise sadece otobüslere bir şerit ve bisikletlilere de bir şerit ayrılarak geri kalan alan yayalara terk edilmiştir (Şekil 3.16.). Ayrıca sokak ağaçlandırılarak yeşil bir görünüme kavuşturulmuş ve araç parkı yasaklanmıştır.



Şekil 3.16.: Mariahilfstrasse ve merkezdeki diğer yaya sokaklarından görünüm

Viyana'nın yayalaştırılmış merkezi ayrıca bir çok kilise, önemli nitelikteki mimari yapılar, heykeller ve çeşmeler içermektedir. Her şehirde olduğu gibi burada da dükkan sahipleri birtakım korkular yaşamışlardır, tüm bu korkuların aksine bu bölgedeki uygulamada da oldukça başarılı sonuçlar elde edilmiştir. Örneğin Groningen'de de balık pazarının bulunduğu sokak trafiğe kapatıldığında korkuların aksine satışlar artmıştır. Aynı sonuçlar Environ grubunun yaptığı araştırmaya göre Viyana ve Leicester'da da görülmüş ve ayrıca bu bölgelerde dükkan kiralari %29 artmıştır. Bu uygulama beraberinde yaya yoğunluğunu da getirmiştir. Stockholm'da da ana yaya aksı olan Drottningatan' da aşırı yoğunluktan ötürü her yaya'ya gerekli olan mekanın azalması ziyaretçilerin zorluk yaşamasına neden olmuştur. Bunu önlemek için yayalaştırmanın ticari yararlarına bir takım sınırlamalar getirilebilir.

Bu tür sınırlamalar getirildiğinde; örneğin; sokaklar kapatılıp veya araçların yola park etmesi önlendiğinde, halka bu mekanları cazip hale getirecek , çekici kılacak girişimlerde bulunmak gerekir. Sadece araçlara yasak getirmekle mekan çekici hale gelemmez. Mekanları yaşanır kılmak için bir takım önlemler almak gerekir. Viyana, Amsterdam ve Kopenhag gibi şehirlerde başarılı yayalaştırma politikaları ile halk tarafından kabul görmüş başarılı yeni kamu alanları elde edilmiştir ve şehir merkezleri bu sayede çekici hale gelmiştir (Beatley, 1999).

3.1.5. İngiltere'deki Yayalaştırma Faaliyetleri

İngiltere'deki yayalaştırma hareketlerinin diğer Batı Avrupa ülkelere göre biraz geç olmakla birlikte 1923'lerde başladığı görülür. 1940 ve 1950'lerde İngiltere'deki şehir merkezlerinde yaya öncelikli alanların sayısı çok azdır. İngiliz plancılar Batı Almanya ve Hollanda'daki yayalaştırma faaliyetlerinden habersizdir, yalnızca birkaç yerel plancı bu ayrıcalıklı fikre, konuya ilgi duymuşlardır. Bunun da ötesinde,

İngiltere kanunları sokakların araçlara kapatılıp yayalara ayrılmasına izin vermemektedir. Sadece 2. Dünya savaşı sırasında tamamen yıkılan Coventry şehir merkezi bu kuralın dışında tutulmuştur. 1953'te Coventry şehir merkezi yeni bir plan çerçevesinde yeniden inşa edilmiş ve merkezdeki birçok alan yayalara terk edilmiştir (Robertson, 1994).

1967'de yol trafiği düzenleme yasası ile yolların araç trafiğine kapatılmasına izin verilmiştir.(Hass-Klau 1990) Bu yasanın çıkışından kısa bir süre sonra birçok şehir, merkezlerindeki bazı sokakları araç trafiğine kapatarak yaya öncelikli mekanlara dönüştürmüştür, örneğin Norwich (1967), Reading (1968) ve Leeds (1970) bu şehirlerden bazılarıdır. 1970'lerde yayalaştırma faaliyetlerine girişen İngiltere şehirlerinin sayısı hızlı bir şekilde artmaya başlamıştır. Manchester, Oxford ve Reading gibi bölgelerde ise; yaya sokaklarına sadece otobüslerin girişine izin verilmektedir.



Şekil 3.17.: a- Norwich şehri - turuncu renkli alanlar yaya sokaklarını göstermektedir. b- London yaya sokağından görünüm

Merkezindeki bazı sokaklarını otomobillere kapatan İngiltere'deki ilk şehirlerin başında Doğu Anglica'daki en büyük şehir olan Norwich gelir. Altyapıdaki bir sorun buna sebep olmuştur. 1965'te cadde altından geçen boruları tamir amacı ile şehrin en önemli perakende ticaret alanı olan Londra caddesi geçici olarak araç trafiğine kapatılmıştır. Bunun sonrasında insan sayısı ve perakende satışlarda şehir yöneticilerini ve dükkan sahiplerini şaşırtan önemli artışlar yaşanmıştır. Norwich

şehri daha sonraları 1967 deki yasa çıktıktan sonra Londra caddesini tamamen araç trafiğine kapatmıştır (Şekil 3.17.-a-b1/2). Sonraki birkaç senede Londra caddesindeki dükkanlarda %5 ile 20'lik artışlar gözlenmiştir. Bu strateji plancıları iki öncelikli amaca yönlendirmiştir: 1) Mimari mirası korumak ve 2) Norwich şehir merkezini Doğu Anglica'nın ticari alanı haline getirmek. Sonraki yıllarda, Norwich şehir merkezindeki diğer birçok sokak da yayalaştırma alanı kapsamına alınmıştır (Brambilla ve Longo 1977 s. 99-102, Robertson, 1994).

Roberts (1990) tarafından yapılan araştırmaya göre 1990 yılı itibariyle İngiltere'deki yayalaştırılmış sokak sayısı yaklaşık olarak 2000'e ulaşmıştır. Batı Avrupa'nın geneli ve Almanya, Hollanda ve Danimarka ile karşılaştırıldığında İngiltere'deki yayalaştırılmış sokakların kullanım ve popüleritesinin geniş bir alana yayılamadığı görülmektedir. (Pharaoh ve Russell 1991) bunun birçok açıklaması olabilir. Öncelikli olarak İngiliz şehirleri Almanya ve diğer Avrupa şehirlerine oranla savaşta daha az hasar görmüştür. Bu sebepten şehir merkezini yeniden yapılandırma sorunu da yaşamamıştır. İkinci olarak, 1967'ye kadar ki İngiliz yasası yolları araç trafiğine kapatmaya izin vermiyor iken diğer ülkeler 1940lardan beri bu faaliyetlerin içindedirler. Üçüncü olarak İngiltere'deki şehir merkezleri, yayalaştırma faaliyetlerinin başlamasını sağlayan Avrupa şehir merkezlerinde olan ortaçağ çekirdeğinden yoksundur ve son olarak; yayalaştırma faaliyetlerinin popülerliğini destekleyen bir ölçüt olan kentsel ulaşım sistemi, İngiltere'de daha az gelişmiştir (Hass – Klau 1990, Robertson, -1994).

3.1.6. İsveç'teki Yayalaştırma Faaliyetleri

1950'lerin başında İsveç şehir merkezleri özel araçlar tarafından işgal edilmeye başlamıştır. Şehirler yaya ve toplu aktarma hareketlerine göre tasarlandığından, artan araç kullanımı; şehir merkezlerinin kültürel, ekonomik ve fiziksel dokusuyla uyuşmuyordu. Sonuç olarak dar sokaklar araçlarla dolmuş, gürültü ve hava kirliliği kritik seviyelere ulaşmıştır. Tarihi binaları korumak zorlaşmış, yürümek giderek daha tehlikeli bir aktivite halini almıştır ve gelecek nesiller için şehir merkezleri yaşam alanı olma özelliğini kaybetmeye başlamıştır.

Bu probleme cevap olarak 1960 ve 1970'lerde birçok İsveç şehri trafik işleyiş planı hazırlamıştır. Ayrıca diğer stratejilerin yanında, şehir merkezinin ticari çekirdeğinde, yaya öncelikli sokakların oluşturulması önerilmiştir. Oluşan

yayalaştırılmış sokaklar pek çok farklı formdadır fakat genellikle yaya ulaşımına öncelik tanınan geleneksel ana alışveriş caddesi üzerinde (merkez koridorda) birkaç lineer blok boyunca devam etmektedir. 1961’de Lund, Stockholm (Şekil 3.18.), Gothenburg ve Helsingborg, sokaklarından araçların uzaklaştırıldığı İsveç’teki ilk şehirlerdendir ve bu on yılın sonunda 35 şehir yayalaştırılmış sokaklara sahip olmuştur. (Gunnarsson ve Lindstrom 1969). Bugün 100’ün üstünde İsveç şehrinin merkezinde yayalaştırılmış sokaklar mevcuttur. Tablo 3.1.’de bazı İsveç şehirlerindeki yayalaştırılmış sokakların açılış yılı ve şehir nüfusu gösterilmiştir.

Tablo 3.1.: Bazı İsveç şehirlerindeki yayalaştırılmış sokakların açılış yılı ve şehir nüfusu (Kaynak: Gunnarsson ve Lindstrom (1969))

Şehir	1988’deki Şehir Nüfusu	Ana Yaya Sokakları	Açıldığı Yıl
Falun	52.448	Staaggatan Asgatan Hotmgatan	1969
Gotenburg	430.763	Kungsgatan Fredsgatan Korsgatan	1961
Linkoping	119.167	Tannesforsgatan Nygatan Repslagaregatan	1967
Orebro	119.824	Kopmangatan Drottinggatan (transit)	1972
Stockholm	699.485	Vasterlanggatan Drottinggatan Sergelgatan	1961
Uppsala	161.828	Kungsangsgatan Svartbacksgatan	1964

Seneler geçtikçe yayalaştırılmış sokaklar şehirlerin gerekli bileşenleri arasına girmeyi başarmıştır. Ulaşım ve alışveriş tercihlerindeki değişimine nazaran İsveç halkı yayalaştırılmış sokakların, çeşitli perakende ihtiyaçlara cevap verecek şekilde organize edilip tasarlanmasını istemektedir. Şehir dışındaki alışveriş alanları ve şehir merkezindeki yayalaştırılmış sokaklar bir rekabet içerisindedir. Bu sebepten dolayı 1990lar sırasında bazı şehirler, yayalaştırılmış sokaklarında değişikliklere gitme kararını almışlardır.



Şekil 3.18: Stockholm şehir merkezinde yayalar için düzenlenmiş Sergelgatan sokağı, ön planda şiddete karşı- namlusuna düğüm atılmış silah heykeli görülüyor.

Stockholm (Şekil 3.19.) şehrinde kitle taşımacılığında uygun sistem olarak raylı taşımacılık kabul edilmiş, yeni şehir merkezinde yollar; yayalara ait yollar, çarşı yolları, otoparklara ulaşan yollar, arazinin değişik seviyelerinden yararlanılarak çözümlenmiştir (Aru, 1965, s. 97-100).



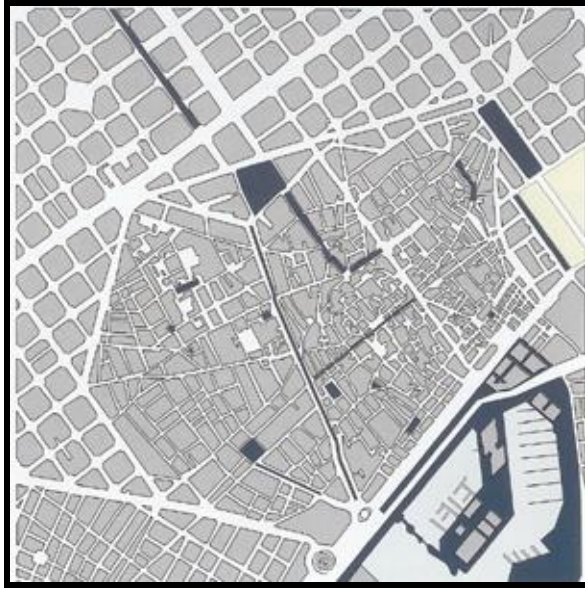
Şekil 3.19.: Drottingatan ve Vasterlanggatan yaya sokakları- Stockholm

İsveç'in ikinci en büyük şehri Göteborg aynı zamanda ülkenin ana limanıdır. Kungsgatan uzun ve doğrusal bir yol boyunca karşılıklı yer alan mağaza ve restoranların bulunduğu en işlek (yaya) caddesidir. Bu caddeyi kesen Fredsgatan dar alışveriş sokağı iki ana büyük mağazaya ev sahipliği yapmaktadır, daha az kullanılan Korsgatan ise katedralin yakınındaki küçük dükkanları barındırmaktadır. Fredsgatan ayrıca, içinde 130 mağaza barındıran, İsveç'in en büyük kapalı alışveriş merkezi, Nordstan'a bağlanır. Kungsgatan çevresinde

araçlar ve tramvaylara açık geniş iki işlek cadde ile bir dizi kalabalık sokak kaynaşmış durumdadır (Robertson, 1994).

3.1.7. İspanya'daki Yayalaştırma Faaliyetleri

İspanya'nın en önemli şehirleri arasında olan Barselona'nın son 20 yıldır diğer şehirlerle karşılaştırıldığında oldukça fazla yol kat ettiği görülmektedir (Şekil 3.20.), sadece 10 yıllık bir sürede köhneleşmiş apartman yapıları, depolar ve fabrikalar yıkılarak bunların yerlerine yüzlerce yeni park ve meydan yaratmanın yanında mevcut meydanlar da yenilenmiş ve trafik yaya öncelikli olarak düzenlenmiştir.



Şekil 3.20.: Barselona eski şehir merkezi, liman bölgesi ve yakın civar bölgeleri - Planda 1980 ve 2000 yılları arasında bölgede yaratılmış olan yeni kamu mekanları ve yayalaştırılmış sokaklar koyu renkli olarak görülmektedir (Gehl ve Gemzøe, 2001).

Geçtiğimiz yüzyılın sonunda eski şehir duvarları yıkılarak şehir kenar mahallelerle birleştirilmeye çalışılmıştır. Yeni şehir ise *Idelfonso Cerda* tarafından hazırlatılan yeni ve radikal bir plan çerçevesinde inşa edilmeye başlanmıştır. Bu planda eski şehir merkezinin duvarlarının bulunduğu sınırda geniş işlek caddeler yaratılarak eski şehir merkezini, geniş gridal sisteme oturttuğu komşu bölgelerle ilişkilendiren bir tasarım geliştirilmeye çalışılmıştır.

Bugün şehrin yeni bölgeleri oldukça yoğun ve bütüne oranla Barselona Avrupa'daki en yoğun inşa edilmiş şehirlerinden biri konumundadır. Franco'nun uzun süren diktatörlüğü zamanında şehir çok acı bir şekilde ihmal edilmiş ve şehre sığmayan yapı adaları plansız bir şekilde beraberinde sayısız trafik ve altyapı sorunu getirerek

şehir dışındaki bölgelere yayılmıştır. 1939 İspanyol özgürlük savaşının sonundaki ilk özgür seçim olan 1979 seçimlerinde sosyalist bir başkan başa gelmiştir. Yeni kazanılmış demokratik özgürlük her alanda çığ etkisi yaratmış ve diktatörlük zamanında rejime uymayan işler yaptıklarından deli gömleği giydirilen birçok mimar da özgürlüğüne kavuşmuştur.

Yeni başkan bölgenin en önemli mimarlarından “Mimarlık Okulu Bölüm Başkanı *Oriol Bohigas’ı*” yeni şehrin kentsel tasarım danışmanlığına getirmiştir. Başkan Barselonalılara mümkün olan en kısa sürede gerçekleştirilebilecek gelişmeleri göstermek istediğinden alan ve fonksiyonları uzun vadeli planlama geleneği yerine, uygulamaların başlangıcında özel sektör yatırımlarına dayanan düzinelerce yeni kamu alanları; parklar, meydanlar tasarlayarak kamu sektöründe canlanma başlatan aktif şehir politikasına geçilmiştir. Mimarlık, kent politikasının ana araçlarından biri olmuş ve sayısız yeni kamu alanı yaratılmıştır. Böylece her ada kendi “*yaşam odasına*” ve her bölge, çocukların oynayabileceği ve insanların buluşup konuşabileceği kendi açık hava rekreasyon alanına sahip olmuştur.

Barcelona’nın kent merkezindeki yoğun yapılaşma yüzünden insanların nefes alabileceği mekan kalmamıştır. Bu sebeple bazı köhnemiş binalar yıkılarak, meydanlara ve bazı sokaklarda yayalaştırılarak lineer açık hava rekreasyon alanlarına dönüştürülmüştür. Barcelona’nın kent politikasının karakterini insanların toplanabileceği mekanlara duyulan ihtiyacı karşılayan kamu alanları oluşturur. Bütünde kamu alanları köhneleşen apartman binaları veya terkedilmiş fabrikaların yıkılması ve çok az da olsa motorlu taşıtlara ayrılmış alanların sınırlandırılması ile sağlanır. Şehir merkezindeki bir miktar meydanın yenilenmesi veya bina altlarının araçlar için park alanı olarak kullanılması bu kamu alan politikasının karakterini oluşturmaz.

Eski şehir merkezinde; şehrin en yoğun kısımlarındaki binaların yeni buluşma noktaları yaratmak için yıkılması ile yeni kamu mekanları kazanılmıştır. Şehir dışında da yeni buluşma noktaları yaratılarak şehre yeni bir kimlik kazandırma yoluna gidilmiştir. Buradaki gelişmelerin amacı 1960’larda ortaya çıkan kamu alanı ihtiyacı ve kimlik eksikliği sorununu şehrin bütününde çözmektir. *Franco*’nun diktatörlüğünden sonra ilk başa geçen belediye başkanı *Narcis Serra*’nın oluşturduğu yeni politika ile şehrin tüm yerel bölgelerinde hızlı ve gözle görülür değişiklikler yaşanmaya başlanmıştır. Aynı zamanda, bu gelişmeler tetikleyici bir etkide

bulunarak diğer köhnemiş binalarda da yenilenme ve onarılma faaliyetlerine başlamasını sağlamış. 1982’de seçilen başkan *Pasqual Maragall* uygulanan politikanın felsefesini şu cümle ile altını çizerek dile getirmiştir : “Biz pazaryerinin enerjisini yönlendirip canlandırarak kent peyzajının kaybolan değerini yeniden ortaya çıkarmak istiyoruz.”

Mimarlık ve heykeltıraşlık Barselona’nın kent yüzünün tasarımında bir anahtar rolü oynadığından yeni park ve meydanlar “Müzeleri sokağa taşıyalım!” (*Move museums into the street*) sloganı altında şekillenmiştir. Bu amaçla tüm yeni kamu alanları ünlü uluslararası sanatçıların sanat eserleri ile donatılmış ve tüm meydanlarda ortak özellik içinde bulundukları yapı adasına gerek bireysel sanat eserleri gerekse kamu mekan tasarımları ile kendi özel kimlikleri yaratılmaya çalışılmıştır.

Barselona’da köhnemiş binaların yıkılmasıyla oluşturulan yeni meydanlar: *Plaça De La Merce*, *Plaça De Sant Cugat*, *Fossar De Les Moreres*, *Plaça D’escudellers-Arenes-Arai*’dir. Mevcut meydanların restore ederek kente yeniden kazandırılan meydanlar ise: *Plaça Reial*, *Plaça De L’angel* ve *Plaça Del Sol*’dur. Araçlardan alınarak yayaalara kazandırılan meydanlar ise: *Plaça De Les Basses De Santpere*, *Plaça De Navas* ve tren istasyonunun önündeki büyük meydan olan: *Plaça Dels Paisos Catalans*’dır. Barselona’nın en önemli ana yayaalaştırılmış sokağı *La Rambla* ise örnekler bölümünde geniş bir şekilde anlatılacaktır (Gehl ve Gemzøe, 2001).

3.1.8. Fransa’daki Yayaalaştırma Faaliyetleri



Şekil 3.21.: Lyon şehir planı koyu renkli kısımlar yaya alanlarını ifade etmektedir.(Gehl ve Gemzøe, 2001)

Lyon şehri Avrupa'daki diğer şehirlerle karşılaştırıldığında günümüze çok yakın bir tarih olan 1989 yılında kamu alanlarında yaya için tasarım temalı bir karar almıştır. Bu yıldan itibaren sayısız kamu alanı yeniden elden geçirilerek restore edilmiş ve bazı sokaklar araç trafiğine kapatılmıştır.



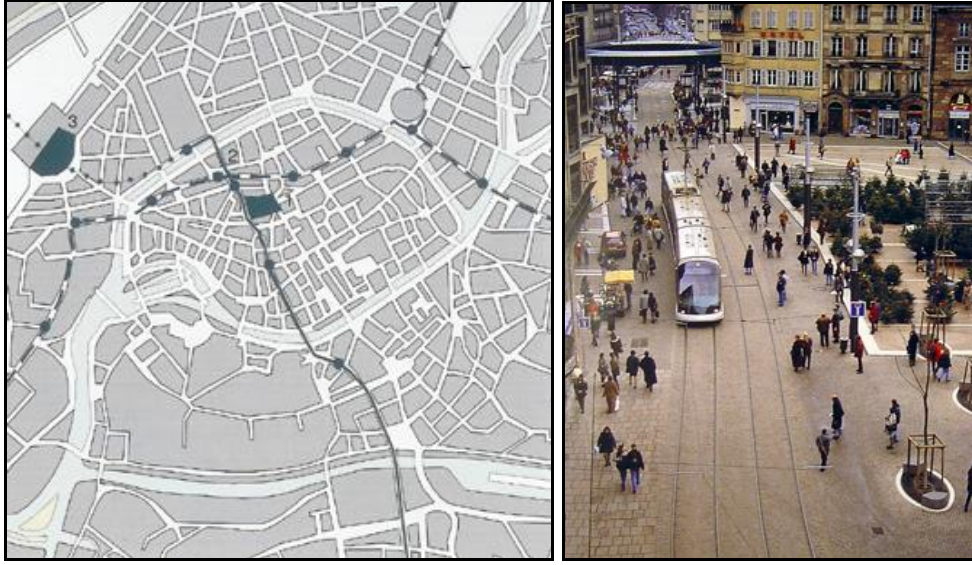
Şekil 3.22.: Strasbourg şehir merkezi: Mavi :nehirler, sarı yayalara ait alanlar.

Şekil 3.21.'de Saone ve Rhone nehirleri arasında kalan şehir merkezi görülmektedir ve koyu renkli belirtilmiş yerler 1990 yılından sonra oluşturulmuş sadece yayaya ayrılan veya yaya öncelikli sokakları ifade etmektedir. Daire içine alınmış yerler ise altında otopark olan şehir meydanlarını göstermektedir. Yayalaştırılmış sokaklarının başında gelen Republique caddesi uygulanan kaliteli granit kaplamalar ve diğer donatılarla çok hoş bir yaya aksına dönüştürülmüştür. Strasbourg'da da Lyon gibi 1990 yılından sonra kentte yayalar önem kazanmıştır (Şekil 3.22.).



Şekil 3.23.: İçinden tramvay geçen yolun yayalaştırılmadan önceli hali

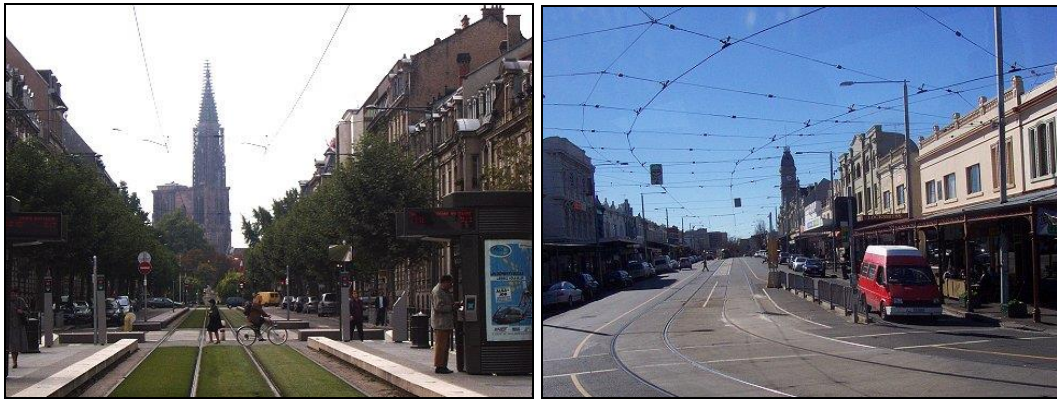
Özel araç sayısını azaltmak için toplu taşımaya ve bisiklet kullanımına önem verilmiştir. Diğer şehirlerden farklı olarak burada şehir merkezinden dört farklı yöne giden aks yaya omurgasının temelini oluşturur. Ayrıca 12.6 km uzunluğundaki şehir merkezinden şehir dışına kesintisiz devam eden yaya ulaşım aksları lineer uzanan tramvaylarla da desteklenir (Şekil 3.23.).



Şekil 3.24.: Strasbourg-Tramvaylı yaya aksı-(Gehl ve Gemzøe, 2001)

Şekil 3.24.'deki daireler tramvay durak noktalarıdır. Sürekli çizgi ile gösterilen 1994 yılında hizmete başlayan A tramvay aksını, kesikli çizgi ile gösterilen ise 2000 yılında faaliyete geçen B tramvay aksını ifade etmektedir.

Yaya öncelikli olsun veya olmasın bir sokağın nasıl olması gerektiğini en iyi anlatan fotoğraflar Degnan'ın da bir yazısında saptadığı gibi o mekanı davetkar kılan ayrıntılardadır. Şekil 3.25 a.'da Strasbourg'da Paix meydanından şehir merkezine doğru çekilen araç, yaya ve tramvayın ortak kullanımına açık olduğu ve tasarımıındaki bir takım ayrıntılarla (tramvay yolunda çim alan oluşturulması, yüksek binaların insan üzerindeki eziciliğini yumuşatmak amacıyla ağaç aksları eklenmesi gibi) davetkarlığından ve çekiciliğinden hiçbir şey kaybetmemiş bir cadde görülmektedir.



Şekil 3.25.: a- Strasbourg, b- Melbourne (www.civilpandemonium.com)

Şekil 3.25 b. ise kuzey Melbourne'deki Errol caddesinden bir görünüm sunmaktadır. Bu caddede bina yükseklikleri daha düşük olmasına karşılık tasarımdaki yanlışlıklardan ötürü cadde tüm çekiciliğini kaybetmiş durumdadır, Strasbourg'daki örnekle karşılaştırıldığında da bu yanlışlıklar çok açık bir şekilde görülebilmektedir.

3.2. Amerika'daki Yayalaştırma Faaliyetleri

Geçtiğimiz 40 yıl içinde A.B.D.; Avrupa'daki örneklerden esinlenerek birçoğu 1960 ve 70'lerde olmak üzere 150'den fazla A.B.D. şehir merkezindeki perakende ticaretin yer aldığı ana caddenin (main street) bir bölümünü trafiğe kapatarak ağaçlandırmış ve şehrsel mobilyalarla donatarak sadece yayalar için düzenlenmiştir (Yılmaz,1992).

Avrupa'daki uygulamalardan çok farklı olarak Amerika'da yayalaştırma uygulamalarına, kent merkezinde gerileyen perakende ticaret fonksiyonlarının ekonomik açıdan şehir dışındaki alışveriş merkezleri karşısında rekabetini sağlamak amacıyla başlanmıştır (Francis, 1987).

Perakende ticaretin şehir dışına kayma nedeni ise otomobilin kullanılmaya başlamasından sonra gerçekleşmiştir. 1900'lerde Amerika'daki otomobil sayısı 8000 iken, 1920'lerde 8 milyona, 1929'da ise 23 milyona ulaşmıştır (Amerikan ulusal otomobilciler odası). 1929'da şehir merkezinde oturan 10.000 kişilik nüfusun %57'si otomobil sahibidir. Otomobil Amerikalıların yeni uğraşı haline gelmiştir. Bununla birlikte yol kenarı otelleri, araba ile girilen cafeler ve sinemalar (drive in cafes-sinemas) gibi çeşitli mekanlar oluşmaya başlamıştır. Ayrıca yol kenarlarında benzin istasyonları, bakım servisleri artmaya başlamıştır (Pitzer, 2003). Uzak mesafelere ulaşımın kolaylaşmasından ötürü ticaret de şehir dışına kaymaktadır.

Gün geçtikçe artan motorlu araç sayısı şehirleri yayalar için daha zor yaşanır hale getirmeye başlamıştır. Bu duruma engel olmak amacıyla 1959'da Michigan-Kalamazoo'da iki yapı bloğu boyunca yolun trafiğe kapatılması Amerika'da yayalaştırma faaliyetlerinin ilk adımını oluşturmuştur (Şekil 3.26.). Bir sonraki yıl, 1960'da üçüncü blok, 1975'te ise dördüncü blok bölgesi bu alana dahil edilmiştir. Merkezdeki ana alışveriş caddesi 'Burdick Street'teki' bu uygulama ile ticaretin şehir dışına kaymasının önlenmesi ve şehir merkezindeki azalan yaya yoğunluğunun tekrar istenilen seviyeye ulaşması amaçlanmıştır (Rubenstein, 1992).



Şekil 3.26.: Kalamazoo Mall 2002'deki görünümüleri

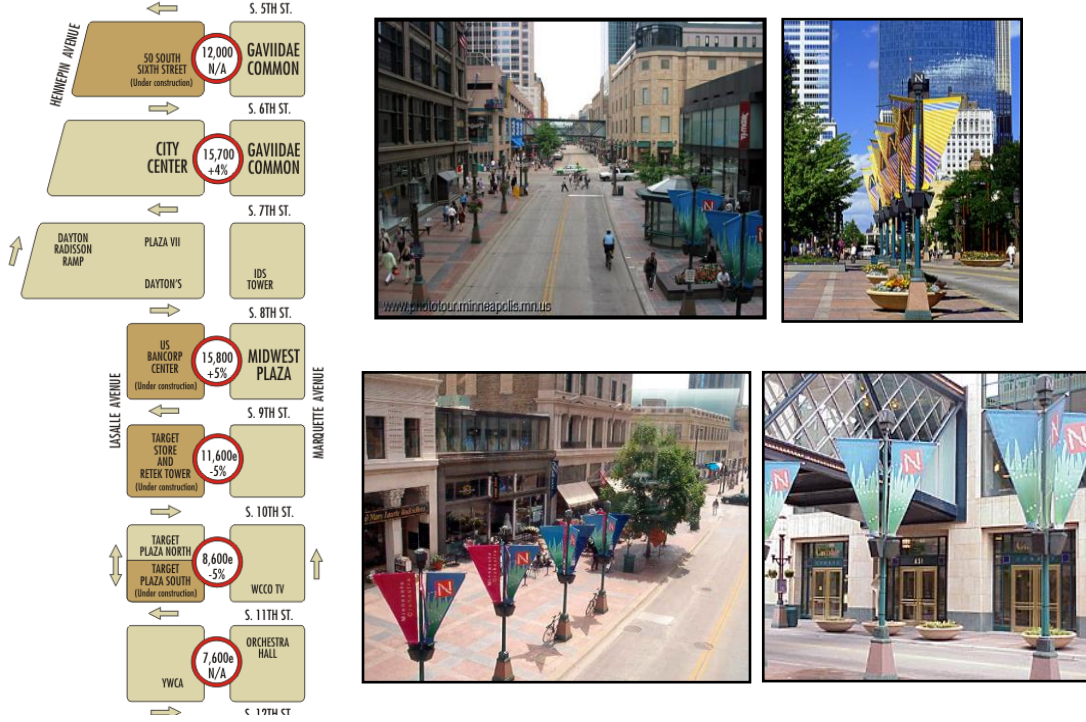
Şehir yapılan bu yatırımların karşılığını bulmuştur. Caddedeki perakende satışlarda ortalama %19 oranında artış gözlenirken, kent genelindeki artış oranı %10 olmuştur. “Kalamazoo Mall” bunu takip eden senelerde gerek dükkan sahipleri gerekse yayalar tarafından oldukça benimsenmiştir. 1996 yılında yapılan bir çalışmada yaya aksındaki boşluk oranının sadece %10 olarak çıkması Kalamazoo’nun başarısının devam ettiğinin bir göstergesidir. İleriki senelerde canlılığı devam ettirmek için bu alana yeni bir kütüphane ve tarihi müze, yeni bir sanat merkezi ve iki yeni ofis binası eklenmiştir (Çol, 2004).

Kalamazoo’nun ardından 1960 ve 70’lerde, birçok şehirde perakende ticaret aktivitelerinin şehir merkezindeki devamını sağlamak üzere aynı yöntem uygulanmıştır. Trafığe kapatılan caddenin zemin kaplaması değiştirilmiş, genellikle yoğun bir şekilde ağaçlandırılmış, çevreyi özgünleştirecek işaretler, aydınlatma elemanları, çiçeklikler, havuzlar, oturma yerleri ve diğer şehrsel mobilyalarla donatılarak banliyö alışveriş merkezlerine benzer şartlar elde edilmesine çalışılmıştır.

Genel olarak, yeterli otopark imkanlarının sağlanamaması ve büyük ölçüde özel otomobile dayanan ulaşılabilirliğin azalması yönünden olduğu kadar, üniversite kampusu ile iç içe ilişkilere sahip olan Boulder, Colorado ve Burlington, Vermont’taki uygulamalara benzer şekilde özel durumları dolayısıyla başarılı olan birkaç örnek dışında yeterince yaya sıklığı sağlanamamıştır. Trafığın kalkmasıyla birlikte caddelerin otomobil hızına uygun boyutları içine yayılan yaya mekanı görece olarak tenhalaşmıştır (Yılmaz, 1992).

Bu uygulamalardan sonra, peyzaj mimarı Lawrence Halprin tarafından tasarlanan ve 1967’de uygulanan Minneapolis’teki Nicollet Mall ile yayalaştırma olgusu şekil değiştirerek tekrar gündeme gelmiştir. Nicollet Mall, diğer örneklerde olduğu gibi

tamamen trafiğe kapatılmamıştır, bu örnekte bir şerit toplu taşıma otobüslerine, taksilere ve ilkyardım taşıtlarına ayrılmıştır. Kaldırımlar genişletilmiş ve ağaçlandırılmıştır (Şekil 3.27.).



Şekil 3.27.: 1966 yılında peyzaj mimarı Lawrence Halprin tarafından tasarlanan Nicollet Mall'ın planı ve çeşitli görünüm

Şekil 3.28'de Geleneksel Kuzey Amerikan şehirlerinin grid dokusuna sahip olan



Portland şehir merkezi görülüyor. Koyu kesikli çizgilerle ifade edilen tramvay hattı 1 nolu alan 'Pioneer Courthouse' şehrin ana meydanı. Ayrıca şehir dışında bulunan 2 kent parkı da işaretlenmiş, 1970'te Lawrence Hallprin tarafından tasarlanan parklardan 2 no'lu Auditorium Forecourt Fountain, 3 no'lu ise Lovejoy Plaza ve Fountain'ı gösteriyor (Gehl ve Gemzøe, 2001).

Şekil 3.28.: Portland- Oregon USA (Gehl ve Gemzøe, 2001)

1980'lerde Kuzey Amerika'daki birçok kent merkezinde buna benzer yayalaştırma hareketleri gelenek haline gelmiştir (Relph, 1987). Tablo 3.2 'de ABD şehirlerinde 1959 ile 1976 yılları arasındaki alışveriş sokaklarının (mall'ların) yıllara göre gelişimi gösterilmiştir (Brambilla ve Longo, 1977). Kuzey Amerika'daki kentlerden Minneapolis, Sacramento, Fresno, Pomona, Vancouver, Montreal, Toronto, Ottawa, Providence, Boston, Manhattan (Nassau Street), Brooklyn (Fulton Street), Michigan, Eugene, Portland ve Oregon taşıtlara kapalı caddelere sahip kentler olmuşlardır. Portland, Buffalo ve San Diego kent merkezlerindeki yaya alanları, yeni hafif raylı taşıma hatları ile desteklenmiştir (Warren, 1997).

Tablo 3.2.: ABD şehirlerindeki alışveriş sokaklarının (mall'ların) yıllara göre gelişimi (Brambilla ve Longo, 1977, p.174-175)

1959-1965	1966-1970	1971-1976	.
Kalamazoo MI	Riverside CA	Eugene ÖR	Napa CA
Miami Beach FL	Burbank CA	Evansville İN	New Bedford MA
Knoxville TN	Danville IL	Parsons KS	Oak Park İL
Pomona CA	Minneapolis MN	Springfield İL	Tacoma WA
Fresno CA	Ottawa ON	Galveston TX	Spartanburg SC
Jackson MI	Freeport IL	Las Cruces NM	Tampa FL
Atchison KS	Michigan City IN	Redding CA	Trenton NJ
Dallas TX	Salisbury MD	Richmond İN	Vancouver BC
Providence RI	Coos Bay OR	Lansing MI	Wilmington DE
Santa Monica CA	Honolulu HA	Louisville KY	Winchester VA
	Oxnard CA	Monroe NC	Youngstown OH
	Pittsburgh PA	New London CT	Quebec City QB
	Sacramento CA	Seattle WA	Battle Creek MI
	Centralia İL	Toccoa GA	Greenville SC
	Decatur İL	Baltimore MD	Ithaca NY
	E. Lansing MI	Frankfort KY	Muncie İN
	Lake Charles LA	Helena MT	Paterson NJ
	Lebanon NH	Atlantic City NJ	Portland ME
		Poughkeepsie NY	Reading PA
		Winston-Salem NC	Rockford İL
		Philadelphia PA	Baltimore MD
Toplam: 10	Toplam:18	Toplam: 42	

Şehir dışındaki alışveriş merkezlerinde olduğu gibi, yaya ve taşıt trafiğinin tamamen ayrılmasının, şehir merkezindeki perakende ticaret için en uygun çevreyi yaratacağı varsayımı ile başlanan ve 150'den fazla Amerikan şehirde gerçekleştirilen uygulamalar sonucunda, genellikle beklenen sosyal ve ekonomik gelişmeler sağlanamamıştır. 1980'lerden itibaren AB.D.'de değişen anlayış yaya ve taşıt

trafiğinin birlikte ve dengeli biçimde çözülerek, yaya çevresinin özellikle cadde ve sokaklar boyunca yer alan perakende ticaret ile bütünleşik olarak geliştirilmesi yönündedir (Yılmaz, 1992).

Her şehirde aynı tip yayalaştırma modeli ile başarı sağlanamaz. Her bir model uygulandığı yerel çevre koşullarına uygun olmalıdır. Örneğin; son zamanlarda Amerika’da perakende ticaretin yer aldığı bazı sokaklar (pedestrian malls) sınırlı da olsa araç trafiğine yeniden açılmıştır. Fakat bunun yanında büyük ticari başarı ile dünya çevresindeki pek çok şehirde sokaklar araç trafiğine kapatılmaya devam edilmektedir.

Yayalaştırmanın uygulama amacı da ülkeden ülkeye farklılık gösterir. Avrupa’daki yayalaştırılmış sokaklar kent dokusunu korumak ve şehir merkezlerinin durumunu iyileştirmek için planlanmaktadır (Robertson, 1994). Bu alanlar ekonomik ve sosyal alanda önemli başarılar elde etmişlerdir. Buna zıt olarak, Amerika’daki yayalaştırılmış sokaklar şehir merkezlerini korumaktan çok ekonomik açıdan kalkındırmak için planlanmaktadır.

Davies (1982); Amerikan Planlama Birliği için yazmış olduğu makalesinde yaya çevrelerini geliştirme çalışmalarına ticari caddeleri veya şehir merkezlerini canlandırmak için “potansiyel” gözüyle bakıldığından söz eder (Davies, 1982). Boşluğu düzgün bir şekilde paylaşmak için her türlü fonksiyonu o mekana dengeli bir şekilde dağıtmak gerektiğini savunur.

Davies (1982):

“Boşluğu dengelemek demek; yayaların ihtiyaçlarını karşılamak için canlı ve aktif bir kamu mekanı sunarken aynı zamanda araçların park etme, hareket etme gibi ihtiyaçlarını karşılamak için kullanılan bir konseptir.” der.

Şuandaki tüm ticari alanları ve kent merkezini yenilemek amacıyla yapılan sokak görünümünü geliştirme çalışmaları ile ilgili araştırmaların özünde yayalar için mekanları daha yaşanabilir kılmak öncelikli hedef haline gelmektedir. Bu araştırmalarda, trafiği yavaşlatma, yol daraltma gibi alan çalışmalarına bakıldığında genellikle otomobil karşıtı bir hava sezinlenmiştir. Fakat Davies’in dengeleme konseptindeki tema gibi, Chicago şehrindeki State caddesinde yapılan yayalaştırma faaliyetlerinin sokaktaki denge bozulduğundan başarısız olduğu görülmüştür. Cadde sadece toplu taşıma araçlarına açık olacak şekilde kapatıldığında dükkanlarda ticari iflaslar yaşanmaya başlamış ve cadde

üzerindeki boş dükkan sayısı artmıştır (The Economist, 1998). Yalnızca toplu taşımaya açık olan cadde 1996'da araç trafiğine tamamen açılmış ve kaldırımlar 10.80 metreden 7.80 metreye (36 feet'ten 26 feete) daraltılmıştır. Caddenin zengin geçmişini anımsatmak üzere eski moda sokak mobilyaları kullanılmıştır. Sonuç, yaya akımı, satışlardaki patlama ve cadde üzerindeki boş dükkan sayısında azalma olmuştur. State caddesi'ndeki toplam ticari alan 1990 ve 1997 yılları arasında %8 artmış ve boş dükkan oranı %6.4 den %1.8'e düşmüştür. State caddesi örneği bize, başarı elde etmede denge faktörünün etkisini göstermiştir. (Prokai, 1999)

3.3. Türkiye'deki Yayalaştırma Faaliyetleri

Yayalaştırma olgusunun ortaya çıkış nedenlerinden biri olan açık hava rekreasyon alanı ihtiyacını; günümüz yaşantısından çok farklı olan Osmanlı döneminde, insanlar içe dönük bir yaşantı sergilediğinden dolayı, evlerinin avlularında karşılamayı tercih etmişlerdir. Bu nedenle, halka açık park ve benzeri açık alanlar oluşturmak için özel bir çaba harcanmamıştır.

Yine aynı dönemde, kent içi mekanların dışa dönük unsurları olarak kabul edilen çeşme ve sebillerin bulunduğu alanlar, küçük toplanma noktaları, çeşme meydanları olarak insanların bir araya geldiği mekanları oluşturmuştur. Bu durum XIX. yüzyılın ikinci yarısına dek Osmanlıların bu içe kapalı yaşantıları sebebiyle değişmemiştir. Kentlerdeki bu yaşantıya rağmen günlük alışverişlerin ve ticaretin yoğunlaştığı merkezlerde inşa edilen kapalı çarşılar bu içe dönük yaşantının ticari hayata bir yansıması olmuştur.

Eski Türk şehirlerinde ticaretin yoğunlaştığı, bu caddeler üzerinde kurulan kapalı çarşılar, batıda yeni uygulanmaya başlanan ticaret merkezlerindeki yaya bölgelerinin ilk örneklerini oluşturmuştur. Bu alışveriş bölgelerine, ülkemizin ve Osmanlı döneminin önemli şehirlerinden olan İstanbul, Bursa, Edirne vb. illerindeki kapalı çarşılar örnek olarak gösterilebilir (Aru, 1965 s.63-66).

İstanbul'un özel bir ulaşım sorunu olduğu ilk kez II. Mahmut döneminde anlaşılmıştır. Sultanlar Topkapı sarayından Dolmabahçe sarayına taşındıktan sonra özel günlerde İstanbul'a inmek ya da camiye gitmek hava koşullarının deniz ulaşımına izin vermediği durumlarda bir sorun olmuştur. Buna çözüm olarak ilk köprü, *Cisr-i Atik*, II. Mahmut'un Cuma namazına gidebilmesini kolaylaştırmak için

1836'da Unkapanı ile Azapkapı arasına yapılmıştır. Donanma tarafında inşa edilen bu köprüden geçişler ücretsiz olduğundan adına *Hayratiye* denmiştir (Kuban, 1998).

Endüstri dönemi öncesi İstanbul bir yaya kentidir. Sokak yapısı insan kullanımlarına göre şekillenmiştir. Yüzyılın en önemli icadı olan otomobil ise İstanbul'a ilk kez 18. yüzyılda saraylıların kullanması için getirilmiştir. Ancak 1839 da, Tanzimat'tan sonra yaygınlaşmıştır. Otomobilin girmesi, bir yaya kenti olan İstanbul'da, sokakların yeniden düzenlenmesini gerektirmiştir. Sık sık çıkan büyük yangınlar sokakların otomobillere uygun hale getirilmesini kolaylaştırmıştır. Kent içi ulaşımında yeni yolların açılması, yeni ulaşım araçlarının belirlenmesi ve yaygınlaşması 18. yüzyıldan başlayarak 19. yüzyıl boyunca devam etmiştir. 1871'de tünel yapılmış, ilk otobüs de 1926'da kullanılmaya başlamıştır. Banliyö treni de 19. yüzyılın ikinci yarısında hizmete girmiştir.

19. yüzyılda ulaşım sorununa çözüm olarak düşünülen tramvaylar ilk kez Eminönü ile Aksaray ve Karaköy ile Ortaköy arasında kurulmuş ve 1871'de açılmıştır. Uzun yıllar bu şekilde kullanılmış ve hat Şişli'ye kadar uzatılmıştır. 1914'ten sonra elektrikli tramvaylar kullanılmaya başlanmıştır. 1966 'da kaldırılan tramvay "Yeni Beyoğlu Projesi" çerçevesi içerisinde 1990 da tekrardan faaliyete geçirilmiştir (Taşpınar ve diğerleri,1999).

Zaman ilerledikçe araçlar şehri kaplamaya başlamış ve yayalar için hayat zorlaşmıştır. Bu amaçla şehirde yayalara özel bölgeler tasarlanmaya başlanmıştır. Beyazıt yayalar bölgesi, Türkiye'de yayalar bölgesi çalışmalarında ilk uygulamalardan biri olarak gösterilmektedir (Aru, 1965. s.113-118).

Yine İstanbul'da Atatürk Bulvarı kenarında 1961 yılında Manifaturacılar Çarşısı, 650 m. boyunda, 75-125 m. genişliğinde bir alan üzerinde: mağaza, depo, otopark ve farklı seviyelerde yaya ulaşımına öncelik verecek şekilde planlanmış ve uygulanmıştır (Aru, s.111, 112).

1963-1968 yılları arasında, Belediye Başkanı Haşim İşcan döneminde, kentin var olan dokusu içinde büyük kamulaştırmalara yönelmeden trafik sorununun aynı düzlemde yer alan yollarla çözümlemesinin olanaksız olduğu görüşünden hareketle alt, üst geçitlerin yapılmasına öncelik verilmiştir, Ayrıca bu dönem İstanbul'da ilk defa yeraltı ve yerüstü motorlu araç ve yaya geçitlerinin yapıldığı dönem olarak bilinmektedir (Yurt Ansiklopedisi, 5.cilt).

Türkiye’de yaya bölgeleri uygulamalarından sonra cadde ve sokakların yayalara ayrılması gündeme gelmiş ve İstanbul’un en önemli yaya mekanı olan istiklal caddesi ile yayalaştırılmış sokaklar olgusu derinlik kazanmıştır. Türkiye’de uygulanmış bazı yayalaştırılmış sokak projeleri şu şekilde sıralanabilir:

◆ İstanbul - Beyoğlu- İstiklal caddesi (1990)

İstanbul kentindeki en önemli yayalaştırma uygulaması, 1990 yılı ocak ayında merkezi iş alanı bölgesinde olan Beyoğlu- İstiklal caddesinin araç trafiğine kapatılıp, yalnızca yaya ve nostaljik tramvay kullanımına açık hale getirilmesi ile olmuştur.

15 yıldır yayalara ait olan cadde İstanbul’un her iki yakasına birden hitap edebilecek bir açık hava rekreasyon alanına dönüşmüştür. İstiklal caddesinin şehrin en uzak noktalarından dahi insan çekebilme gücü aynı zamanda bir kültürel merkez olma kimliğinden de kaynaklanmaktadır. Cadde yan sokaklara doğru genişleyerek her sene biraz daha büyümekte ve yaya mekanlarının kalitesini arttırmaktadır.

◆ Ankara – Yüksel Caddesi (1990)

1990 yıl-başında bir "açık hava eğlencesi"yle açılan Ankara’nın önemli yayalaştırma projelerinden biri olan Yüksel Caddesi yaya bölgesi ise gençlerin ve sanatçıların toplandıkları bir merkez olma yolundadır. (www.arkitera.com)

Adını, Atatürk’ün arkadaşlarından biri olan ve Kurtuluş Savaşı yıllarında mecliste kadın haklarını savunan milletvekili Tunalı Hilmi Bey'den alan ‘Tunalı Hilmi caddesi’, başkentin bir kesim gençliğine adını veren bir caddedir. Bu cadde Ankara'nın yeni yaya alanlarından biridir. Sadece pazar günleri öğleden sonra oto trafiğine kapalı olan cadde de zaman zaman görkemli konserler verilmektedir. (www.cankaya-bld.gov.tr).

◆ İzmir- Kıbrıs Şehitleri Caddesi

İzmir Alsancak’ta bulunan yaya alanı Kıbrıs Şehitleri Caddesi, Sevinç Pastanesi’nden başlar, Dominik Yolu’ndan devam edip 1379 Sokak boyunca Atatürk Lisesi arkasından Sevgi Yolu’na kadar uzanır. Sokak ressamaları, sokak müzisyenleri, kitapçılar, hediyelik eşya dükkanlarının bulunduğu sokak daima canlılığını korumaktadır (Şekil 3.29.). Kıbrıs Şehitleri Caddesi ayrıca Eğlence kültürünün odak noktası olduğundan gece kullanımı da oldukça yüksektir. Hafta içi öğlen zamanı ile

cuma ve cumartesi geceleri ise yoğunluk doruk noktaya ulaşmaktadır. (www.arkitera.com)



Şekil 3.29.: Sevgi yolu, İzmir a- Palmiye ağaçlı yaya aksı b- sokak ressamı (Fotoğraflar: Günseli Döllük)

◆ İstanbul - Nuruosmaniye caddesi (1991)

Nuruosmaniye Caddesi, Eminönü ilçesi, Çemberlitaş mevkiinde olup Kapalı Çarşı ile Cağaloğlu caddesi arasındaki bağlantıyı sağlar. İstanbul'un en önemli turizm ve alışveriş merkezlerinden birisi olan cadde ilk olarak 1991 yılında yayalaştırılmıştır. Yaklaşık 220 m. uzunlukla olup yaklaşık 175 m.'lik kısmı tamamen yaya bölgesine dönüştürülmüştür. Genişliği ise 15 m'dir. Cadde aynı zamanda mimarlık tarihinde yeni bir kültür döneminin simgesi sayılmaktadır. Bu proje ile bölgeye ismini veren Nuruosmaniye camii ve külliyesi de taşıt trafiğinin getirdiği sorunlardan kurtulmuştur. (www.arkitera.com)

Cadde Büyükşehir Belediyesi tarafından 2001 yılında tekrar ele alınarak bölgedeki; 23 cadde ve sokağın araç, 24 cadde ve sokağın da yaya yolu olarak düzenlenmesi ile yaya bölgesi genişletilmiştir. Mevcut yayalaştırmanın genişletilmesi projesi kapsamında; Divanyolu-Nuruosmaniye Caddesi arası 1. bölge, Nuruosmaniye-Mahmutpaşa arası 2. bölge. Mahmutpaşa-Sultanhamam arası 3. bölge olarak belirlenmiştir. Projenin ilk etabı olan Divanyolu Caddesi ile Nuruosmaniye Caddesi arasında kalan ve Nuruosmaniye, Bab-ı Ali, Vezirhan Caddeleri ile Tavuk Pazarı ve Çemberlitaş alanındaki yenileme çalışmaları tamamlanmıştır (İstanbul Bülteni, 2001, sayı: 152).

Nuruosmaniye ve çevresinin yürüme ve gezinti alanlarının bütün yönleriyle bölgenin tarihi dokusuna uygun hale getirilmesi, İstanbullular ve turistler için daha rahat bir

gezinti ve alışveriş imkanı sunarak ticaret ve turizmi canlandıracağı düşünülen proje kapsamında; caddedeki zemin kaplamaları sökülerek, yerine granit plak ve andezit bordür ve andezit yağmur olukları döşenmiş, granit kaplı bir süs havuzu yapılmış, caddeye ankastre ve direkli aydınlatma elemanları, bariyerler, ağaç dibi ızgaraları, tanıtım panoları, çöp kutuları ve oturma elemanları gibi kent mobilyaları yerleştirilmiştir (www.ibb.gov.tr).

◆ İstanbul - Bahariye Caddesi (1992)

1992 yılında ise İstanbul Anadolu yakasının en önemli alışveriş caddesi olan Bahariye caddesinin Söğütluçeşme caddesini kesen noktadan (altıyol) Nevzemin sokağına kadar olan kısmı araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılmıştır. Yolun bu sokaktan Moda ilköğretim okuluna kadar olan diğer kısmı ise tek şeritli araç trafiğine ayrılmıştır (İstanbul Bülteni,2003). İstiklal caddesinde olduğu gibi 1966 yılında Bahariye Caddesinden kaldırılan Kadıköy-Moda tramvayı da 1 Kasım 2003 tarihinde tekrar hizmete sunulmuştur (www.istanbul.net.tr). Kadıköy’de başlayıp Moda’ya kadar uzanan tramvay hattının geçmesiyle yaya trafiğinin son bir yılda daha da artması satılık ve kiralık dükkan fiyatlarını da etkilemiştir.

Cadde III. Selim ve II.Mahmut zamandan itibaren açık hava şenliklerinin düzenlendiği bir mekandır. Cadde bugünde, uzunluğu 1 km, genişliği 10-12 metre olan bir açık hava rekreasyon alanıdır, üzerinde bulunan çok sayıda sinema, çeşitli mağazalar ve restoranlar ile ilçenin en önemli alışveriş ve kültür merkezlerinden birisidir. Bu nedenle, caddede yaya trafiği çok yoğunudur. Özellikle hafta içi öğleden sonraları ve hafta sonu artan kalabalık, Kadıköy Adliyesi'ne kadar devam eder. Bu cadde, alışveriş ve kültürel aktiviteler yanında, hava almak, diğer insanlarla etkileşime geçmek, çevreyi seyretmek için çokça kullanılan; bazen de iş ve okul nedeniyle veya adliye, maliye gibi devlet dairelerine, dışçı ve doktor muayenesine gitmek amacıyla zorunlu geçiş için kullanılan bir caddedir (Kavi, 2003).

Bahariye caddesinde caddeye karakter kazandıran yapılar ve anıtsal öğeler şekil 3.30.’da gösterilmiştir. Bu yapılar kimi zaman işlevlerinden ötürü kimi zaman ise; insanların birbiriyle buluşmak için referans noktası olarak kullanılmaktadır. Cadde üzerindeki önemli öğeler; Süreyya Paşa sineması (1927), Opera pasajı (1938 Opera sineması - 1976 Opera pasajı), Surp Levon Ermeni Kilisesi (1911), Ayia Trias

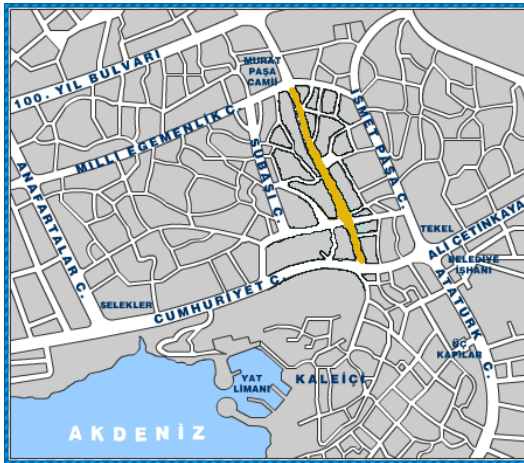
Kilisesi (1902), Kaymakamlık binası, Adliye binası ve ünlü Boğa heykelidir (Baş, 2004).



Şekil 3.30.: Turuncu aks Bahariye Caddesi yayalaştırılmış sokağını, kırmızı simgeler ise önemli mekansal öğeleri göstermektedir. (Baş, 2004)

Fransız heykeltıraşların 1864 yılında yaptığı Boğa Heykeli I. Dünya savaşı sırasında Alman İmparatorluğundan Osmanlı İmparatorluğuna hediye edilmiş ve birçok semti dolaştıktan sonra 1987’de Kadıköy’e getirilmiştir (Milliyet Gazetesi, 15 Ocak 2005). Bu öğelerin bazılarının kilise olmasından yola çıkılarak eskiden dinsel odaklı kullanıldığı sinemaların bulunmasından ise zamanında caddenin kültürel bir merkez olma özelliğini gösterdiği söylenebilir (Baş, 2004).

◆ Antalya -Kazım Özalp Caddesi (1993)



Şekil 3.31.: Kazım Özalp Yaya Caddesi - (turuncu renk)

Antalya’daki Eski Adı Şarampol Caddesi olan Kazım Özalp Caddesi, Kaleiçi Koruma Amaçlı Planlama Çalışmaları kapsamında ele alınmış ve 1993 yılında trafiğe kapatılarak yayalaştırılmıştır (Şekil 3.31). 700 metre uzunluğundadır. Türkiye genelinde çok az olan Arokarya cinsi 22 ağaca sahip cadde de; palmiye, çam ve

çınar ağaçları da bulunmaktadır. Yılda dikilen 70 bin mevsimlik çiçek ile daima renkli bir görünüme sahiptir. Kuyucu Murat Paşa tarafından 1570 yılında yaptırılan cami caddedeki en eski eserlerinden biridir.

Bankalar, giyim mağazaları, kafeteryalar, restoranlar, simitçiler, gazete büfeleri, ayakkabı boyacıları ve oteller gibi çok çeşitli kullanımların bulunduğu caddenin odak noktasını havuzlu meydan oluşturur. Ünlü Attalos heykeli ise; caddenin Saat Kulesi'ne bakan yönünde yer almaktadır. (www.arkitera.com)

◆ Şanlıurfa - Balıklıgöl ve Dergah (1993)



Şekil 3.32.: Balıklıgöl Dergah yaya aksı, Şanlıurfa. (Fotoğraf: Reyhan Yiğiter)

Şanlıurfa Valiliği ve Şanlıurfa Kültür Araştırma Vakfı (ŞURKAV) tarafından planlanan Balıklıgöl ve Dergah projesi 1993 yılında uygulanarak cadde yayalaştırılmıştır (Şekil 3.32.). Bölgenin en büyük tarihi ve kültürel çevre düzenleme projesi sayılabilecek Dergah-Balıklıgöl Çevre Düzenleme Projesi kapsamında Şanlıurfa Kalesi, Hz. İbrahim Peygamber'in doğduğu mağara, ateşe atıldığı yer, Balıklıgöl, Ayn-Zeliha gölü, Eyyübi, Akkoyunlu ve Osmanlı dönemine ait cami, medrese, çarşı ve hanların içinde bulunduğu tarihi kent merkezini içine almaktadır. Bu alanda 73 dükkan, 12 büro, 52 odalı turistik otel, 3 çay salonu, bir restoran, bir kütüphane, bir aşevi, 250 kişilik konferans ve sergi salonu, bir amfi tiyatro yer almaktadır. (www.arkitera.com)

◆ Manisa - Sevgi Yolu (1995)

Manisa'nın Salihli İlçesi'ndeki Mithatpaşa Caddesi'nin bir bölümü, Salihli Belediyesi'nce yayalaştırılarak Sevgi Yolu olarak düzenlenmiştir. 1995 yılında tamamlanan düzenlemelerle cadde taşıt trafiğine kapatılmıştır. Salihli Belediyesi'nin Sevgi Yolu düzenlemesiyle halkın taşıt trafiğinden etkilenmeden daha rahat alışveriş edebilmesi amaçlanmıştır. Sevgi Yolu'nun iki yanında bulunan Belediye ve Turan

Fransız Sokağı, Galatasaray Lisesi'nin arkasındaki Hayriye ve Bostancı başı Caddeleri arasında kalan Cezayir Sokağı ile Cezayir Çıkmazı'nı kapsamaktadır. Sokak temasının Fransız sokağı olmasının sebebi kanuni döneminden itibaren bu bölgede yaşayan Fransızlardır. Ancak ekonomik krizler sonucunda Levantenlerin ülkeyi terk etmesiyle Cezayir sokağı harabeye dönüşmüştür.(www.ibb.gov.tr)



Şekil 3.34.: Fransız sokağı: yayalaştırma uygulamasından a- önce b- sonra

Projenin amacı; giderek köhneleşen Beyoğlu sokaklarından biri olan Cezayir sokağı ve çıkmazının tarihi geçmişine uygun olarak yeniden düzenlenmesi ve eski kültürel yapısına kavuşmasıdır. Bunun yanı sıra bir kültür, sanat ve ticaret projesi olduğu düşünülen Fransız sokağı iki yıllık çalışma ve 20 milyon Euro'a tamamlanmıştır. 1 temmuz 2004'te açılan toplam 21 binanın bulunduğu, Fransız Sokağı'nda (Cezayir Sokak), 23'ü bar, kafe, restoran, 20'si kültür merkezi, yayınevi, galeri, butik tarzı 53 işyeri yer almaktadır. (www.arkitera.com) Bu tip projeler ayrıca şekil 3.34.'te görüldüğü gibi köhneleşmiş tarihi yapıların restore edilerek tekrar eski kimliklerine kavuşmasında da büyük rol oynamaktadır.

◆ Bursa - Irgandı Köprüsü (2004 Mart)

Irgandı Köprüsü dışında dünyada İtalya'nın Floransa ve Venedik kentleri ile Bulgaristan'ın Lofça kentinde olmak üzere toplam yalnızca dört örneği bulunan çarşılı köprüler tarih boyunca önemli yaya aksları olmuşlardır. (www.arkitera.com)

Irgandı Köprüsü, 1442 yılında Irgandı'lı Ali'nin oğlu Hoca Muslihiddin tarafından yaptırılmıştır. 1855 bursa depreminin ardından kagir çarşının tamamen yıktırılarak yerine ahşap dükkanlar inşa edilmiştir. 1922 yılında yunanlılar Bursa'yı terk ederken köprüyü dinamitleyerek ana kemerin yıkılmasına neden olmuşlardır. 1949 yılında bursa belediyesi köprü'nün özgün mimarisine uymayan bir onarımda bulunmuştur.



Şekil 3.35.: Irgandı Köprüsü sıra dükkanlar

2002 yılında ise, elli yıllık bir aradan sonra Bursa Belediyesinin almış olduğu iyileştirme kararıyla, köprünün inşa edildiği tarihteki görünümünü amaçlayan bir restütisyon çalışması Prof. Önge tarafından yapılmıştır. Hazırlanan proje bir yıl içinde uygulanarak köprünün açılışı 17 mart 2004 günü gerçekleştirilmiştir (Şekil 3.35.). Toplam 2 depo ve 1 mescitle 31 dükkandan oluşan Irgandı Köprüsü, Türkiye'nin en ilginç yaya yolu olma özelliğine sahiptir. Dünya üzerinde yapı bulunan nadir köprülerinden biri ve Türkiye'deki tek örnek olan köprünün rökonstrüksiyonunun yapılması, yitirilmiş bir kent imgesinin geri kazanılması anlamına gelmektedir (Eyüpgiller ve diğerleri, 2004).

◆ İstanbul - Beyoğlu- Talimhane Bölgesi (2004)

İstanbul'daki en son yayalaştırma projesi 19 Haziran 2004'te açılışı yapılan İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yürüttüğü "Beyoğlu İlçesi Talimhane Bölgesi Yayalaştırma Projesi"dir (Şekil 3.36.). Talimhane, Taksim Meydanının kuzeyinde, Tarlabası Bulvarı ve Cumhuriyet Caddesi'nin kesiştiği bölgedir. Bölgede uygulanan 'Yayalaştırılmış Sokak Ağı' modeli, İstanbul'da bir 'ilk' niteliğindedir. Bugüne kadar, yayalaştırma uygulamaları, genellikle tek bir aksı ya da bir meydanı kapsayan, parçalı çözümler getirmiştir. Ancak; Talimhane Projesi'nde, sokaklar arası bağlantılar ve Taksim Meydanı gibi odak noktalarla ilişkiler bütün olarak tasarlanmıştır. Bu projenin amacı Talimhane'nin turizm, kültür ve eğlence merkezi haline gelmesinin yanı sıra alanda güvenliğin sağlanması ve algılanabilirliğin yükseltilmesidir. Bu proje ile Şehit Muhtar, Lamartin, Recep Paşa, Topçu ve Aydede Caddeleri araç trafiğine kapatılarak 25 bin metrekarelik alan yaya kullanımına açılmıştır (www.istanbul.com.tr).



Şekil 3.36.: a- Talimhane Plan b- Talimhane fotoğraf görünümü

Osmanlı Dönemi'nde topçu askerlerinin talim ettikleri Taksim Talimhane Bölgesi, zamanla şehirleşmenin içinde sıkışıp kalmıştır. Yıllardır ticarethane olarak kullanılan binalar, bölgenin köhnemesine neden olmuştur. Uygulamanın bir diğer amacı ise taksim meydanına çok yakın bir bölgede bulunan alanı bu köhneleşmiş görünümünden kurtarmaktır (www.radikal.com.tr).

Yayalaştırılan sokaklar; gündüz ve gece, rekreasyon, eğlence ve ticaret işlevlerine açılmıştır. 6 Trilyon 180 Milyar TL'ye malolan çalışma kapsamında, tüm altyapı ve üstyapı yenilenmiştir. Yollar granit plak kaplama ile kaplanmış ve bölgedeki binaların bakım ve rehabilitasyonları yapılmış ve aydınlatmada çekme germe sistemi kullanılmıştır (www.arkitera.com).

3.4. Açık Hava Rekreasyon Alanı Olarak Düzenlenen Yayalaştırılmış Sokaklardan Örnekler

Bu bölümde Dünya'da açık hava rekreasyon alanı olarak düzenlenen yayalaştırılmış sokaklardan örnekler sunulacaktır. Bu amaçla; metropoliten kent bazında türünün en iyi örneklerinden olan İspanya Barcelona'dan La Rambla ve nüfusu düşük kentler bazında da en iyi örneklerinden olan Finlandiya Kouvola'dan Manski ana yaya sokağı seçilmiştir.

3.4.1. La Rambla Bulvarı – Barcelona - İspanya

Barselona da popülerlik kazanan kentsel mekanların başında; yürüme, oturma, dinlenme kısacası rekreasyon amacına yönelik tasarlanan yaşam dolu bulvarların ortasına konumlandırılan “*promenade*” adı verilen mekanlar yer alır. *Rambla* 'nın doğrudan yorumunu içeren bu örnekler: Avinguda D'Icaria, Avinguda De Gaudi ve

daha kompakt türden *Via Julia*, *Passig De Picasso* ve liman (harbour) parkı, sabit elemanlar ve lineer trafiğin sıra dışı bir şekilde yan yana konulması ile oluşan *Moll De Bosch I Alsia*'dır. Ayrıca *Rambla*'ya yürüyerek ulaşımı sağlayan ve rekreatif aktivitelerin de gerçekleştirilebildiği geleneksel tasarıma sahip yaya sokakları da eklenebilir (Gehl & Gemzoe, 2001).

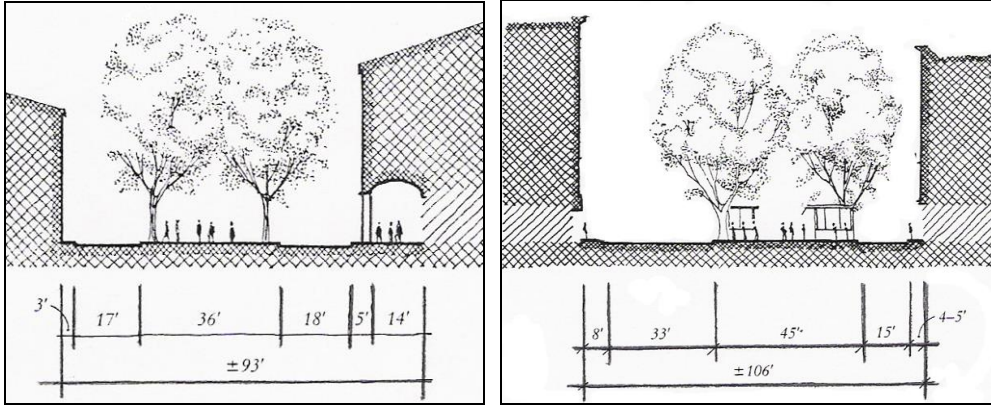
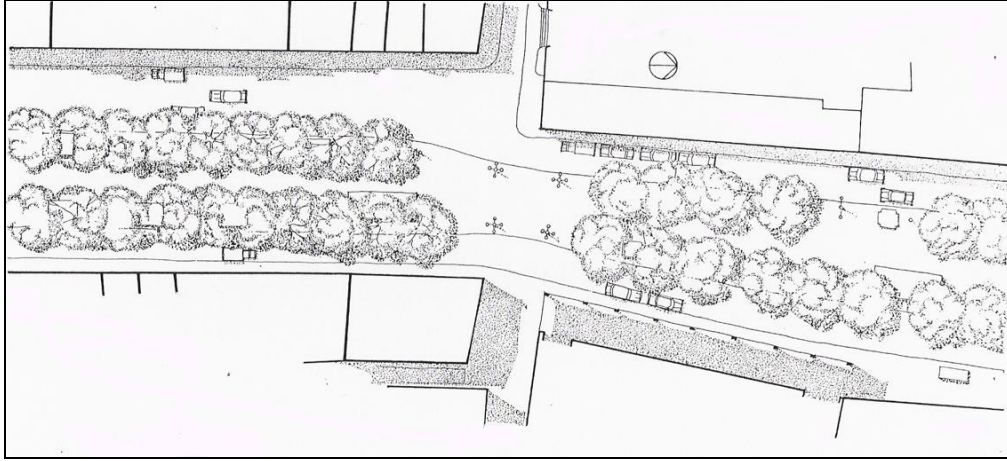


Şekil 3.37.: La Rambla Bulvarı yayalaştırılmadan önceki ve sonraki hali (<http://www.guidez.net/place=2637/topic=761/sight=2641/article=4602>)

La Rambla, Barselona'daki yaşam faaliyetinin net bir şekilde gözlenebildiği yayalaştırılmış sokaklarından en önemlisidir (Şekil 3.37.). Yaklaşık 2 km uzunluğunda ve 30 m genişliğindeki bulvar aynı zamanda Avrupa'daki yayalaştırılmış bulvarların en popüler ve çekicilerindendir (www.barcelona-online.es).

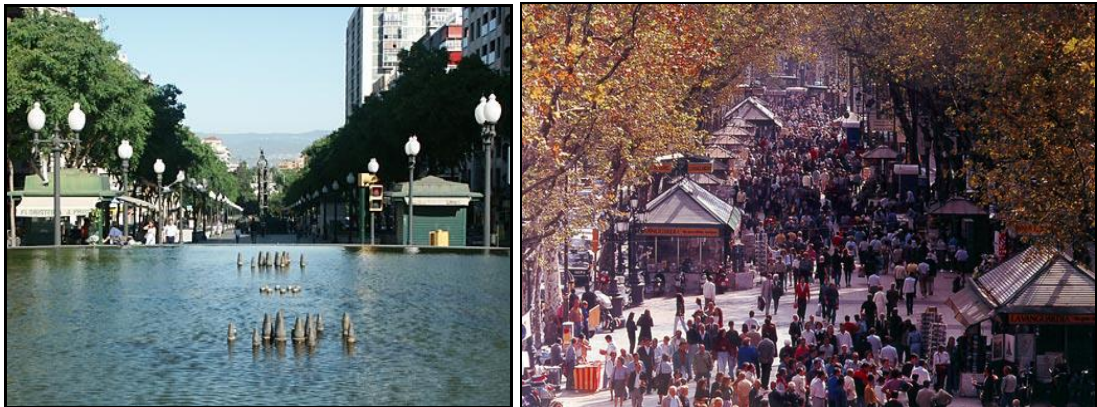
Rambla Bulvarı, genişlikleri 4,5 m. ile 10m. arasında değişen iki araç yoluna sahiptir. Bu yollar genellikle iki trafik şeridi ve bir park şeridinden oluşur. Kaldırım genişliği 90 cm. ile 6 m. arasında değişmekle birlikte genellikle 3 m.'den dardır. Bunun nedeni, yürüyüş doğal alanının yolun ortasında tasarlanmış olmasıdır. Kenardaki dar kaldırımlar rekreasyon amacı taşımamaktadır.

Yol aksının ortasında bulunan yaya yürüyüş alanının genişliği, en dar yerinde 11 m. ile Place de Catalunya'da 24. m. arasında değişmekle birlikte çoğunlukla 18 m.'dir (Şekil 3.38). Bu geniş yaya yolunun üzerini dalları yerden 4,5-6 m. yükseklikteki büyük Londra çınarları örter. Yol ağacı olarak çınarların seçilmesinin sebebi kışın yapraklarını döktüklerinde güneş, yazın ise yaprakları ile gölge sağlayıp yayalar için ideal rekreasyon alanını oluşturmalarıdır. Ayrıca araç trafiğine karşı toz ve gürültü perdesi rolünü üstlenirler. Tasarım genel anlamda sadedir ve şaşırtıcı bir etkileyciliği vardır. Bulvar, geniş ve ferah bir görünümde olup, uzun lineer bir kent parkı niteliğine sahiptir (Jacobs, 1993).



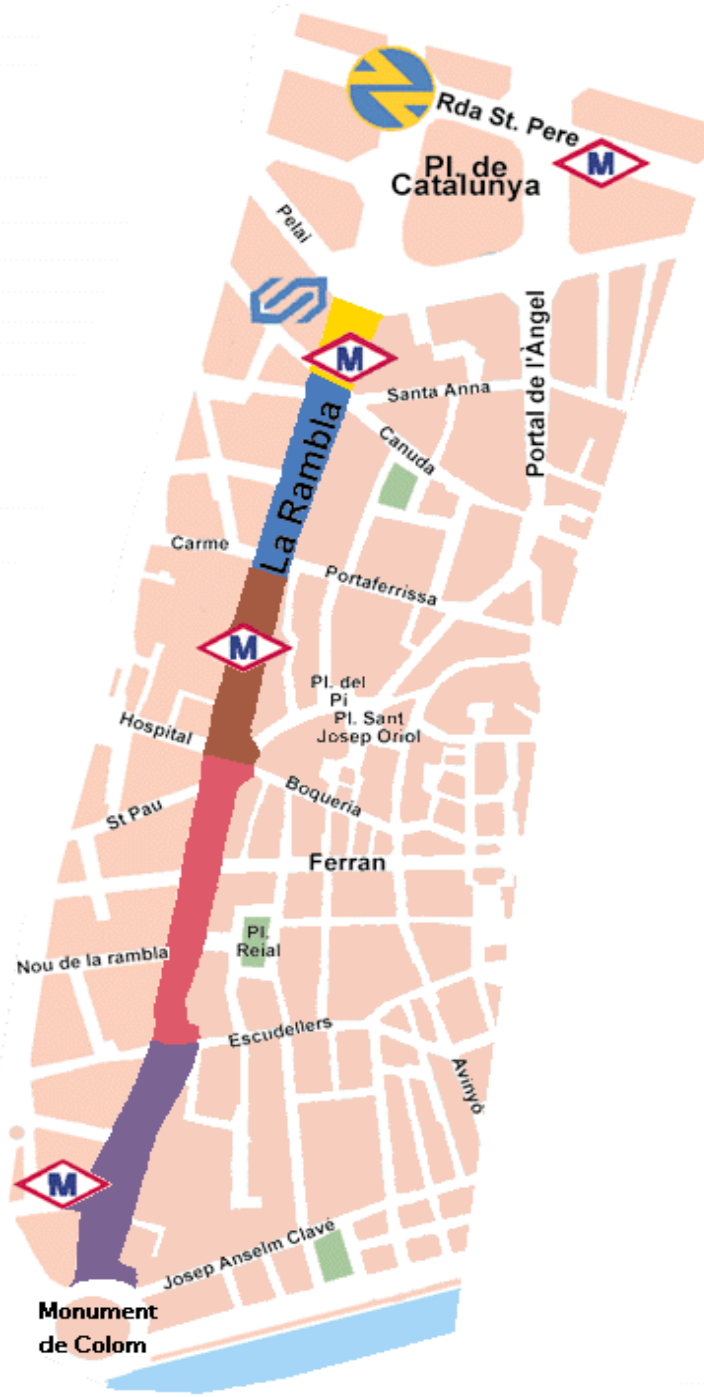
Şekil 3.38.: La Rambla Bulvarının Carrer Dels Talles bölümünün plan ve kesitleri (Jacobs, 1993).

La Rambla birçok bölümden oluştuğundan ‘Les Rambles’ şeklinde çoğul olarak da anılmaktadır (Şekil 3.39.). Geniş bulvar kuzeyde yer alan Plaça de Catalunya meydanı ile güneyde liman tarafında bulunan Christoffel Columbus’un onuruna dikilen heykelden alan Monument a Colombus meydanını birbirine bağlar.



Şekil 3.39.: La Rambla yaya aksı

Barcelona'daki liman önü ise; kentin su ile buluşmasını en iyi şekilde örnekleyen birçok açıdan fonksiyonel tasarıma sahip kamu mekanlarının bütünsel tablosunun bir parçasıdır.



La Ramblayı oluşturan 5 bölüm:

- La Rambla de Canaletes
- La Rambla dels Estudis
- La Rambla de les Flors
- La Rambla del Centre
- La Rambla de Santa Mònica

Şekil 3.40.: La Rambla plan (www.barcelona-on-line.es/eng/turisme/map_rambla)

Bulvar yöre halkı kadar turistler tarafından da oldukça popülerlik kazanmış bir mekandır. Rambla yayalaştırıldıktan sonra ağaçlandırılarak konfor koşulları

arttırılmaya çalışılmıştır. Kiosklar, çiçek ve hayvan satış yerleri ile sokak zenginleştirilmiş, trafik ise bu alanın dışındaki sokaklara aktarılmıştır. (www.guidez.net/place)

Rambla, Barselona'nın en kalabalık ve kentsel peyzaj tasarımının en fazla takdir gören örneklerindendir. Çınar ağaçları ile zenginleştirilmiş bulvarda asıl insan çeken faktör mağazalar ve alışveriş yerleridir. 1992 Olimpiyatlarının hazırlıkları sırasında, Rambla eski limana doğru uzatılarak mekanın denizle buluşması sağlanmıştır. Bu şekilde tasarımda vazgeçilmez bir eleman olan su da Rambla'ya ayrı bir zenginlik katmıştır (http://www.gardenvisit.com/ge/la_rambla.htm).

Rambla geçmişte, şehir duvarlarının dışında kalmış küçük bir nehirdir. (Rambla sözcüğü Arapça'daki ramla "sel" kelimesinden gelmektedir.) 16.yüzyılda bu nehrin kıyısına bir rahibe manastırı ve bir üniversite inşa edilmiştir. 19. yüzyılda şehir duvarları yıkılarak şuan kurumuş olan nehrin kıyısı boyunca binalar sıralanmaya başlanmıştır. Daha sonraları bu binalarda yıkılmış ancak bir şekilde bazılarının isimleri Rambla'nın 5 farklı bölümünü adlandırmıştır. Her ne kadar kesintisiz devam eden bir sokak şeklinde görünse de gerçekte 5 farklı bölümden oluşur (Şekil 3.40.).



Şekil 3.41.: a-La Rambla bulvarının başladığı Barselona'nın ünlü meydanı *Placa Dels Paisos Catalans* (Gehl & Gemzoe, 2001) b- Rambla'nın ilk bölümü : Rambla de Canaletes'ten bir görünüm c- sokakta yer alan çeşme (www.ravalnet.org/patrimoni/m193doc.htm)

Rambla'nın ilk bölümü Plaça de Catalunya'dan başlayan Rambla de Canaletes'tir (Şekil 3.41). Bu cadde ismini 19.yüzyıldaki Canaleta adlı su kaynağından almıştır. Yöresel efsaneye göre bu çeşmeden bir kez su içenin Barselona'ya tekrar geleceğine inanılmıştır. Şuan lineer bir meydan niteliğindeki Rambla de Canaletes bir çok bankın bulunduğu insanların dinlendikleri, gezindikleri, buluştukları, birçok farklı konudan konuştukları ve kimi zaman ise çeşitli gösterilerin yer aldığı bir açık hava rekreasyon alan haline gelmiştir. Rambla üzerindeki sabit olmayan oturma

elemanları insanların dinlenme ve yoldan geçenleri seyretme gibi pasif rekreatif etkinliklerini karşılamalarını sağlamaktadır.

(www.in-spain.info/spain-regions/catalonia-barcelona-la-rambla)



Şekil 3.42.: Rambla genel görünümü ve üzerindeki sabit olmayan oturma elemanları

Rambla'nın 2. bölümü *Rambla dels Estudis*'tir. Adını 16. yüzyıldaki Estudis Generals üniversitesinden alır. Üniversite binası 1843'te yıkılmıştır, fakat diğer birçok önemli bina hala burada bulunmaktadır. Bunların yanında 18. yüzyılda açılan Reial Acadèmia de Ciències i Arts binası 1910'a kadar tiyatro olarak kullanılmıştır. Bina aynı zamanda ilk şehir saatine de sahiptir.



Şekil 3.43.: Çiçekçilerin yoğunlukta olduğu Rambla de les Flors veya 'Flower Rambla' ve sokakta gerçekleştirilen bir gösteri

Rambla'nın 3. bölümü *Rambla de Sant Josep*'tir. Adını 1900lerin ortasında yıkılarak yerine *Mercat de Boqueria* adında renkli bir pazar yerinin getirildiği rahibe manastırından alır. Rambla'nın bu bölümünde çiçekçilerin yoğunlaşmasından sonra cadde Rambla de les Flors veya 'Flower Rambla' (çiçek Rambla) şeklinde anılmaya başlanmıştır (Şekil 3.43.). Bu bölümün sonunda Plaça de la Boqueria adında küçük bir meydan yer almaktadır. Meydan da art-deco tarzında bir dragon ile dekore

edilmiş bir mağaza ve Joan Miró tarafından hazırlanmış bir mozaik yer almaktadır (Şekil 3.44.).



Şekil 3.44.: Joan Miró tarafından tasarlanan sanat ögesi sokak mekanına ayrıcalıklı bir kimlik kazandırmaktadır.

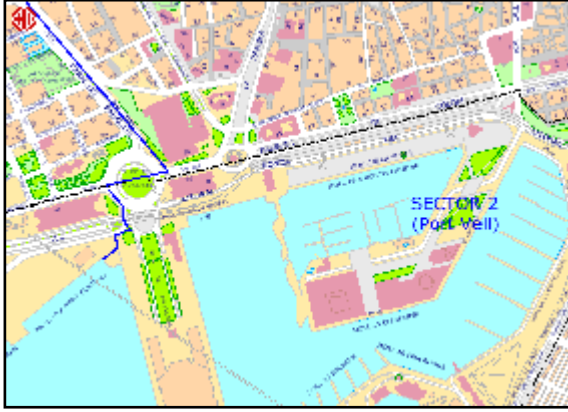
Rambla'nın 4. bölümü Rambla dels Caputxins da adını yine o bölümde bulunan yıkılmış bir bina olan Capuchin manastırından alır. Bu bölümdeki en ilginç bina modernist stilde dekore edilmiş olan ve aynı zamanda dünyanın en ünlü opera binalarından biri olarak kabul edilen Gran Teatre del Liceu'dur. Barselona'nın opera binasını, yangın 1861 ve 1994'te iki kere harab etmiş ve her seferinde bina yeniden restore edilmiş ve son olarak 1999'da kullanıma açılmıştır. Bu bölümün aşağısındaki sol tarafta uzun boylu palmyeleri ve Antoni Gaudí tarafından tasarlanmış sokak lambaları ile canlı 19. yüzyıl meydanı olan Plaça Reial meydanına giriş yer alır. Sağ tarafta ise Carrer Nou de La Rambla sokağında bulunan Palau Guëll or Guëll Palace Gaudí'nin ilk konut binalarından biridir. Girişteki parabolik şekiller ve çatıdaki bacaları kendi stilini yansıtan ayrıntıları ile Park Guell ve Casa Mila gibi Barselona'nın bir çok bölgesinde rastlayabileceğiniz sıradışı, futuristik yapılar da Gaudí'nin etkilerini taşımaktadır (Şekil 3.45.).



Şekil 3.45.: a- Önde Gaudí'nin tasarladığı sokak lambaları arka da ise Casa Milla görülmektedir. b- Sokak üzerinde yer alan cafeler

Rambla'nın 5. ve son bölümü *Rambla de Santa Monica* adını şuan *Centre d'Art Santa Mònica* müzesi olarak kullanılan rahibe manastırından alır. Rambla 'nın bu

bölümünün sonunda 1888 de Universal fuarı için inşa edilmiş olan 60m yüksekliğindeki Columbus heykeline ulaşır.



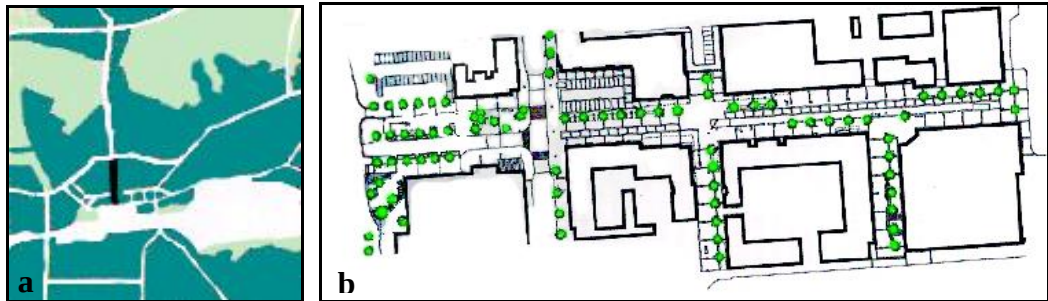
Port Vell yönünde ise şuan denizin Rambla'sı (Rambla de Mar) olarak isimlendirilen ahşap yol ile *Maremagnum* denilen IMAX tiyatro, büyük bir akvaryum, sinemalar ve mağazaların bulunduğu kompleks bir mekana ulaşılır (Şekil 3.46.)

Şekil 3.46. : Rambla'nın son bölümü ve iskele meydanı çevresindeki rekreasyon alanları (www.aviewoncities.com/barcelona/rambla)

Rambla yaya aksı bu şekilde üst ucunda Katalan meydanı ve alt ucunda iskele meydanını birbirine bağlayan kullanıcıların bir çok rekreatif ihtiyacına cevap veren bir lineer açık hava rekreasyon alanı konumuna ulaşmıştır.

3.4.2. Manski Ana Yaya Sokağı - Kouvola – Finlandiya

Önemli şehirlerin yanında Avrupa'daki birçok küçük şehirde de kamu mekanları tasarımında dikkatli bir yol izlenmeye başlanmıştır. Finlandiya'nın güney doğusunda bulunan ve kırsal bir şehir olan Kouvola'daki ana cadde de, rekreasyonel amaçla düzenlenen yayalaştırılmış sokaklara iyi bir örnek sayılabilir (Şekil 3.47.). Sokak mekanı Finlandiya'nın doğasını ve gökyüzünü yansıtan oldukça sade ve estetik bir karaktere sahip olacak şekilde düzenlenmeye çalışılmıştır.



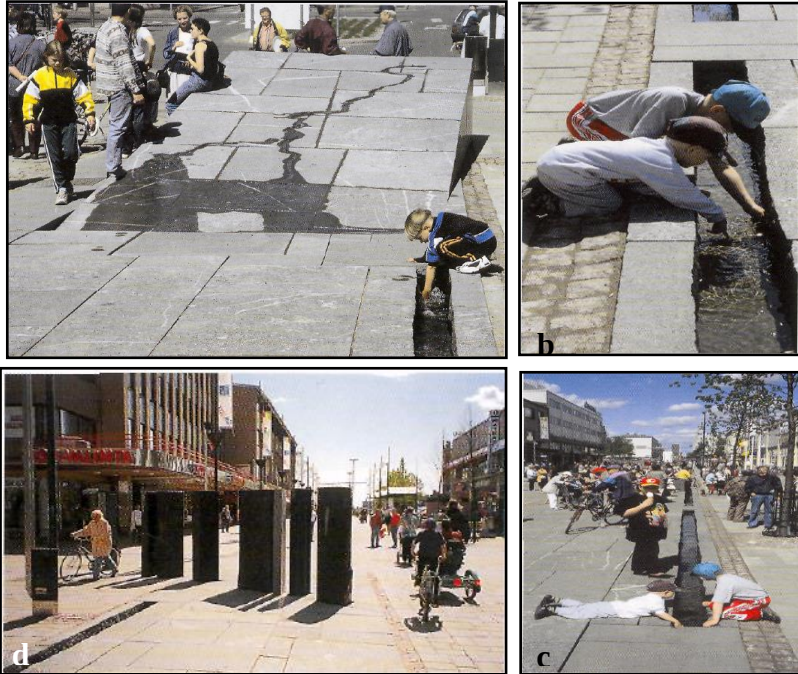
Şekil 3.47.: a- Kouvola şehir planı siyah renkli gösterilen kısım Manski isimli yayalaştırılmış sokak b- Manski sokak planı

Kouvola 32.000 sakini ile güneydoğu Finlandiya'nın küçük bir şehridir. Şehir kurallara uygun bir biçimde grid bir sistem ile şekillenmiş ve bir çok binanın inşasına 2. dünya savaşı sonrasında başlanmıştır. Yeni bir şehir olduğundan araçların şehir merkezini rahat bir şekilde kullanabileceği modern bir tasarıma sahiptir.



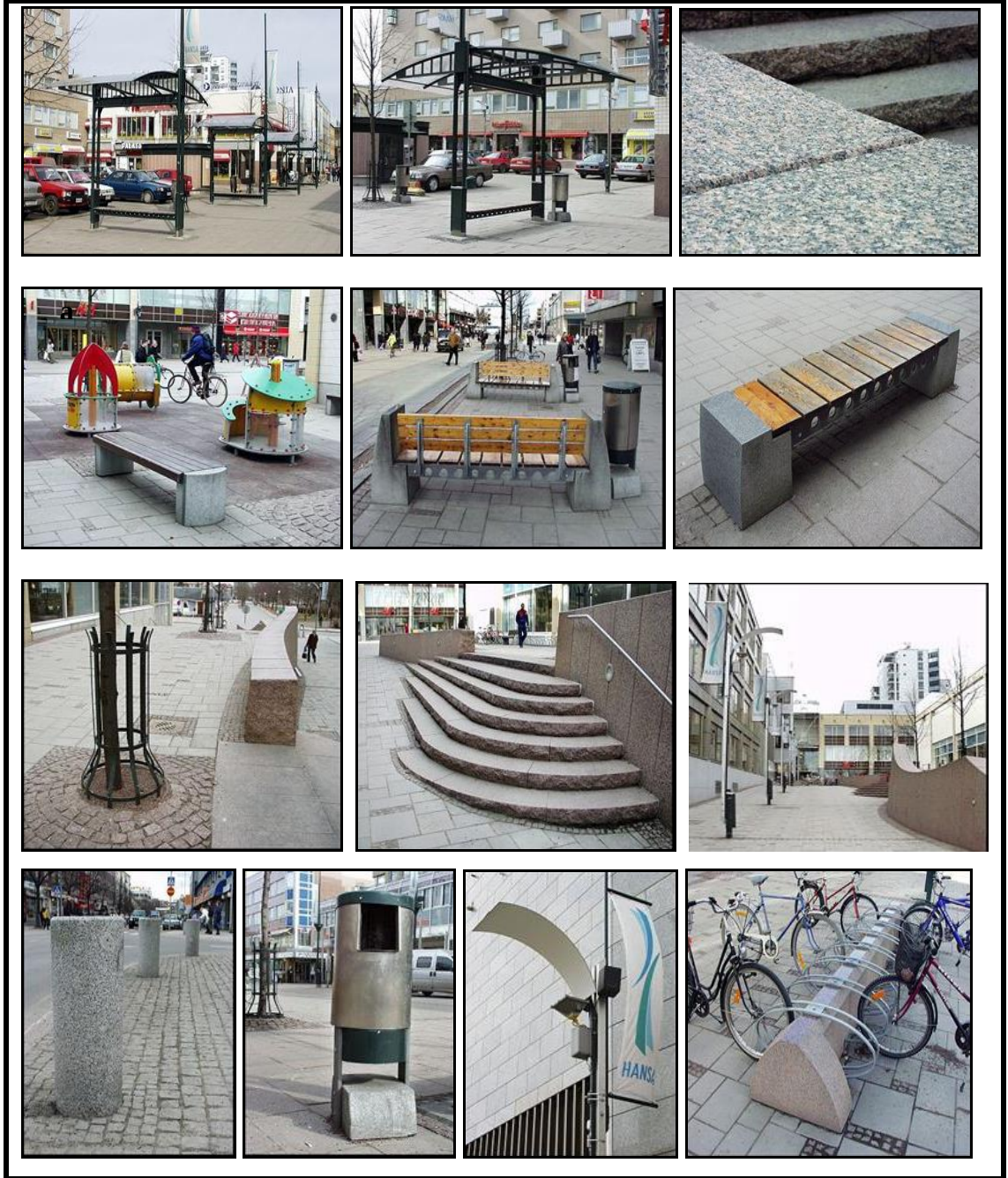
Şekil 3.48.: Manski yayalaştırılmış sokağından bir görünüm (Gehl & Gemzoe, 2001)

Kauppalankatu'nun 26metre genişlikteki ana caddesi, 1995 yılında Manski olarak adlandırılmış ve yayalaştırılarak araç trafiğine kapatılmıştır. Son olarak 1998 yılında cadde yenilenerek 2. kez kullanıma açılmıştır. Yaya alanı sonraki yıllarda yayılarak genişlemeye devam etmiştir (Şekil 3.48.).



Şekil 3.49.: Manski yaya caddesi : a – Kyrni nehrini gösteren harita taşı b-c sokak mekanı boyunca devam eden ve harita taşı ile yağmur taşlarını birbirine bağlayan küçük su kanalı d- yağmur taşları (Gehl & Gemzoe, 2001)

Kouvola kenti, su kıyısında yer almadığından dolayı ‘su’ yaya sokağının ana teması olarak seçilmiştir. Sokak su temasını konu alan, harita taşı, delta ve yağmur taşları şeklinde adlandırılmış üç farklı heykelimsi elemana sahip olmuş ve bu üç öge sanatsal bir su kanalı (150m uzunluk ve 25cm genişliğinde) ile birbirine bağlanmıştır. Finlandiya’ya özgü granitten hazırlanmış ‘Harita taşı’ yöredeki Kymi nehrinin kaynağını simgelemektedir (Şekil 3.49.).



Şekil 3.50.: Manski yaya caddesindeki detaylar ve donatı elemanlarından görüntüler (www5.kouvola.fi).

1998 yılında zemin kaplamaları ve donatı elemanları yenilenerek Manski caddesinin daha çağdaş bir görünümüne kavuşması sağlanmıştır (Şekil 3.50.). Tüm donatı elemanları banklar aydınlatma elemanları, bisiklet parkları ağaç altı ızgaraları ve çöp kutuları yerel kimliği oluşturmak için her şehrin kendine has sokak mobilyalarına sahip olması gerektiği ilkesine bağlı kalınarak tasarlanmıştır ve zemin kaplaması olarak gri beton bloklar ile kırmızı ve siyah granit kullanılmıştır. Sokağın her bir bölümünde sokağın lineerliği vurgulanmaya çalışılarak farklı doku ve türde kaplamalar kullanılmıştır. Bu fonksiyonel yaklaşım yaya kullanımı ve sosyal aktiviteler için bir çok seçenek sunmaktadır.

Sokaktaki küçük kanal harita taşı ile başlayıp 150m sonra yağmur taşları (6 monolithic blok) ile sonlanmaktadır. Bu taşların üstündeki küçük deliklerden sızan su ile cilalanmış granit üzerinde sürekli akan bir su yüzeyi oluşturulmaktadır. Taşı yalayarak akan su granitin sürekli parlak ve canlı bir renge sahip olmasını sağlamakta ve mekana yumuşak canlandırıcısı bir ses vermektedir. Çok dar olmasına rağmen küçük su kanalı sokaktaki güçlü mimari bir öge konumundadır. Kanal boyunca su altı aydınlatma elemanları ve küçük taş köprüler kalabalık mağaza önlerine ayrı bir zenginlik katmaktadır. Kanalın yan duvarları sokak zemininden 2cm yukarı yükseltilerek engelin algılanması sağlanmıştır. Tasarımın amaçlarından biri sokağı çocuklar için de çekici kılmaktır. Sokak boyunca akan su insanları sokak mekanında gezinmeye davet etmekte ve amacı gayet güzel bir şekilde karşılamaktadır. Küçük kanalın yanı boyunca uzanan yumuşak zemin ayrıca geçit törenleri, moda gösterileri ve çiçek fuarları gibi aktiviteler için mekan oluşturacak şekilde tasarlanmıştır.



Şekil 3.51.: Manski yaya sokağının kış aylarındaki görünümü (Gehl & Gemzoe, 2001)

Kış aylarında ise sokak mekanının görüntüsünde dramatik bir değişiklik yaşanmaktadır. Tüm caddeyi kar kaplamakta; küçük kanal içinden akan su kesilip, kanal yüzeyi ahşap plakalar kapatılmaktadır. Bu uzun ve karanlık mevsim boyunca sokak bir çok gün boyunca yapay bir şekilde aydınlatılmaktadır (Şekil 3.51.). Aydınlatma öğeleri karda dekoratif desenler oluşturacak şekilde ve gölgelik gibi çeşitli donatı elemanları aynı zamanda aydınlatma elemanı olarak tasarlanmıştır. Kış ayları karanlık olmanın yanında aynı zamanda oldukça soğuk geçmekte ve genelde sıcaklık 0 ile -20c derece arasında seyretmektedir. Tüm yüzeyi karla kaplanmış yayalara ait olan sokak mekanını aydınlatma elemanlarından sızan ışık göz kamaştırıcı bir şekilde çevreyi aydınlatmaktadır. (Gehl & Gemzoe, 2001)



Şekil 3.52.: Kouvola genel görünüşü: (www5.kouvola.fi)

Şekil 3.52.'de Kouvola genel görünüş planı verilmiştir. Buna şekle göre M= Yayalaştırılmış sokak Manski, U= Arazi sporları merkezi K = Kouvola kültür merkezi ve müze T = pazar meydanı ve alışveriş merkezi L = Provincial Parkın bulunduğu yeri göstermektedir. Kouvola 'daki yaya öncelikli merkezin dayandığı ana prensipler ise şu şekilde sıralanabilir: (1997 – 2001)

- ◆ Girişimciler ve arazi sahiplerinin de desteğiyle 1997 ve 2001 yılları arasında şehir merkezinin yeniden elden geçirilmesine ve yeni bir trafik planı oluşturulmasına karar verilmiştir.
- ◆ Kauppalankatu ve çevresi yürüyüş alanına dönüştürülmüş ve bir yarışma sonucunda bölgenin merkezi Manski olarak adlandırılmıştır.
- ◆ Şehir merkezinde restorasyon çalışmaları sürerken bir sonraki adım olan pazar yeri, merkez parkı ve ulaştırma merkezi çevresi tasarımına geçilmiştir.

Yenileme planının dayandığı ana ilkeler ise :

- ◆ Manski yayalaştırılmış sokağının kuzey ucundaki şehir binasının önü festival meydanı olarak belirlenmiştir.
- ◆ Manski'nin güney ucu ise yenilenen istasyon meydanı ile Kouvola aktarma merkezi haline getirilmiştir.
- ◆ Kouvola şehir binasından kültür merkezine ve Kaunisnurmi müze bölgesine kolay bir geçiş için üzerinde bir seri meydan ve açık mekanlar bulunan yürüyüş yolu oluşturulmuştur.
- ◆ Pazar yeri meydanı Pohjola-talo ofis bloklarının önünden bir sonraki ana alışveriş bölgesi olan Hansa alışveriş merkezinin önüne kadar yeniden konumlandırılmış ve park alanları eklenmiştir.
- ◆ Kauppalankatu'nun iki tarafındaki şehir blokları rekreasyon ve alışveriş amaçlı alanlara dönüştürülmüştür.



Şekil 3.53.: Manski yaya caddesi

- ◆ Manski sokak donatıları, sanat öğeleri ve su elemanları yürüyüş bölgesine uyumlu bir görünüm sağlayacak şekilde tasarlanmıştır (Şekil 3.53.).
- ◆ Central park yenilenerek ve caddeye ağaç sıraları eklenerek merkez daha yeşil bir görünüme kavuşturulmuştur.

Günlük yaşamda Manski'nin rolüne değinilecek olursa:

Şehir merkezini oluşturan birimler :

- Manski yayalaştırılmış sokağı ve Hansa alışveriş merkezi
- Yürüyüş bölgesi Kouvola'da yaşayan insanlar için güvenli ve konforlu bir yaşam odasına dönüştürülmüştür.
- Manski şehrin renkli ve yaşam dolu yaz bulvarı haline getirilmiştir.

- Alışveriş merkezi Hansa merkezin ilk kış bulvarı niteliğindedir.
 - Yörede oturanların ve turistlerin kaynaşmasını sağlayan bir tasarım geliştirilmiştir.
 - Manski birçok büyük olayın merkezi konumuna getirilmiştir.
 - Şehir merkezi alışveriş ve yaşam amaçlı bir mekana dönüştürülmüştür.
 - Komşu bölgelerde yaşayan insanlar alışveriş amaçlı bölgeyi kullanmaya başlamışlardır.
 - Bir insanın ihtiyacı olan her şey yürüyüş mesafesinde bulunabilecek şekilde çözümlenmeye çalışılmıştır.
 - İnsanların her türlü rekreasyon ihtiyaçları örneğin tırmanma amaçlı arazi sporlarında kullanılan Salpausselkä'nın doğal tabiatı şehir içinde çok yakınlarda bulunabilmektedir. (<http://www5.kouvola.fi/english/kouvolakuvamain2.htm>)
- Sonuç olarak; nüfusu düşük kentler bazında en iyi örneklerinden biri olan Finlandiya'nın Kouvola şehrinden Manski ana yaya sokağı her türlü detayın titizlikle düşünülerek planlandığı bir lineer açık hava rekreasyon alanı konumuna erişmiştir.

BÖLÜM 4. YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN TASARIMINDAKİ GENEL KRİTERLER VE BU SOKAKLARDA KULLANILAN PEYZAJ TASARIM ELEMANLARI

Yayalaştırılmış sokaklar içerdikleri çok çeşitli işlevlerden ötürü yoğun kullanılan alanlardır. Ticari ve sosyal yaşamın iç içe geçtiği bu sokaklar aynı zamanda turizm potansiyeline sahip olabilen alanlardır. Sokağın sahip olduğu tarihsel kimliğin korunması ve bu potansiyelin ön plana çıkarılması ve çöküntüye uğramış alanlara yeni bir imaj kazandırılması tasarım kriterlerine bağlı kalınarak gerçekleştirilmelidir.

Yayalaştırılmış sokaklar bünyelerinde barındırdıkları sosyal ve kültürel aktiviteler ile özellikle yoğun yapılaşmanın olduğu ve yeşil alan miktarının düşük olduğu kent birimlerinde birer lineer açık hava rekreasyon alanı haline dönüşmüştür. Bu tezin amaçlarından biri yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına katkısını belirlemek ve bu sokaklardaki rekreasyon potansiyelini artırma yollarını irdelemek olduğundan öncelikli olarak bu bölümde ideal bir yaya sokağının sahip olması gerekli kriterler sıralanacaktır. Daha sonra bu sokaklarda kaliteyi artırmanın bir yolu olan yapay ve doğal donatı elemanlarına ait özelliklere değinilecek ve son olarak yayalaştırılmış sokaklardaki yapısal çevre özelliklerinin rekreasyon potansiyeli üzerindeki etkisi değerlendirilip kriter saptamasında bulunulacak ve sokaktaki işlev çeşitliliğinin mekanın kullanılabilirliğine etkisi irdelenecektir.

4.1. Yayalaştırılmış Sokakların Tasarımındaki Genel Kriterler

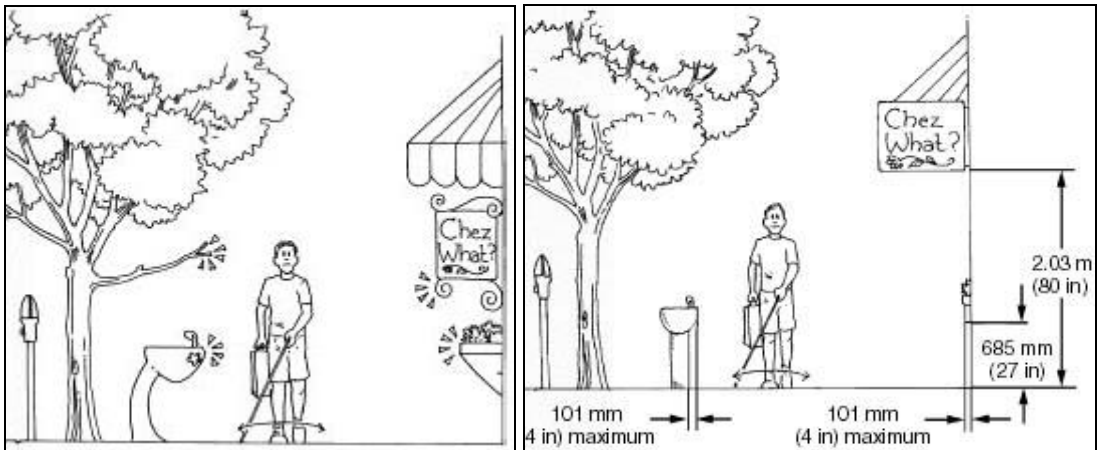
Günümüzün yayalaştırılmış sokakları ortaçağdaki yalnızca geçiş ve alışveriş amaçlı kullanılan yaya sokaklarından oldukça farklı bir yapıya bürünmüş durumdadır. Bu sebepten yeni yaya sokakları insan ihtiyaçlarını en iyi ölçüde karşılayabilecek şekilde

tasarlanmalı ve kullanıcıyı birçok açıdan doyuma ulaştırmalıdır. Aşağıda yayalaştırılmış yollarda uyulması gerekli genel kriterler sıralanmıştır.

- Yayalaştırılmış sokaklarda yaya ölçülerine dikkat edilerek yaya ölçeğinde düzenleme yapılmalıdır (Ortalama olarak bir yaya 45cm.x 60cm. büyüklüğünde bir alan kaplar, ortalama yürüme hızı ise 1.2 m/sn.'dir).
- Yayalaştırılmış sokağın düzenlenmesinde her tür iklimsel koşula karşı önlem alınmış olmalı; güneş, gölge, rüzgar, yağmur ve benzeri doğal çevre şartlarında rahat bir çevre sunmalıdır. Yaya alanı farklı iklimsel koşullar altında sürekli kullanılabilir kılınmalıdır.
- Yapılan düzenleme görsel, psikolojik vb. açılardan konforlu ve tatmin edici olmalıdır. Kullanıcı memnuniyet düzeyini üst düzeyde tutacak düzenlemeler yapılmalıdır.
- Yayalaştırılan alan çocuk, genç, yaşlı, engelli, vb. herkesim kullanıcıya göre biçimlenmeli ve düzenlenmelidir.

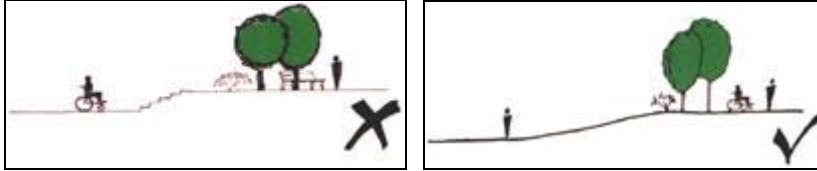
Tasarım Elemanlarına Ait Kriterler :

- Yaya alanları ağaç ve yeşil öğeler ile donatılmalıdır (ağaçlar sadece gölge oluşturan unsurlar değildir; yürüme hissini güçlendiren korunmuş mekanının oluşturulmasına en önemli katkıyı sağlarlar).
- Yaya hareketlerine uygun malzeme, renk, doku kullanılmalıdır.



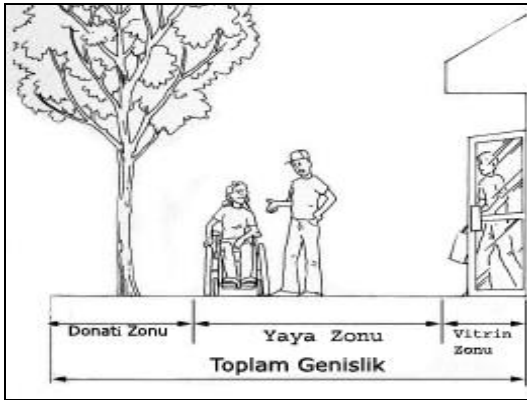
Şekil 4.1.: a-Yanlış konumlandırılmış sokak elemanları b- Doğru konumlandırılmış sokak elemanları (www.fhwa.dot.gov)

- Yayalaştırılmış sokaklara konuşlandırılacak elemanlar yaya hareketlerini kısıtlamayacak ve yayalara zarar vermeyecek şekilde yerleştirilmelidir (Şekil 4.1.)
- Yaya konforunu sağlayan elemanlar (banklar, sokak haritaları, işaret levhaları, aktivite programları) bulunmalıdır. (Prokai, 1999)
- Sokakta yer alan binaların cepheleri bakımlı olmalı ve gürültü düzeyi dengeli olmalıdır.



Şekil 4.2. : Farklı kotlara sahip yayalaştırılmış sokaklar

- Farklı kotlara sahip yayalaştırılmış sokaklarda özürlülere yönelik çözümler üretilmelidir. Bu amaçla bu tür yollarda mümkün olduğunca merdiven kullanmaktan kaçınılmalı kotlar arası bağlantılar rampalar ile sağlanmalıdır. (Şekil 4.2.)



Şekil 4.3. : Donatı zonu – yaya zonu- (Cephe) vitrin zonu (www.fhwa.dot.gov)

- Yayalaştırılmış sokaklarda en az üç zon bulunmalıdır. Bunlardan birincisi donatı elemanlarının yer aldığı donatı zonu ikincisi yaya hareketlerinin yer aldığı yaya zonu ve iç ve dış mekanlardaki geçişlerin yaşandığı ve özellikle alışveriş sokaklarında vitrin seyirlerinin gerçekleştiği cephe (vitrin) zonudur. (Şekil 4.3.).



Şekil 4.4. : Bitkisel materyaller

- Yayalaştırılmış sokaklar üzerindeki binaların sert çıkıntıları bitkiler ile yumuşatılmaya çalışılmalıdır. Ayrıca yol kenarı bitkilendirmesinin de kesintisiz devam etmesi sağlanmalıdır (Şekil 4.4.).



Şekil 4.5.: Yaya yolu kaplama materyali

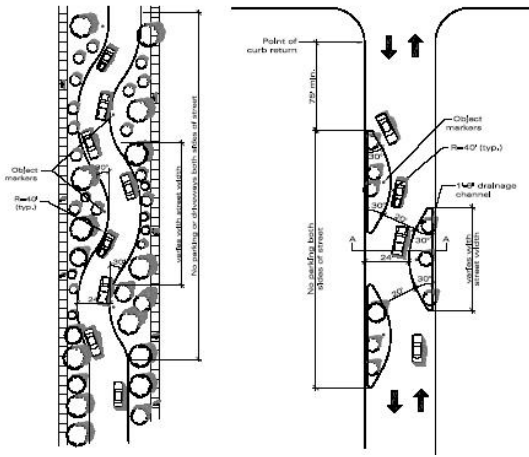
- Yayalaştırılmış sokaklar da kullanılacak zemin kaplama materyali kaygan olmayan fakat aynı zamanda mümkün olduğunca düz bir satha sahip türden olmalıdır. Örneğin Arnavut kaldırım taşlarından döşenmiş bir sokak tekerlekli sandalye kullanan özürllüleri pürüzlü yüzeyinden ötürü hem çok yorar hem de tekerlek lastiklerine zarar vererek çabuk aşınmasına neden olur. (Şekil 4.5.)
- Yayalaştırılmış sokaklar ayrıca kentsel stresi aşmaya yardımcı olacak doğal ortamlar sunmalıdır.
- Özel gereksinimlerin en uygun malzeme seçimiyle karşılanması, kullanımda farklılıkların malzeme değişimiyle vurgulanması gerekmektedir (Oktay, 1999).
- Yayalaştırılmış sokaklar mutlaka bitki materyalleri ile zenginleştirilmelidir. Gerek estetik gerekse gölge etkileri nedeniyle boylu ağaçlar kullanılmalıdır. Fakat mimari değeri yüksek olan cephelere sahip binalarla çevrelenmiş yollarda ağaçlar daha kısa boylu olarak, mimariyi kapatmayacak şekilde kullanılabilir. (Şekil 4.6 a-b)

Bakım ve Güvenliğe Yönelik Kriterler:



Şekil 4.6. : a- Yalnız yayalara ait yol b- Yaya- taşıt birliktelikli yol c-Kesişim noktalarından yaya geçişi

- Yayalaştırılmış sokağı kesen araç yollarından güvenli geçişler düşünülmelidir. Bu geçişleri daha görünür kılmak amacıyla yaya geçitlerindeki zemin kaplamasında daha fark edilebilir renkler ve dokular kullanılabilir. (Şekil 4.6.c)
- Yayalaştırılmış sokakların bakımı ve işletimi kolay ve ekonomik olmalıdır. (Ocakçı, 2004)
- Yayalaştırılmış alanlarda güvenliği sağlayıcı önlemler alınmalıdır.
- Sokağın yakın çevresindeki ev ve ofis kullanımı desteklenmelidir.
- Sokak boyunca yaya yoğunluğu eşit tutulacak şekilde hareketlilik korunmalıdır.



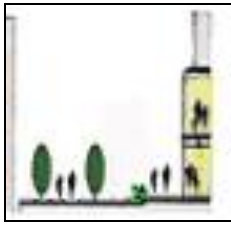
Şekil 4.7.: Yayalaştırılmış sokak çevresindeki yollarda trafiği yavaşlatma teknikleri

- Yayalaştırılmış sokakların yakın çevresinde de yaya konforu ilk sırada gelmektedir. Bu amaçla yakın çevredeki araç yollarında ve özellikle yayalaştırılmış sokağı kesen araç yolları üzerinde şekil 4.7.'deki gibi trafiği yavaşlatma teknikleri uygulanmalıdır. (www.sandiego.gov/planning/pdf/peddesign.pdf)

Mekanın Kullanılabilirliğini Arttırmaya Yönelik Kriterler

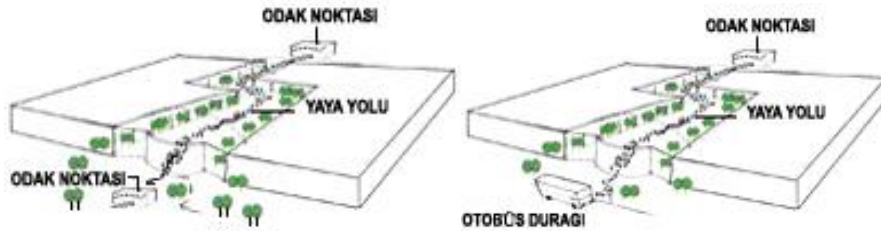
- Özellikle rekreasyonel ve kültürel aktiviteler, arazi kullanım biçimi içinde etkin oranda olmalıdır (Ocakçı, 2004). Fuarlar ve sokak gösterileri düzenlenerek mekana insanları çekici kılıcı özellikler eklenmeli, sokağa kimlik kazandırılmalıdır.
- Aktiviteler ofis saatlerinde de devam etmelidir. Ayrıca çok çeşitli kullanıma imkan tanıyan mekanlar tüm gün boyunca hareketliliği sağlayacaktır. Örneğin Charlottesville, Virginia yayalaştırılmış sokak çevresince konut olarak kullanım sürdürülürken, sokaktan aktivitelerde eksik edilmemiştir. (Prokai, 1999)

- Alanın tarihi kimliği de sokağa değer kazandıran bir başka faktördür. Bu sebepten sokağı tarihi kimliğini ön plana çıkarmaya yönelik tedbirler alınmalıdır. Örneğin Kobe şehrinin tarihi bölgesi başarılı bir şekilde restore edilmiş, UNESCO Dünya Koruma Merkezi haline getirilerek turistler için popüler mekanlardan biri olmuştur (Prokai, 1999).
- Dükkan sahipleri ve yöre halkının da desteği bu tip projeler için asıl desteği oluşturur. Dükkan sahiplerinin araç sürücülerini müşteri şeklinde görmelerinden dolayı, ekonomik yararını görene kadar yayalaştırma fikrine karşı çıkarlar. Bu sebepten dolayı halkın desteğinin yanında dükkan sahipleri de ikna edilip destekleri sağlanmalıdır.



Şekil 4.8.: Sokak ve zemin kat kullanım ilişkisi

- Sokak boyunca yer alan zemin kat kullanımları ile ilişkiler de kuvvetlendirilmelidir. Bu bağlamda mağaza vitrinlerinin tasarımı da önem taşımaktadır. Ayrıca sokak boyunca sokakla aynı zeminde ve sokağa taşmış barlar, cafeler ve restoranlara yer verilmelidir (Şekil 4.8) (www.info.gov.hk/planning).
- İç ve dış mekanlar arasında maksimum ölçüde geçişi sağlamalıdır.
- Mekan kullanılır durumda ve kullanıma açık olduğuna dair açık mesajlar vermelidir.
- En çok istem duyulan etkinliklerle donatılmış olmalıdır.
- Kullanıcıların gereksinmelerine uygun olmalı ve kullanımda çeşitliliği sağlamalıdır.
- Sokak mekanı hem görsel sanatın ifade edildiği bir yer, hem de sosyal bir ortam olarak tasarlanmalıdır (Oktay, 1999).
- Yayalaştırılmış sokakların oluşturulma nedenlerinden biri olan iki yeşil alanı veya odak noktasını yani yaya çekim gücü yüksek olan iki noktayı birleştirme ve ikisi arasındaki dengeyi sağlama görevi kuvvetli bir şekilde sağlanmalıdır. (Şekil 4.9.a)

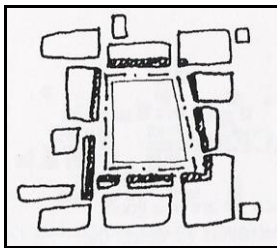


Şekil 4.9 : a-b Yayalaştırılmış sokak ve çevresi arasındaki ilişki (www.info.gov.hk/planning)

Yayalaştırılmış Sokağa Ulaşılabilirliğine Yönelik Kriterler:

- Mekan, potansiyel kullanıcılar tarafından kolay erişilebilir ve görülebilir olmalıdır. (Oktay, 1999).
- Yayalaştırılmış sokaklar düzenlenirken yakın çevresi ile ilişkiler unutulmamalıdır. Yayalaştırılmış sokağın araç yolu ile birleştiği noktalara otobüs ve taksi durakları konumlandırılmalıdır. (Şekil 4.9.b)
- Toplu taşıma araçları ile ve özel araçlarla alana kolay ulaşım imkanı sağlanmalıdır. Örneğin; Almanya'daki yayalaştırılmış sokaklarda elde edilen başarı savaş sonrası yeniden inşa çalışmaları sırasında toplu taşımaya verilen önemle ile sağlanmıştır (Hall ve Hass-Klau, 1990). Taksi durakları yayalaştırılmış alan çevresinde düzenlenmelidir.
- Servis araçlarının belirli zaman aralıkları içinde yayalaştırılmış alana girerek hizmet vereceği düşünülerek, fiziki düzenlemeler yapılmalıdır.

* Yayalaştırılmış sokaklar aynı zamanda bir kamu mekanı olduğundan başarılı kamu mekanlarının özellikleri Edward T. White'ın saptamasına göre şu şekilde sıralanabilir: (White, 1999)



Şekil 4.10.: Tanımlı mekan

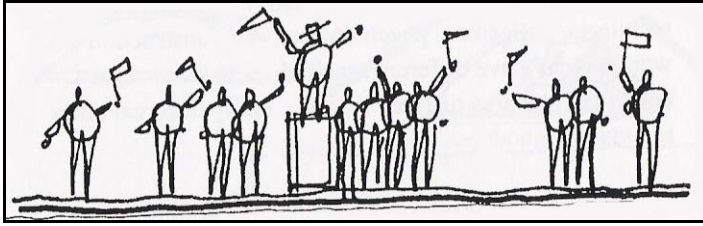
+ Tanımlı mekanlardır: Sınırları açıktır, şekli kolay bir şekilde algılanabilir oranları mekan lokal mekanlar yaratmaya müsaittir ve çok amaçlı aktiviteleri destekler, aynı

şekilde çevresi de tanımlı bina yükseklikleri orantılıdır, bir süreklilik arz eder ve kent odası karakterine sahiptir (Şekil 4.10).



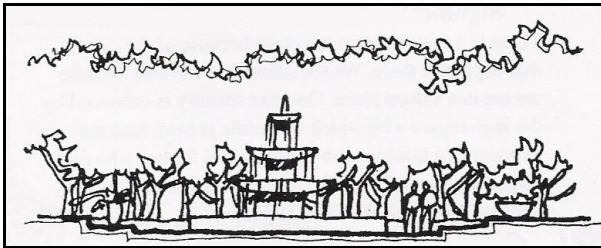
Şekil 4.11.: Kimliğe sahip mekan

+ Kimliğe sahiptir: Mekandaki tüm elemanlar birbiriyle uyumludur, mekandaki tema net bir şekilde algılanır ve bir takım objelerle kimlik kazandırılır. Mekandaki diğer kullanımlar ve objeler ise baskın olan elemana bağımlıdır. Mekanın çizgileri ve dokusu kolay hatırd kalır. Mekan terk edildikten sonra bile hayal gücü ile net bir resim hafızada canlanabilir (Şekil 4.11).



Şekil 4.12.: Karakterli mekan

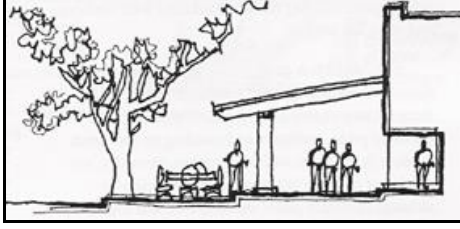
+ Karaktere sahiptir: Başarılı bir kamu mekanı kendine has özelliklere sahiptir. Kendi teması, atmosferi ve ruh hali vardır. Mekandaki aktiviteler mekanın kendi enerjisini, adımını, titreşimini oluşturur ve mekandaki materyaller ve formlar ise kentliye bir kent içi oda sunar. Bu mekan kentsel yaşam için simge haline gelir ve şehirdeki mekan 'network'ünde kendine has rolüne bürünür (Şekil 4.12).



Şekil 4.13.: Güzel mekan

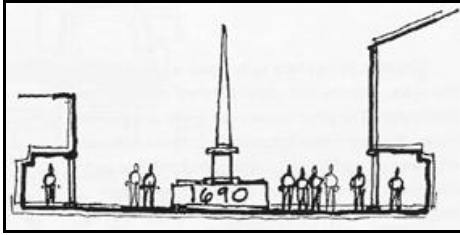
+ Güzellikler sergiler: Bir mekânın başarılı olması için aynı zamanda bir takım güzellikler sunması gerekir. Estetik değerlerimizi harekete geçiren bir güce sahip olmalıdır. Mekanın hareketliliği ve fiziksel dokusu çekici ve memnuniyet verici

olmalıdır. Mekan ruhumuzu yenilemelidir, bizi mutlu etmelidir. Kendi içinde bir dengeye sahip olmalı ve bunun yanında hem düzenli ve hem kompleks, hem rahat ve hem şaşırtıcı, hem gizemli ve hem de açık olmalıdır (Şekil 4.13).



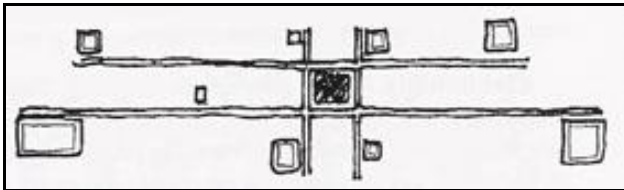
Şekil 5.14.: Kullanışlı mekan

+ Kullanışlı olmalıdır: Başarılı kamu mekanları aynı zamanda çok kullanılan mekanlardır. Sadece güvenli, huzurlu, sağlıklı mekanlar değildirler, bunun yanında kolay ulaşılabilir ve her tür kullanıma imkan veren alanlardır. Mekan bir çok seçenek sunar ve seçme olanağı verir. Sağladığı pasif ve aktif rekreatif faaliyetler kullanıcıyı doyurucudur. Gerek oturarak gerekse ayakta gerçekleştirilen eylemler için üstü kapalı ve açık farklı mekanlar barındırır. Başarılı bir kamu mekanı insanlara enerji verir. Toplumdaki birey olma kimliğimizi ortaya koyar (Şekil 4.14).



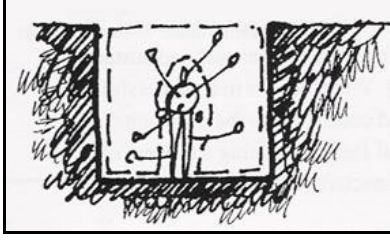
Şekil 4.15.: Anlamlı mekan

+ Anlamlı olmalıdır: Başarılı kamu mekanları anlamlıdır. Bir hikayesi, geçmişi vardır. Mekanın Geçmişte orada gerçekleştirilen olaylara bir saygısı vardır. İnsana ayrıcalıklı bir mekanda olduğu izlenimini verir. Kendi öz kimliğimizi hatırlatır. İnsanlara geçmişteki önemli olayları çizgi ve formlarla birtakım figürlere yansıtarak başarılı bir şekilde anlatır. Mekanın zengin geçmişinden ötürü; bir maddesel varlığı, manevi ağırlığı, yoğunluğu, derinliği vardır (Şekil 4.15).



Şekil 5.16.: Birleştirici mekan

+ Birleştirici olmalıdır: Başarılı kamu mekanları etrafındaki diğer kamu mekanlarını birleştirici niteliğe sahip olmalıdır. Kentin akslarını şekillenmesini etkileyebilirler. İlginç bakış açıları sunabilirler. Diğer kamu mekanları ile kurdukları bağlar da peyzaj elemanları ile desteklenmiştir (Şekil 4.16).



Şekil 4.17: Duygulara hitap edebilen mekan

+ Duygulara hitap etmelidir: Başarılı kamu mekanları duygulara hitap etmelidir. İnsanoğluna hitap edebilmeli ve onun duygularını harekete geçirip eğlendirmeli ve düşündürmelidir. O mekandaki bir kullanıcı neşe, huzur, önsezi, merak, gurur, gibi duyguları tecrübe ettirebilen, hisleri doyurucu, fırsatlar sunmalıdır. Üzüntü, acı, kızgınlık gibi negatif duygular yalnız bazı özel mekanlarda insana hissettirilmelidir. Örneğin; mezarlıklar, savaş hatıraları ve trajedik bazı olayları hatırlatan anıtlar gibi. Mekan da bulunduğuz süre içinde, duyduğumuz mutluluk, mekanı terk ettikten sonra bile canlı bir şekilde hafızamızda kalabilmelidir (Şekil 4.17) (White, 1999).

Yayalaştırılmış sokakların ideal açık hava rekreasyon alanı şeklinde kamuya daha iyi hizmet edebilmeleri yukarıda sayılan kriterlere bağlı kalınarak gerçekleştirilebilir. Genel kriterlerden sonra bu kriterlerin uygulanmasında önemli payı olan kent mobilyaları ve bitkisel materyal ile ilgili önemli hususlar ve gerekli bilgiler bir sonraki bölümde sunulmuştur.

4.2. Yayalaştırılmış Sokaklarda Kullanılan Peyzaj Tasarım Elemanları

Yayalaştırılmış sokaklar tasarlanırken kullanılan donatı elemanlarının o mekanı özel kılmaya yardımcı olması beklenir. Bu sokaklar donatılırken en çok kullanılan metot elemanların performansları hakkında bilgi edinilmeden kataloglardan mobilya seçmeye çalışmaktır. Bir yayalaştırılmış sokak donatılırken; o mekanın türüne, büyüklüğüne, ölçeğine, konumuna ve o sokakta hakim materyallere bakılarak karar verilir. Başarı ancak bir tema altında şekillenen birbiriyle uyumlu elemanlarla elde edilebilir. (Rubenstein, 1992)

4.2.1. Yayalaştırılmış Sokaklarda Kullanılan Yapay Elemanlar

Günümüz kentlerinde rekreasyon ihtiyacını karşılamak için yayalaştırılan sokaklarda yapılacak düzenlemelerde, kent mobilyalarıyla da bir bütünlük sağlanmalıdır. Görsel ve işlevsel olgular bir arada bulunduğu; tek tek olmalarından çok daha fazla etki yaratacak ve bu şekilde donatılar ya da kent mobilyaları arasındaki kopukluklar ve dış etkiler en az düzeye inecektir.

Yayalaştırılmış sokaklarda kullanılan ve insanların çeşitli ihtiyaçlarını gidermeye yönelik olarak tasarlanan yapay donatı elemanları şu şekilde sıralanabilir:

1. Oturma birimleri (banklar, sandalyeler, grup oturma elemanları)
2. Zemin kaplamaları (beton, taş, ahşap, asfalt, tuğla v.b.)
3. Aydınlatma elemanları (yol aydınlatıcıları, alan aydınlatıcıları)
4. Sınırlandırıcılar (caydırıcılar, sınırlayıcılar, yaya ve trafik bariyerleri)
5. Sanatsal objeler (heykeller, su öğeleri)
6. İşaret ve bilgi levhaları (yönlendiriciler, yer belirleyiciler, bilgi iletişim panoları)
7. Diğer öğeler (satış birimleri, çiçeklikler, bayrak direkleri, çöp kutuları, bisiklet park yerleri, umumi tuvaletler...) (Yıldızcı. 2001).

Yayalaştırılmış sokaklardaki donatı elemanlarının kullanım amaçları şu şekilde sıralanabilir:

-Güvenlik amaçlı,	-Bilgi verme amaçlı,
-İşaret verme amaçlı,	-Süsleme amaçlı,
-Barındırma amaçlı,	-Eğlenme, oyun, dinlenme amaçlı,
-Satış ya da alışveriş amaçlıdır.	

Kent mobilyaları işlevlerini yerine getirebilmeleri için bazı özelliklere sahip olmalıdırlar. Bu özellikler genel olarak;

- a) Tasarımlarında hedef ekonomik, fonksiyonel ve estetiklik,
- b) Maliyetinde parasal kaynaklara uygunluk,
- c) Çabuk bulunup, kolayca uygulanabilirlik,
- d) Yüksek fizibilite ve sağlamlık,

- e) Standartlara uygunluk,
- f) Ergonomiklik,
- g) Tasarımcının özgün çizgilerini taşıma,
- h) Vandalizm'e dayanıklılık,
- i) Bakım kolaylığı,
- j) Taşınabilirlik, monte ve yedek parça bulmada kolaylık,
- k) Malzeme ve işçilik seçimine uygunluk şeklinde sıralanabilir

Bu bağlamda üretilecek kent mobilyaları, her zaman yaya sokağı içinde yaşamı kolaylaştırıcı ve insanları rahatlatıcı olabilecektir. Kısacası, kent mobilyası amacına uygun üretilecek ve uygun yerde kullanılacaktır. (Kesim ve Eroğlu, 2001)

4.2.1.1. Oturma Elemanları

Yayaların dinlenmesi amacıyla yayalaştırılmış sokaklar boyunca yer yer oturma üniteleri tasarlanmalıdır. Fiziksel dinlenmeye yönelik temel donatılardan oturma üniteleri, kullanımın yerine ve türüne göre farklı düzenlemelerde olabilir. Oturma üniteleri ayrıca çiçeklik, duvar gibi elemanlarla birlikte düşünülebilir ve gereğinde sosyal iletişimi sağlamak amacı ile oturma grupları biçiminde düzenlenebilir. (Zeren, 1989)

Oturma elemanı özellikle kolay ulaşılabilir olmalıdır. Oturma elemanı yüzeyi kaygan ve parlak olmamalı, ağır metallerden özellikle betondan uzak durulmalıdır. Oturma elemanının önünde engel bulunmamalı ve basamakla çıkılmamalıdır, (Stoneham ve Thoday, 1996)

'Federal Building Plaza' tarafından yürütülen bir araştırmada insanların öncelikle ahşap oturma elemanlarını daha sonra sırasıyla basamakları, çiçeklikleri ve taş oturma elemanlarını ve son olarak da yerde oturmayı tercih ettikleri belirlenmiştir. (Marcus ve Francis, 1997)

Oturma ünitelerinde dikkat edilmesi gereken kriterler şu şekilde sıralanabilir:

-Yaya sokaklarında yer alan oturma donatıları güneşe manzaraya veya aktivite alanlarına karşı yönlendirilmelidir ve yaya yoğunluğuna göre gereken sıklıkla yerleştirilmelidir. Aktivitelere sırtını dönmüş şekilde konulmuş bir bankta insanların

aktiviteyi seyredebilecek şekilde uygun olmayan oturma pozisyonları aldığı gözlenmiştir.

-Oturma yerleri çeşitli seçenekler halinde düzenlenmiş olmalıdır (gölgede, güneşte, tekli çiftli, grup halinde, karşılıklı, sırt sırta vb.),

-Oturma bankları fiziksel olarak konforlu olmalıdır.



Şekil 4.18.: a- çift yönlü arkalıksız 's' oturma elemanı (www.southend.gov.uk), b – Arkalıklı oturma ünitesi (http://broken.typepad.com/b/place)

Her insanın rahat ettiği belirli bir oturma şekli vardır. Bu sebepten dolayı yoğun kullanım olduğu yerlerde konuşlandırılacak elemanların farklı tarzlarda olmaları gerekir (Ocakçı, 2004). Kişilerin çok kısa süre oturma ile ilgili gereksinimlerini karşılayacak oturma birimleri aralıksız olarak düzenlenebilir. Ancak sohbet veya uzun süreli dinlenme amaçlı kullanılan oturma birimleri arkalı olmalıdır (Şekil 4.18).

Bir dinlenme alanının tasarımı yapılırken oturma elemanının yanında tekerlekli sandalye için gerekli alan bulunmalıdır. Ayrıca yaşlı insanların ve özürlü kişilerin otururken veya kalkarken kollarını dayayıp destek alabilmeleri için oturma elemanının kolları bulunmalıdır. Oturulan bir konumdan, kalkmak için de ayak boşluğu gerekmektedir (Erkesim, 1999)

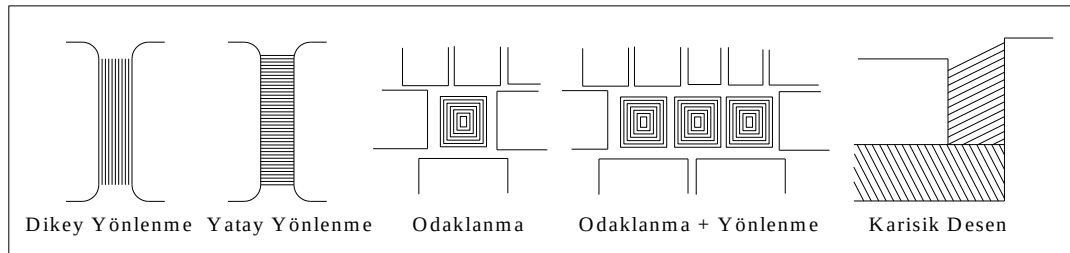
Oturma öğelerinin ait olduğu kişi, kuruluşlar ya da yerel yönetimlerce zaman geçirilmeden onarıldığı ya da bakımının sürekli yapıldığı izlenimi kullanıcılarda yerleştiği sürece vandalizmden kaynaklanan zararın en aza indirilebildiği gözlenmiştir. Bu açıdan oturma birimlerinin zaman içinde yenilemesi gerekebilecek parçaları hazır bulundurulmalıdır. (Veral, 1998)

4.2.1.2. Zemin Kaplamaları

Yayalaştırılmış sokakların tasarımında kaplama ya da döşemeler önemli bir öge olup, çoğu kez, yaya yolu düzenleme projelerinin belkemiğini oluşturur. (Seçkin, 1997). Yaya yolları düzenleme ve kaplamasında, servis araçlarının üzerlerinden geçeceğinin hesap edilmesi gereklidir. Zemin kaplamaları, çeşitli amaçlarla kullanma biçimine (yürüme, koşma, paten, bisiklet vb.) uyum gösterecek durumda olmalıdır. Kaplama dokusu mekan hissini güçlendiren bir öğedir (Ocakçı, 2004).

Yayalaştırılmış sokakları kullanan özürllülerinde rahat etmesini sağlamak amacıyla zemin kaplaması kaymayı önleyici ve dolaşmayı kolaylaştırıcı olmalıdır. (Erkesim, 1999) Yaya sokaklarında döşeme elemanı olarak siyah asfalt kullanmaktan kaçınmak gerekmektedir. İç karartıcı ve araçlara hitap eden bu döşeme sokağın yaya çekim potansiyelini düşürebilir.

(www.rockvillemd.gov/towncenter/design/section13.pdf)



Şekil 4.19: Zemin kaplamasında şekil- işlev arasındaki ilişki

Sokaktaki zemin kaplaması ile mekana; yatay ve dikey yönlenme, odaklanma, odaklanma+yönlenme veya karışık desen ile yönsüzlük duygusu yaratılabilir. Yaya sokağı eğer bir objeye yönlaniyorsa çizgiler onu belirtmelidir. Örneğin kare kaplama deseni ile mekanda odaklanma yaratılabilir. Bu şeklin belirli bir yön de tekrarlanması hem odaklanma hem de yönlenme yaratılır. Karışık desenlerle ise mekanda bir yönsüzlük hissi uyandırılabilir (şekil 4.19) (Ocakçı, 2004).

Yüzey kaplamasında kullanılacak materyal için fiyat ve sağlanabilirlik önemlidir. Genel olarak kullanılacak materyal, ucuz ve bakım masrafları düşük fakat yaya yoğunluğunu kaldırabilmesi için de dayanıklı olmalıdır. Ayrıca uzun ömürlülük ve çatlamalara dayanıklılık da tercih nedenidir (Güney ve diğ. 1995).

Döşeme konstrüksiyonunda emniyet, gürültü, ışığı yansıtma özellikleri önemli tasarım kriterleridir. Özellikle yayalaştırılmış sokaklarda kaygan olmayan

materyalden yapılmış döşemeler kullanılmalıdır. Yumuşak ve kaba döşeme dokusu gürültüyü emer ve yansıtmaz. Diğer taraftan yayalaştırılmış sokaklardaki binaların yakın çevrelerinde yer alan döşemelerin güneş ışınlarını yansıtması üzerinde düşünülmesi gereken önemli bir tasarım kriteridir. Ayrıca böyle alanlarda kullanılacak materyalin, döşeme konstrüksiyonuna gösterecekleri davranışların da önceden bilinmesi gerekir. Özellikle bina yakın çevrelerinde bazı döşemeler yosun tutmayı kolaylaştırır ya da teşvik edici olabilir. (Uzun, 1996)

4.2.1.3. Aydınlatma Elemanları

Yayalaştırılmış sokaklarda gece güvenliği sağlamada en önemli unsur caddedeki aydınlık seviyesidir. Bu faktör aynı zamanda caddenin gece kullanılabilirliğini belirleyen bir unsurdur. 24 saat canlı ve yaşayan mekanlar elde etmek doğru bir aydınlatma sisteminin oluşturulmasıyla mümkündür. Bir temaya sahip yayalaştırılmış sokaklarda mekana özgü özel tasarım aydınlatma elemanlarının kullanılması mekanı daha özel kılan bir faktördür (Şekil 4.20).



Şekil 4.20.: Temalı yaya alanlarından farklı stillerde aydınlatma elemanı örnekleri Disneyland – Paris- (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Yayalaştırılmış sokaklarda kullanılan aydınlatma sistemi genel olarak 3 grubu ayrılabilir.

- a. Fizyolojik aydınlatma, cisimlerin bütün gerçek nitelikleri ile en kısa zamanda, yorulmadan görülebilmesi için göz fizyolojisinin gerektirdiği ışık bileşimi, dağılımı ve şiddeti ile ilgili koşulların gerçekleştirilmesi için yapılan aydınlatma.
- b. Dekoratif aydınlatma, cisimlerin görülmesi istenen biçim ve formda, tasarlanmış olan estetik etkiyi ortaya çıkarmak için yapılan aydınlatma.

c. Dikkati çeken aydınlatma, gözlemcinin bir cisim ya da olay üzerine dikkatini çekmeyi amaçlayan aydınlatma sistemleridir.

Bir başka açıdan ele alındığında, yayalaştırılmış sokaklardaki dış aydınlatmanın amaçları aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

- a. Yayaların ve araçların emniyet içinde hareket etmesini kolaylaştırmak, çevre güvenliğini arttırmak, çevreye ve insanlara zarar verebilecek olası olayları minimuma indirmek,
- b. Yayalaştırılmış sokaklardaki bina cephelerinin okunabilirliğini artırmak
- c. İstenilen aydınlık düzeyi sağlanarak, bir bölgenin gece kullanımını özendirmek için, o bölgeye ait göze çarpan özellikleri açığa çıkarmaya yardımcı olmak (Göl, 2004).

Yaya yollarının aydınlatılmasında göz önünde tutulması gereken bazı hususlar şunlardır:

- Aydınlık seviyesi: Konuma, yaya miktarına ve yayalaştırılmış yolu toplu taşıma otobüs veya tramvaylarının kullanıp kullanmadığına göre değişir. Aydınlık seviyesinin dengelenmesi, önemli peyzaj öğelerini gösterirken yol boyunca yürüyen bir kimsenin de rahatını sağlar.
- Güvenli hareket: Yayalar doğal olarak çevrelerini gördüklerinde kendilerini güvenli ve rahat hissederler. Aydınlatma güven unsurunun oluşmasında en önemli kriterdir.
- Kaplama materyalinin etkisi: Yaya yollarında kullanılan döşeme materyali aydınlatma tür ve seviyesini etkiler. Dökme beton gibi yüksek referanslı bir materyal kullanılarak oluşturulan yaya yollarında düşük bir aydınlatma seviyesi söz konusu olabilirken pürüzlü bir dokuya sahip materyalle döşenen sokakların daha fazla aydınlatılmaları gerekir.
- Aydınlatma modeli: Yolun ilginçliği ve kullanım cazibesi üzerinde etkili olur. En iyi yaya aydınlatması, yol boyunca düzenli bir ışık dağılımı ile mümkün olur. Bu şekilde konfor artırılır ve daha net bir görünüş elde edilebilir. Armatürün şekli aydınlatma elemanının ışık dağılımını sınırlayabilir. Armatür aralıkları, ışık dağılım alanları bindirmeli olacak şekilde planlanmalıdır.

Dekoratif yaya yolu armatürlerinin uygun yerleri ve aralık mesafeleri, aydınlatmanın yola ulaşımını sağlayacak ve yol boyunca görsel görünüm başarılabacak şekilde ayarlanmalıdır.

Yayalaştırılmış sokağı iki yandan çevreleyen sokak mekanının oluşmasına katkıda bulunan ve çoğu zaman mimari özellikli cepheleri ile yaya çekim potansiyeli bulunan bina cephelerinin aydınlatılması bir diğer önemli konudur.

Başarılı bir cephe aydınlatması sadece mimari yapının estetik görünümünü değil, aynı zamanda bu yapıyı tüm peyzaj dizaynı ile bütünleştirir ve güveni rahat bir çevre oluşturur. Cephe aydınlatması pozitif toplum etkisi oluşturulmasına ve kent görkeminin ifade edilmesine de olanak verir (Seçkin, 1997).

4.2.1.4. Sınırlayıcılar, Engelleyiciler

Dış mekan içinde insan trafiğinden çok, görsel engel oluşturmada araç trafiğinin kontrol altında tutulmasını sağlarlar. Sınırlayıcılar çeşitli materyallerden, örneğin ahşap, metal, doğal taş ve betondan yapılabilir (Şekil 4.21 a-b-c). Uygulamalarda bir çok tip ve sanayi ürünü olan hazır elemanlara hatta dış mekan aydınlatma fonksiyonlarıyla birlikte kombine edilmiş olarak sağlanabilirler.



Şekil 4.21: a- Klasik sınırlayıcı (www.cis-streetfurniture.co.uk) b- Loure müzesi yaya bölgesinde kullanılan aydınlatma ve sınırlayıcının bir arada çözümlendiği donatı elemanı (Fotoğraf: Günseli Döllük) c- Küre şekilli sınırlayıcı (Tsuru, 1992)

Sınırlayıcılar yapım materyaline bağlı olarak çok değişik form ve boylarda yapılabilir. Yuvarlak ve kare olarak doğal taştan tasarlanabildiği gibi ince uzun dörtgen bir form ya da yuvarlak bir direk şeklinde de olabilir. Yapım materyali ne

olursa olsun değişik renk doku ve tekstürde yapılarak benzer amaçlar için yayalaştırılmış sokaklarda sıkça kullanılan bir donatı elemanıdır (Uzun, 1996).

Her nereye konuşlandırılacak olursa olsun iki sınırlayıcı arasındaki uzaklık bir tekerlekli sandalyenin rahatça geçebileceği bir ölçüde olmalıdır. Bir tekerlekli sandalyenin genişliğinin 70- 85 cm arasında olduğu düşünülecek olursa iki sınırlayıcı arası da minimum 90 cm olmalıdır.

4.2.1.5. Sanat Öğeleri

Sanat öğeleri yaşadığımız çevrede insanları eğlendirici ve eğitici amaçla kamu kullanımına sunulmuş aşağıda sıralanmış üç özelliği sergileyebilen öğelerdir.

- Tarihi, - Estetik, - Fonksiyonel

Sanat öğeleri kamu alanlarında şu şekillerde bulunabilir:

Heykel (sculpture)

Anıt (monuments)

Fresk- duvar resmi (Murals)

Çeşme (Fountains)

Bunlara ek olarak oturma, aydınlatma ve işaret elemanları da aynı zamanda bir sanat öğesi niteliği taşıyabilirler (Şekil 4.22).



Şekil 4.22: Melbourne- yayalaştırılmış Swanston Street Walk sokağında bulunan sanat öğeleri a- Yaya figürleri b- Sanat öğesi niteliğini taşıyan aydınlatma elemanı direği c- Granit blok taş ve metalden oluşturulmuş cüzdan şeklindeki sanat objesi (Gehl ve Gemzøe, 2001)

Sanat, hislerimizi uyaran ve duygularımızı canlandıran bir üründür. Bu ürün güzel, ilginç, tartışmaya yol açan, bizi duygusal açıdan harekete geçiren, eğitici veya tarihi ve kültürel yönden bir anlam sergileyebilir.

'Sanat' ve 'kamu' farklı kategorilerde yer almaz veya tamamen farklı olgular değildir. Sanat, tanım olarak kamudur. Sanatsal çalışmalar, kamusal alanlarda oluşan hareketlerin bir sonucudur. Sanatın arenası, kamusal alandır.

–Ludger Gerdes

Kamusal alanlarda o mekana bir kimlik kazandıran, sanatın bir çok formu mevcuttur. Bir çok şehirde; farklı tarihsel sahneleri anlatan her çeşit heykel, farklı stillerde oluşturulmuştur. Duvar resimleri bina cepheleri üzerinde bazen bir ürünün reklamını yapmak amacıyla veya kültürel, tarihsel veya görsel bir gösteri sunmak amacıyla oluşturulmuş olabilir. Süs havuzları suyun serinliğini ve yansıtma özelliğini kullanır, hareketli su ile trafik gürültüsü algı dışına atılabilir. Sanat öğelerinin aynı zamanda bir oyun aracı olma özelliği çoğu zaman göz ardı edilir. Çocuklar için sanat öğeleri aynı zamanda oyun potansiyeline sahip nesne olarak algılanır. (www.geocities.com/Paris/1555/public_art)

Örneğin Barselona’da Beverly Pepper tarafından tasarlanan Parc l’Estacia del Nord da sergilenen seramikten ejderha şeklindeki sanat ögesi aynı zamanda çocukların tırmanıp üzerine çıkabileceği bir oyun aracı niteliğindedir.

Kamusal alanlardaki Sanat öğeleri o mekana bir kimlik kazandırma aracıdır.

(Sucher, 157).

Lineer bir aks olan yayalaştırılmış sokaklarda konuşlandırılacak sanat öğelerinin bir odak noktası ve buluşma noktası niteliğine sahip olacağı düşünülerek planlanmalıdır. Sanat ögesinin oluşturulacağı malzeme mümkün olduğunca o yöreye has materyallerden seçilmelidir ve bölgedeki hava koşullarına dayanıklı olmalı, kolay yıpranmamalıdır. Mümkün olduğunca keskin, insanlara zarar verebilecek hatlara sahip olmamalıdır. Sanat ögesi aynı zamanda sokağın bir simgesi olduğundan o şehrin veya bölgenin tarihinde yaşanmış önemli bir olayı yansıtması o mekana daha farklı bir anlam katabilir. Ayrıca konulacağı yerde yaya trafiğine engel teşkil etmemelidir. (<http://www.rockvillemid.gov/towncenter/design/section13.pdf>)

4.2.1.6. İşaret ve Bilgi Levhaları

İşaret levhaları, ilan, tabelalar, yönlendiriciler, yer belirleyiciler, bilgi iletişim panoları bilgi alma ihtiyacı sonucu ortaya çıkmış öğelerdendir.

Fiziksel ve sosyal çevre içinde yaşamını sürdüren insanoğlu çevresiyle sürekli bir bilgi alışverişi içindedir. Ondan gelen uyarıları duyu organları yoluyla belli sınırlarda algılamakta, düşünce ve davranışlarını da bu doğrultuda yaşam biçimine, fiziksel ve sosyal çevreye yansıtmaktadır.

Yaya sokaklarında yer alan bildirişim araçları genellikle yerleştirildikleri konuma göre; zemin katta yer alan tanıtım levhaları, pencere altı panoları, cam üzerindeki yazılar, bina boyunca yer alan panolar, (yatayda ve düşeyde), duvar resimleri ve yazıları, duvar afişleri şeklinde sınıflandırılırlar. (Özaydın ve diğerleri, 1989)

İlan: Ticari amaçlı olmayan duyuru veya bilgilendirme elemanlarını,

Reklam: Her türlü ticari ilanı,

Tanıtım: Bir kimsenin veya kuruluşun tanınmasını sağlamayı,

Reklam alan ve yerleri: İlan ve reklamın konulup asılabildiği her türlü yer ve alanları,

İlan levhası: Ticari amaçlı olmayan duyuru veya bilgilendirme elemanlarının asıldığı sergilendiği alanları ifade etmek için kullanılan terimlerdir.

Özellikle ticari amaçla yayalaştırılmış sokaklarda reklam, ilan ve panoların düzensizliği sıkça karşılaşılan bir sorundur. Yerel yönetimlerce bu tür özel mekanlara birtakım düzenleyici kurallar getirilmeli ve sokak devamlı suretle kontrol altında tutulmalıdır.

Tarihi niteliğe sahip yapılarda ilan ve tabelalar asılırken yapıya zarar verilmemesine dikkat edilmelidir.

Yaya yolu üzerine gelecek şekilde konacak levhaların en alt noktası ile yaya yolu kotunun en yüksek noktası arasında en az 2,50 m.lik düşey açıklık bulunmalıdır.

Bez afişlerin yerden yüksekliği $H=5.00$ m.'den az olmayacak şekilde ve yola paralel olarak uygun görülen yerlere asılabilir.

Bina sağır duvarlarına konulacak olan reklamlar görsel, sanatsal ve estetik değerler taşımalıdır. (Bitkilerle de düzenleme yapılabilir.)

Yaya yolu üstüne yaya sirkülasyonunu engelleyecek şekilde tanıtım tabelası konulmamalıdır (<http://www.ibb.gov.tr/ibbtr/144/14407/01/reklamveilan.htm>).

İlan Panoları Düzenleme İlkeleri:

- Çeşitli fonksiyon bölgelerinin özelliklerine göre, reklam panoları renk, boyut ve nitelik bakımından farklılaşabilir.
- Reklam ve afiş panolarının boyutlarda, malzemede, renkte ve konumlandırmada bir disiplin getirilerek mevcut görsel kirlenme ortadan kaldırılmalıdır.
- Tarihi cephelerden gelen boyut, oran ve renklerin bu elemanların tasarımında ve konumlandırılmasında katkısı olmalıdır.
- Koridor niteliğindeki caddenin genişliğini daraltmayacak biçimde düşünülmesi gereken reklam ve afiş panoları, düşeyde uygulanırken, belli bir çıkma mesafesi kabul edilmelidir. Binanın yüksekliği boyunca değil, ancak zemin kat hizalarında, standart boyutlarda yer almalıdır. Yatayda ise, cephe özelliğini bozmayacak biçimde ve salt zemin kat üst hizasında standart boyutlarda olmalıdır.
- Ayrıca yeni yapılacak binalarda da bu panoların varlığı, tasarımda bir veri olarak kabul edilmelidir.
- Üst katlardaki fonksiyonların tanıtım levhaları ya toplu halde zeminde bir plastik öge üzerinde ya da bina içinde girişte belirlenecek standartlara uygun olarak yer alabilirler.
- Dükkanların tenteleri aynı zamanda tanıtım ve reklam amacına da hizmet edebilir. Yazılar standart olmalı ve tenteler tarihi çevrenin karakterine uygun, monotonluğu kırarak bir renk armonisi içinde düzenlenmelidir.
- Bildirişim elemanları kamu alanları düzenini tamamlayıcı nitelikte olup diğer kent mobilyaları ile de uyum sağlamalıdır (Özaydın ve Diğerleri,1989).

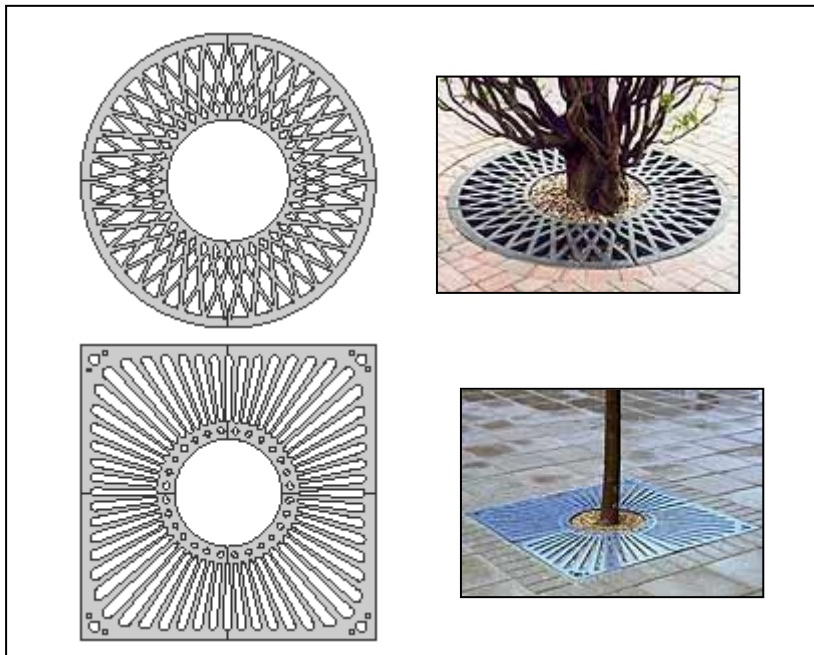
4.2.1.7. Yayalaştırılmış Sokaklarda Kullanılan Diğer Donatılar

Yayalaştırılmış sokaklarda kullanılan diğer donatılar ağaç altı ızgaraları, çiçeklikler, çeşmeler, çöp kutuları, satış birimleri, bayrak direkleri, bisiklet park yerleri, umumi tuvaletler, telefon kabinleri şeklinde sıralanabilir.

* Ağaç Altı Izgaraları:

Yayalaştırılmış sokaklarda ağaçlarla yapılacak düzenlemelerde sokak döşeme ile kaplı olduğundan dolayı ağaçların çevresinde kaplı olmayan bir toprak yüzeyi bırakılmalıdır.

Bu ağaçların köklerinin hem su hem de hava ihtiyacını karşılayabilmeleri açısından önemlidir. Ağaç çevresinde bırakılan bu alan toprak olarak bırakılabileceği gibi çim ya da yer örtücü diğer bitkisel öğelerle de kaplanabilir. Fakat en çok kullanılan yöntem fazla bakım istemeyen bir teknik olan özel ağaç altı ızgaraların kullanılmasıdır.

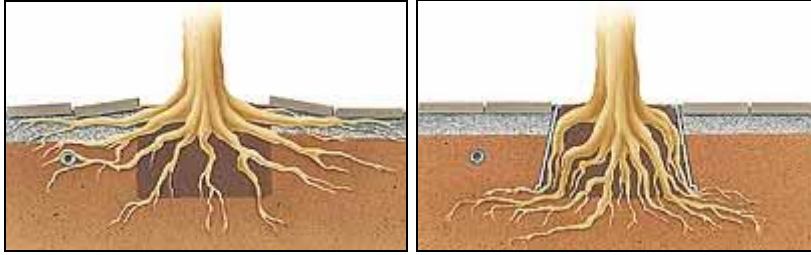


Şekil 4.23.:Ağaç altı ızgaraları plan / görünüş

Ağaç ızgaralarının suyun akışına izin veren boşlukları değişik çizgisel tasarımların ortaya çıkışına olanak sağlamaktadır. Bunların bir kısmı döşeme kaplamasına paralel ve dik çizgilerden, bir kısmı ise yine ağaç merkezinden yayılan şekilde de görülen dairesel çizgilerden oluşacak biçimde de düzenlenebilir (Şekil 4.23) (Veral, 1998).

Ağaçlar zaman içerisinde kök büyümelerinden ötürü döşemeye zarar verebilirler. Bu oluşan zararı döşemeyi kaldıran kökleri keserek gidermeye çalışmak gelişmiş olan ağaca daha büyük zararlar verilmesini ve hatta bu yüzden ağacın ölmesine yol açabilir. Bu amaçla ağaç sokak mekanındaki yerine dikilirken ağacın toprak altında bulunan çevresine şekilde de görülen kök yönlendiriciler yerleştirilir (Şekil 4.24). Bu

sadece ağacın gelişmesi sırasında döşemeye ve toprak altı borulara zarar vermesi önlenabilir. (www.cis-streetfurniture.co.uk)



Şekil 4.24: a- Kök yönlendirici kullanılmadığı durum b- kök yönlendirici kullanıldığındaki durum (www.cis-streetfurniture.co.uk)

* Çiçeklikler

Ağaçlandırmaya uygun genişlik ve koşullara sahip olmayan yaya sokaklarında kentteki yeşil aksın devam ettirilebilmesi ve görsel açıdan kaliteyi yükseltmek amacıyla çeşitli büyüklüklerdeki bitki saksıları, çiçeklikler kullanılabilir. Ağaçlandırılmış sokaklarda da yine sokağa çeşitlilik kazandırılmak üzere çiçeklikler yerleştirilebilir. Çiçeklikler ve bitki saksıları da yine sokak mekanındaki diğer öğelerle bir uyum teşkil etmelidir. Çiçekliklerin yaya sirkülasyonuna bir engel teşkil etmemeleri için donatı zonuna konuşlandırılmaları gerekir. Oturma elemanları veya diğer donatılarla birlikte çözümlenebilir.

(www.rockvillemid.gov/towncenter/design/section13.pdf).

* Çeşmeler



Şekil 4.25: a- Disneyland – Paris- fıçı şeklindeki çeşme (Fotoğraf: Günseli Döllük) b- ikili çeşme donatısı (www.trystanproducts.com) c- özürlülere uygun çeşme donatısı (www.belson.com)

İlk kent mobilyalarından olan çeşmeler geçmişte kentlinin en çok ihtiyaç duyduğu donatı elemanı olduğundan düzenlenmesine çok önem verilmiş ve birer anıt biçiminde tasarlanmıştır. Günümüzde bu önemlerini kaybettiklerinden ötürü daha basit şekillerde ve daha az sayıda kullanılsalar da yaya sokaklarında bulundurulmaları zorunlu bir ihtiyaçtır. Sokak mekandaki düzenlemeye göre çok değişik şekillerde tasarlanabilirler (Şekil 4.25 a-b-c).

* Çöp Kutuları

Yaya sokaklarındaki çöp kutuları da diğer donatı elemanları gibi yayalara engel teşkil etmemeleri amacıyla bina cephesi ile veya diğer donatı elemanları ile birlikte konumlandırılabilir (Şekil 4.26).



Şekil 4.26: a- Çiçeklik, bank ve çöp kutusu kombine donatı elemanı (www.clcc.thomasregister.com) b- Bina cephesine konumlandırılmış çöp kutusu (www.escaholland.nl)

Yerden yükseklikleri ise 40-50cm arasında olması kullanım kolaylığı bakımından yararlı olur. Aralarındaki uzaklık ise 50-100m özel durumlarda ise 25m olabilir. Genel olarak yaya trafiğinin yoğun olduğu noktalarda yer almasında yarar vardır. (Giritlioğlu, 1998)

+ Çöp kutularının yerleştirilmesi gerekli yerler;

Yayalaştırılmış sokak gibi kamu mekanlarında aşağıda sayılan bazı özel bölgelere özellikle yerleştirilmesi gerekebilir.

- Oturma ve dinlenme alanları
- Yayalaştırılmış sokak üzerinde bulunan alışveriş merkezleri çıkışına
- Kalabalık ve insanların sıra oluşturabileceği yerler
- Sinema, tiyatro v.b. yerlerin çıkışları
- Yemek yenen bölgeler (özellikle fast-food'ların yakınlarına)

- Otobüs durakları, tramvay istasyonları v.b..
- Satış makinelerinin yanlarına
- Büfe ve gazete kiosklarının yanlarına (Çokar, 1994).

Çöp kutuları, yayalaştırılmış sokaklara değişik sıklıklarda yerleştirilirler. Yerleştirme sıklıkları bölgenin özelliğine, yoğunluğuna, çöp kutularının boyutlarına, toplanma sıklıklarına bağlıdır. Bir görüşe göre “birçok küçük çöp kutusu az sayıda büyük çöp kutusuna tercih edilebilir.” Bu görüşü destekleyen diğer bir görüş ise “yoğun kentsel çevrelerde herhangi bir noktadan bakıldığında her zaman rahatlıkla en az iki çöp kutusu görülmelidir.”

* Çöp kutuları oturma alanlarından 15-20 m uzaklıkta düzenlenmiş olmalıdır.

* Çöp kutuları onlara en çok gereksinim duyulacağı noktalara yerleştirilmelidir. Hoş olmayacak bir görünüm oluşturmamaları ve göze batmamaları için bu donatılar aydınlatma direkleri gibi donatılarla da gruplandırılabilir.

* Çöp kutularının tasarımında bunların ne sıklıkla boşaltılacağına bilinmesi önemli bir unsurdur. Eğer çöp kutularının her gün boşaltılacağı düşünülüyorsa bunlar kapaksız olabilir.ancak boşaltma seyrek yapılacaksa bu durumda menteşeli ve dış etkilere dayanıklı bir kapak yapısı ile donatılmaları gerekmektedir. (Veral, 1998)

* Satış birimleri, kiosklar

Yayalaştırılmış sokaklarda yer alan satış birimleri ve kiosklar ticari amaçla veya topluma bazı konularda bilgi verme amaçlı olarak konuşlandırılmış olabilir. Satış birimleri ve kiosklar sokakta yer alan diğer sokak mobilyaları ile uyum içinde olmalıdır. Sokak mekanının ortasına konumlandırılmış satış birimleri tüm cephelerinden çekici ve davetkar olmalıdır. Yaya sokağında yer alan tüm kiosklar ve satış birimleri arasındaki mesafe yayanın ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde ayarlanmalıdır. Kiosklar ve satış birimleri amaçlarına göre yere sabitlenmiş veya hareketli olarak tasarlanabilir.

(www.rockvillemid.gov/towncenter/design/section13.pdf)

* Drenaj Olukları:

Başarılı bir yaya sokağının oluşturulması aynı zamanda bazı küçük ayrıntılar içerir. Sokak mekanındaki donatılardan olan drenaj oluklarının türleri ve

konumlandırıldıkları yerler de önemli bir detaydır. Her tür hava koşulunda yaya konforunun sağlanması gereklidir. Bu sebeple yağmur sonrası zeminde su birikmemesi için sokağa doğru bir eğim kazandırılmalı ve drenaj olukları doğru bir şekilde yerleştirilmelidir (Şekil 4.27.c.).



Şekil 4.27 a- İstanbul- Şirinevler – Mareşal Fevzi Çakmak Yayaştırılmış Sokağı (Fotoğraf: Günseli Döllük) b- Straatmeubilair- Hollanda (www.escaholland.nl), c- yaya yolu drenaj oluşu (www.acoaus.com.au/streetsc)

Şekil 4.27- a’de görülen Şirinevler – Mareşal Fevzi Çakmak Yayaştırılmış Sokağındaki yanlış konumlandırılmış drenaj olukları yaya konforuna negatif bir etkide bulunmaktadır. Mağaza vitrinlerine çok yakın bir şekilde konumlandırılmış drenaj olukları yayaları tedirgin etmekte ve etkili yürüyüş alanını sınırlamaktadır. Bunun yerine şekil 4.27-b’de görülen türde ve sokak aksının ortasına konumlandırılmış elemanın kullanılması daha yerinde bir seçim olacaktır.

4.2.2. Yayaştırılmış Sokaklarda Kullanılan Doğal Elemanlar

Lineer açık hava rekreasyon alanı olarak tasarlanan sokaklarda kullanılan doğal elemanlar ağaçlar, çalılar, yerörtücüler, sarıncılar gibi bitkiler ve taş, su gibi öğelerdir. Su öğesi bir kanal veya havuzla birlikte oluşturulduğundan yapay peyzaj donatıları bölümünde incelenmiştir. Doğal taşlar ise gerek yer kaplaması gerek sanat öğesi biçiminde kullanılabilir. Bu bölümde yaya sokaklarında bitkilerin kullanım amaçları, kent peyzajına katkıları ve düzenleme kriterleri üzerinde durulacaktır.

4.2.2.1. Bitkisel Materyaller

Yayaştırılmış sokaklarda bitkilerin kullanım amaçları özellikle yoğun yapılaşmanın olduğu bölgelerdeki yaya sokaklarında:

* Daha doğal ve estetik bir doku oluşturmak,

- * Sokak mekanındaki kullanıcıyı güneşin zararlı ışınlarından koruyarak gölge vermek,
- * Sokakta bir mekan hissinin oluşmasına yardımcı olur, bir ağaç tek başına kullanılsa bile mekan yaratma gücüne sahiptir. Ağacın tepe tacı iz düşümünde döşeme farklılaşmasına gidilerek bu vurgu arttırılabilir.
- * Çevreden gelecek etkileri önleyerek yolu kullananlarda bir barınak hissi uyandırabilirler.
- * Yolun boyu ağaçların kullanılması ile yol daha belirgin bir hale gelebilir. Yayaalara yön ve hareket duygusu verebilir.
- * Yol mekanındaki özel fonksiyon alanlarını çevrelemek için kullanılabilirler.
- * Yol boyu istenmeyen görüntüleri perdelemek için kullanılabilirler.
- * Tek başlarına kullanılarak, odak noktası bir buluşma mekanı oluşturabilirler.
- * Yüksek binaların yer aldığı bir yolda insanlar kendilerini ezilmiş hissedebilirler. Bunu önlemek için ağaçların kullanılması insanların kendilerini kıyaslayıp daha iyi hissetmelerine yardımcı olur. Ağaçların tepetacı sayesinde binaların tepesi görülemeyeceği için (tepekesme), rahatla olur. (Ayaşlıgil, tarihsiz).
- * Yaya bölgesi girişlerini belirleyerek kapı etkisi oluşturan ağaçlar, sokağı sınırlayarak mekan hissi yaratır, alle oluşturarak yürümeyi teşvik eder.
- * Ağaçlar yol mekanındaki farklı nitelik ve mimari karakterdeki yapı karmaşasının etkisini azaltır.
- * Mevsimlere göre değişen görünümüleriyle doğaya yabancılaşmış kent insanına, mevsimleri gözleme olanağı verir.
- * Ağaçlar yapılarla kesin bir kontrast oluşturduklarından anımsanmaları kolaydır. Böylece kente yabancı olanların yön bulması kolaylaşır.
- * Ağaçlar görüşü sınırlayarak dikkat çeken obje etkisi ile sokaktaki yapıların ölçü ve görünüm bakımından uyumsuz ayrıntılardan bakışı uzaklaştırır.
- * Ağaçlar, kırsal peyzajdan kent peyzajına geçerken iki zıt görünüm arasındaki bağlantıyı kurar (Aslanboğa, 1986).

- Ayrıca bitkilerin estetik olarak şu özelliklerinden yararlanılır:
- + Siluetlerinden: gökyüzüne veya binaya karşı olan görünüşlerinden,
- + Plastik özelliğinden: Bitkiler 3 boyuta sahip olduklarından plastik obje etkisi yaratabilir.
- + Gölgelerinin oluşturduğı estetik şekillerden: Ağaçların gölgeleri serinlik etkisinin yanında hareketli gölgeler olmalarından ötürü duvar veya yer düzleminde ilginç görünümler oluşturabilir.
- + Yansıma: Su, cam veya aynadan yansıması hoş görüntüler oluşturabilir.
- + Giriftlik (karışıklık): Dalların sürgünlerin birbiri içine girmiş olma durumu etkileyici ve anlamlıdır.
- + Geometri: Ağaçların estetik özelliklerinden birisi de çevresi ile geometri oluşturmasıdır (Ayaşlıgil, tarihsiz).

Yeşil doku yayalaştırılmış sokak içindeki rekreasyonel ve kültürel gereksinimi karşıladığı gibi sokağın siluetini, mimari yapıların görünümünü tamamlamada ve kentin ekosistemini doğal kaynaklarını korumada büyük rol oynamaktadır. Mekanın tamamlayıcısı olarak tasarıma giren doğal öğelerden bitki materyali, mimari öğelerle ve kendi içindeki bitki topluluğı ile ilişki kurarak, renk ve tekstür açısından uyum veya kontrastlık sağlayabilir. Yaprakların dallardaki dizilişleri, yoğunlukları, titreşim veya hareketsiz olmaları, dalların yatay veya dikey yönde olmaları, bitkilere dendrolojik açıdan sayısız çeşitlilik kazandırarak bitkisel kompozisyonları zenginleştirir. Bitki formları piramit, konik veya yuvarlak gibi biçim özellikleri göstererek, mekan içinde yer alan kompozisyonlarda dominant öğe olarak ortaya çıkar ve mekan silüetine karakter kazandırır (Atabay, 1991).

Bitkilerin olgun yaşa erişmeleri en az 35 yıllık bir sürede mümkündür. Bu sebeple bitkiler mimari ve estetik etkilerinden dolayı kullanmak istendiğinde bu süreyi kısaltmak için sokak mekanına en az 12-16 cm'lik gövde kalınlığına sahip bitkilerin transplantasyonu gerekmektedir. (Rubenstein, 1992)

Düzenleme yönünden yol ağacı seçiminde özellikle yolların genişliği, yönü, türü ve konumları yapıların yüksekliği ve biçimleri dikkate alınmalıdır.

Yaya sirkülasyonuna bir engel teşkil etmemeleri açısından taçları altında yeterli boş mekan bırakan ağaç türleri seçilmelidir. Bu nedenle Düzgün ve en az 2-2.5m

yükseklikte ve aşırı kalın gövdeler oluşturmayan , dikey yönde ve dar açılı dallanan ağaç türleri alınır.

Olgunluk çağlarında yol ağaçlarının gövde kalınlıkları elektrik direklerinin kalınlığı kadar olmalıdır. Bazı ağaç türleri (palmiye ve hurmalar) gençlik yıllarından itibaren 50-60 cm kalınlığında gövde geliştirmekte, görüşü ve yaya trafiğini engellemektedir. O sebepten kalın gövde oluşturan türleri tercih etmemek gerekir.

Seçilen türler, toza yapıt ve binaların yarattığı rüzgar koridorlarının olduğu yerlerde daha şiddetli rüzgara karşı daha dayanıklı olmalı, kuvvetli kök sistemine sahip türler seçilmelidir. Türlerin yan köklenme yaparak kaldırım ve beton kaplamalarına zarar verici nitelikte olmamalarına , köklerin drenaj kanallarını tıkamamalarına, tesislere zarar vermemelerine dikkat edilmelidir. (Sevren, 2002)

4.2.2.2. Kentiçi Yaya Yollarının Bitkilendirilmesinde Temel İlkeler

Kentlerde yüksek binalar kenti yazın daha serin, kışın ise daha sıcak yapar ve rüzgara karşı koruntu oluşturur. Ancak bazı yerlerde de rüzgarın anafor etkilerinin oluşumuna neden olur. Binalar aynı zamanda gölge etkileri yapar. Buna rağmen bina ve yol yüzleri yetişme ortamı koşullarını sertleştirir. Bu durumda nisbi rutubet daha düşük, toprak rutubeti ve havalanması oldukça kısıtlı ve yetersiz kalır.

Kentlerin içleri, kırsal alanlardan daha sıcak olduğu için kent içinde yetiştirilen bitkilerin vejetasyon periyotları daha uzundur. Gece don zararları daha da azdır. Bu itibarla kentlerde, o yörenin kırsal alanlarında yetişemeyen bazı türleri yetiştirmek mümkündür. (Ürgeç, 1998)

Kent içi yaya yollarının bitkilendirilmesi yörenin fiziksel iklimik, edafik (toprak etüdü) koşullarının yanı sıra kentlerin sosyal ve ekonomik yapıları, yerel yönetimlerin bu konudaki tutumları ve olanakları da etkilenmektedir.

Kent içerisindeki yayalaştırılmış sokakların bitkilendirilmesi kentsel peyzaj kapsamındadır. Kentlerin diğer yeşil alanları ile birlikte değerlendirilip planlanması gerekmektedir.

- Ağaç aralıkları kullanım amacına göre 6-15m arasında olmalıdır.
- Fidanlar en az üç kez repikaj görmüş olmalıdır, tepe ve kök dengesi iyi, düzgün ve simetrik bir yapıda olmalıdır.

- Ağaçlar binalardan minimum 3 m uzağa dikilmelidir.
 - 5 m.'den dar yollara ağaç dikilmemelidir. Bu tip yaya sokaklarında çalı türlerinin kullanılması daha uygundur.
 - Dar yollarda ağaçlar karşılıklı dikilmemeli, üçlü dikim tekniği uygulanmalıdır.
 - Dikimden sonra ağacın dik durması için gergi sistemlerinden biri koşullara göre seçilip uygulanmalıdır.
 - Sulama, gübreleme, budama ve restorasyon gibi kültür bakım önlemleri alınmalıdır. (Sevren, 2002)
- * Yayalaştırılmış sokaklarda ağaç transplantasyonunda bazı minimum sınırlar:
- Yayalaştırılmış sokakların da bulunan trafik ışıklarının min. 7.5m önüne
 - Altyapıda bulunan gaz veya su borularından min. 1m uzağa
 - Pis su boru hatlarından min. 1.5m uzağa
 - Yangın musluklarından min. 1.5m uzağa
 - Yangın kaçışlarından 3m uzağa
 - Cadde de mevcut bulunan kısa boylu ağaçlardan min. 4-4.5m uzağa dikilmelidirler (www.sfdpw.com).

4.2.2.3. Bitkilerin Kullanıcılara ve Kente Sunduğu Katkılar

Bitkilerin kullanıcılara ve kente sunduğu katkılar tablo 4.1.'deki gibi, çevre değerini arttırma, hava kirliliğini azaltma, rüzgar kontrolü sağlama, gölge etkisi, fauna yaşamına destek, doğa sevgisi, trafiği yavaşlatma, bina yüksekliğini algılama, çevre estetiğine katkı, hava sıcaklığını azaltma, radyoaktif ışınlardan koruma, faunayı kente çekme, toplum kimliğini oluşturma başlıkları altında açıklanmıştır.

Tablo 4.1. : Bitkilerin kullanıcılara ve kente yaptığı katkılar (www.ryde.nsw.gov.au)

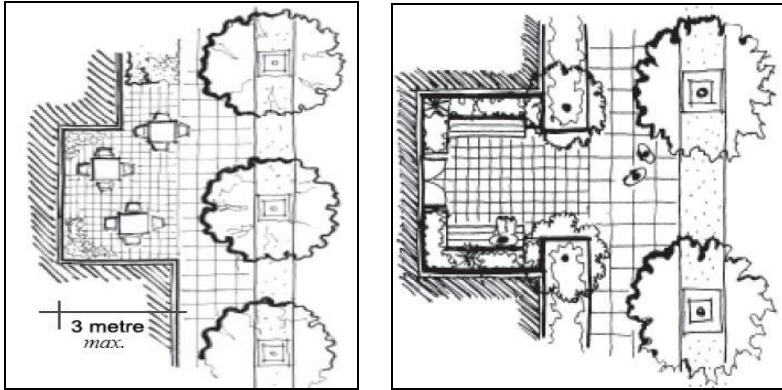
	(a) Çevre değerini yükseltme : Bir sokakta bulunan ağaçlar o sokakta yer alan binaların değerini yaklaşık %20 oranında artırır.
	(b) Hava kirliliği kontrolü: Sokak mekanında bulunan ağaçlar karbondioksiti oksijene çevirerek o sokak için bir nevi akciğer görevini üstlenirler.
	(c) Rüzgar kontrolü sağlama: Ağaçlar rüzgar kırıcı bir etki göstererek sokak kullanıcılarını sert rüzgarlar karşı koruma sağlarlar.
	(d) Gölge etkisi: Sokak mekanındaki kullanıcıları gölge sağlayarak güneş ışınlarından korurlar.
	(e) Fauna yaşamına destek: Sokak mekanındaki ağaçlar aynı zamanda bazı fauna türlerine ev sahipliği yaparak ekolojik dengenin oluşmasına katkıda bulunurlar.
	(f) Doğa sevgisi aşılama: Sokak mekanındaki ağaçlar sokak kullanıcılarına doğa sevgisinin aşılmasını sağlar. Böylece çevreye daha duyarlı bir toplum şekillenir.
	(g) Trafiği yavaşlatma: Toplu taşıma ve taksilerin geçişine izin verilen yayalaştırılmış sokaklardaki ağaçlar aynı zamanda trafiği yavaşlatıcı bir etkide bulunur.
	(h) Bina yüksekliğini algılama: Sokak mekanında yer alan binaların yüksekliklerinin insanları ezici etkisini azaltarak kullanıcıları psikolojik açıdan rahatlatır.
	(i) Çevre estetiğine katkı: Sokağın estetik değerini artırır. Sokak mekanının kullanılabilirliğini artırır. Mevsimlerin algılanmasına katkıda bulunur.
	(j) Hava sıcaklığını azaltma: Mikro klima oluşturarak yayalar için uygun bir ortam sunar ve atmosferi dengede tutar.
	(k) Radyoaktif ışınlardan koruma: Güneşin zararlı radyoaktif ışınlarından korur. Güneş ışınlarını engelleyerek yayaların Solar radyasyondan zarar görmesini önler.

Tablo 4.1.'in devamı : Bitkilerin kullanıcılara ve kente yaptığı katkılar

	(l) Faunayı kente çekme: Kent içinde doğal yaşam için mekan oluşturur. Sokak ağaçlarının bir koridor oluşturması kuşlar başta olmak üzere doğal yaşamı bölgeye çeker.
	(m) Toplum kimliğini oluşturma: Yaya sokaklarında kullanılan kent ağaçları ayrıca doğaya duyarlı toplum kimliğinin oluşmasına katkıda bulunur.

4.3. Yayalaştırılmış Sokaklardaki Yapısal Çevre Özellikleri

Yapısal çevre özellikleri yayalaştırılmış sokaklarda yer alan yapıların cephe, özellikleri; kapı pencere stilleri, çıkma, cumba vb. ile cephelerde bulunan heykel, resim, rölyef, kabartma, çiniler gibi ayrıntılar gibi yapısal özelliklerdir. Yapılarda yer alan bu gibi detaylar sokağa ayrıcalık katan unsurlardır. Yaya sokaklarında yer alan ticari amaçlı dükkanların vitrin düzenlemeleri de dikkatle ele alınması gereken konuların başında gelmektedir.



Şekil 4.28: Yapının sokaktan geri çekilmesi

Yapının sokaktan geri çekilme mesafesi: Yapının parsel çizgisinden başlaması yaya çevresinin net bir şekilde tanımlanabilmesini ve sokaktaki mekan hissini güçlendiren bir unsurdur (www.downtownelcajon.com).

Sokak mekanındaki yapıların sokaktan geri çekilme mesafeleri dinlenme köşeleri şeklinde değerlendirilerek ayrıcalıklı mekanlar yaratılabilir. Bu geri çekilme maksimum 3 metreye kadar olmalıdır. Aksi takdirde sokak mekanından kopmalar yaşanabilir. Bu geri çekilme dükkan girişlerinde yapılmışsa bitkisel materyaller kullanılarak gösterişli bir giriş yaratılırken oturma donatılarıyla da donatılabilir.

Ayrıca geri çekilme sokak mekanına ayrıcalıklı bir kafe mekanı da kazandırabilir (Şekil 4.28) (Standards and Guidelines For Sites on Pedestrian Streets, 2002).

4.4.1. Binaların Mimari Özellikleri

Yayalaştırılmış sokakları çekici kılan bir diğer özellik sokak mekanını oluşturan binaların mimari özellikleridir. Mimari Yapı öğeleri mekan kimliğini oluşturan en önemli öğelerdendir. Bunları anıtsal yapılar ve sivil mimarlık öğeleri olarak iki grupta incelemek mümkündür.

a. Anıtsal Yapılar: Anıtsal yapılar, bir kentte eğer varsa, antik çağlardan bu yana, genel olarak Helen, Roma, Bizans, Selçuklu, Osmanlı ve Cumhuriyet Türkiye'si devirleri boyunca inşa edilmiş büyük ölçekli ve genellikle sosyal ve dini nitelik taşıyan yapılardır.

Bu yapılar; tapınaklar, tiyatrolar, stadyumlar, agoralar, odeonlar, kiliseler vb. antik çağ yapıları, hanlar, hamamlar, bedestenler, camiler, külliyyeler, imarethaneler, arastalar, kapalı çarşılar vb. Selçuk ve Osmanlı Dönemi yapılar, okul, hükümet binası, gar binası, belediye binası vb. kamu yapıları ile çeşitli kamu yatırımları (sağlık, kültürel, mali, idari) yapıları gibi Cumhuriyet dönemi yapıları olabilir.

b. Sivil Mimarlık Öğeleri: Kentlerde korunması ve geliştirilmesi gerekli dokuları oluşturan geleneksel mimarlık örnekleridir. Her kentte hemen hemen o yöreye özgü mimari tarz ve malzemeyle yapılmış, konaklar ve daha mütevazı ölçeklerde bazen bir doku oluşturan yapılar bulunmaktadır.

Yapıların mimari öğeleri iç mimari ve dış mimari öğeler şeklinde ayrılabilir.

- İç Mimari Öğeleri (Plan Öğeleri): Yapıların iç mimari özellikleridir.

- Dış Mimari Öğeler (Cephe Mimari Öğeleri): Yapıların cephe özelliklerinin sokak mekanına katkıları yadsınamaz bir gerçektir. Cephelerdeki; kapı pencere stilleri, çıkma, cumba vb. ile cephelerde bulunan heykel, resim, rölyef, kabartma, çiniler gibi ayrıntılar o öğenin bulunduğu çevreye bir ayrıcalık katan unsurlardır. (Tunçer, 1995)

4.4.2. Binaların Yükseklikleri

Yüksek katlı binalar psikolojik olarak insanları rahatsız eder. Özellikle yaya sokaklarındaki bina yükseklikleri kullanıcıları doğrudan etkileyen bir unsurdur. Bu

amaçla sokağı yaya ölçeğine indirmek için ağaçlandırma çalışmasının yapılması önerilmektedir. Bu sayede ağaçların tepe tacı ile binaların yüksekliğinin algılanması engellenmiş olur. Ancak tarihi bir dokuya sahip sokaklarda mimariyi kapatmamak için yüksek boylu ağaç kullanmaktan kaçınılmalıdır.

Sokakları çevreleyen bina yüksekliklerinin sokakların algılanması ile yakından ilişkisi vardır.

1:1 orantılı sokaklar tam bir kuşatma sağlar. (45’)

1:2 orantılı sokaklar kuşatmanın alt eşiğidir. (30’)

1:3 orantılı sokaklar minimum kuşatmayı sağlar. (18’)

1:4 orantılı sokaklarda kuşatma etkisi kaybolmuştur. (14’)

Sokakların algılanmasında sokakların uzunluğu da önemlidir. Yürüyüş mesafesi uzunluğunda sokak çabuk algılanır. Başlangıcı ve bitişi akılda kalır. Taşıt aracının hızına bağlı olarak sokak uzunluklarının algılanması da farklılık yaratır. Yaya olarak 2,5 km’lik bir uzunluk rahatlıkla algılanabilirken, otomobil ile 25 km’lik bir uzunluk algılama kişinin sınırları içine girer (www.bulentturan.com/bilimsel).



Şekil 4.29: Bina cephesinde bölgeleme (Standards and Guidelines For Sites on Pedestrian Streets, 2002).

Yapıların yayaları ezici etkisini azaltmak için ayrıca bina cephesinde yapıda alt orta ve üst bölümde farklılıklar yaratılarak algıda yanıltma yaratılabilir. Yapıdaki alt bölüm dekoratif olan kısımdır. Bu bölümde çeşitli taş oymacılığı seramik işlemeciliği gibi yapıya kimlik kazandıran unsurlar kullanılabilir. Ayrıca basket çiçekliklere de yer verilebilir. Binanın üst bölümünde ise yapının bitişini vurgulayan bir bitiş elemanına ihtiyaç vardır (Şekil 4.29) (Standards and Guidelines For Sites on Pedestrian Streets, 2002).

Mevcut binaların yanına yeni bir bina yapılacağı zaman, bu yeni binanın kat yüksekliği pencereler ve diğer bina detayları bakımından caddedeki diğer yapılar ile uyum içinde olmasına dikkat edilmelidir. (East market street pedestrian scale overlay plan)

4.4.3. Binaların Cepheleri

Binaların yol, meydan ve diğer ortak kamu kullanım alanlarına açılan tüm dış cepheleridir. (<http://www.ibb.gov.tr/ibbtr/144/14407/01/reklamveilan.htm>)

Yayalaştırılmış sokaklardaki cephe zenginliği insan çeken faktörlerden biridir. yayalaştırılmış sokaklardaki rekreatif etkinliklerin başında gelen yürüme eylemi, sokakta yer alan bina cephelerinin insanlara sunduğu görsel şov ile daha zevkli bir etkinliğe dönüşür.

Cephe zenginliği gezinme eylemini daha özel kılan bir faktördür. Sokakta yer alan binaların cepheleri ne derece zengin olursa sokağa insan çekme oranı o oranda yüksek olur ve bu şekilde bu sokaklardaki en başta gelen rekreatif etkinliklerden olan yürüme eylemi için bir potansiyel sağlanmış olur. Bina cephelerinin zenginliği ayrıca insanları keşfe yönelterek yürümeye teşvik eden bir unsurdur.

Yayalaştırılmış alışveriş sokaklarında yer alan yapıların cephelerine ilişkin kriterler:

- + Görülebilirlik: Yayalar için aktif ve ilginç bir çevre yaratabilmek ve satıcıların ürünlerini ve hizmetlerini satabilmeleri için dükkan cephelerinin transparan olması gerekir. Dükkan ön cephesinin %70'i dükkan giriş kapısının ise %50'si için cam ve benzeri transparan malzemeden oluşması gerekmektedir.
- + Girişler: Tüm ana girişler ana sokağa açılmalı ve mümkün olduğunca sokak ile aynı seviyede yer almalıdır. Ayrıca yükseklik farkının bulunduğu yerlerde merdivenden çok rampa ile çözümler üretilmelidir.
- + Bina cephesinde sanat: Bina duvarlarında, girişlerde, vitrin düzenlemelerinde, yer düzleminde, akla gelebilecek her türlü alanda sanatsal fırsatların yaratılması yaya çevresinin kalitesini yükselten bir unsurdur.
- + Dükkan önlerindeki aydınlatma: Dükkan önlerinin aydınlatılmasında abartıya kaçılmamalı yeterli ölçüde aydınlık seviyesi oluşturulmalıdır. O dükkanı özel kılmak için dekoratif aydınlatmaya da gidilebilir.

+ Dükkan isim tabelaları: Dükkanın kimliğini açıklayıcı öğeler, tabelalar veya ışıklı yazılar yerel yönetimlerce belirlenen kurallar çerçevesinde ve sokak için alınan kararlara uygun olarak düzenlenmelidir. (www.downtownelcajon.com)

+ Dükkan vitrinleri: Dükkan vitrinlerindeki hareketlilik başarılı bir yaya sokağın için en gerekli unsurdur. Bu sadece vitrin düzenlemelerindeki ilginçlikle değil aynı zamanda dükkan önlerinde kafelerin oluşturulmasıyla da gerçekleştirilebilir. Yaya mekanındaki her dükkan kendi kimliğini ortaya koymak için bir takım düzenlemelere gitmektedir. Dükkan önlerinin karakteri sokağın genel yapısına uygun olmalıdır. Özellikle tarihi kimliği ön planda olan sokaklarda, sokaktaki genel uyumu yakalamak için bina cephelerinin sahip olduğu stillere benzer stillerde düzenlemeler yapılabilir. Burada amaç dükkanın kendi kimliğini ortaya koyarken sokağın genel görünümünü bozmamak ve gereksiz dükkan önü donatılarla görüntü kirliliği yaratmamaktır. (<http://www.rockvillemid.gov/towncenter/design/section12.pdf>)

Çekiciliği arttırmada bir diğer dikkat edilecek unsur vitrin düzenlemeleridir. Özellikle perakende ticaretin yer aldığı sokaklarda yayalar tarafından en çok gerçekleştirilen eylem vitrin seyretmektir. Hatta yılın bazı özel günlerinde insanlar alışveriş yapmasalar bile o güne özel süslenmiş vitrinleri görmek için bu yaya sokaklarına akın etmektedirler.

Dükkan ön cephelerinde konstrüksiyon materyali olarak sokak mekanındaki diğer dükkanlarla bir uyum yakalanmalıdır. Dükkan ön cephesinde yapılan düzenlemede odak vitrin olacak şekilde düşünülmelidir.

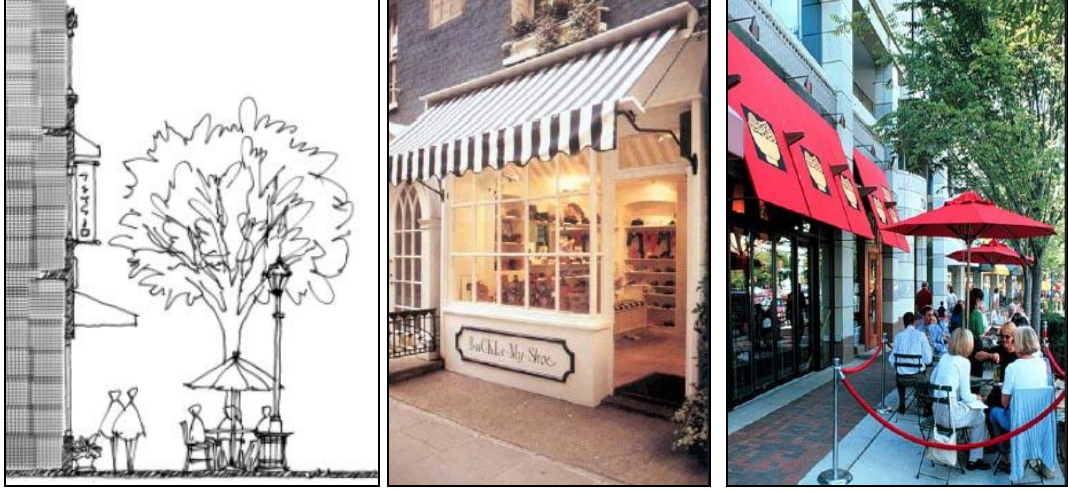
Genelde konstrüksiyonda kullanılan materyaller; ahşap, metal, tuğla, doğal taş, cam ve betondur. Yapılacak düzenlemelerde dükkanın algılanabilirliğini artırma yoluna gidilmelidir. (<http://www.rockvillemid.gov/towncenter/design/section12.pdf>)

+ Gölgelekler, Tenteler: Güneşli veya yağmurlu hava koşulunda yayaların vitrinleri rahat bir şekilde seyredebilmeleri için dükkan önü tenteleri veya gölgelekler kullanılabilir. Bu tenteler ve gölgelekler; renk ve biçim olarak dükkanın kendi kimliğini ortaya koyarken sokak mekanı ile de bir uyum yakalaması sağlanmalıdır. (www.downtownelcajon.com)

Dükkan tenteleri dükkanın veya restoranın girişini vurgulamada ve dükkana bir imaj kazandırmak için kullanılır. Ayrıca sergilenen ürünleri de güneşin zararlı ışınlarından

korurken, sokak mekanına bir doku kazandırır, ilginçlik ve farklılıklar ile bina cephesindeki monotonluğu azaltabilir.

* Yayanın görüş açısını engellememeli ve yükseklik bakımından güneşi engelleyici olmalıdır (Şekil 4.30 a).



Şekil 4.30: a- Sokak mekanında gölgelik ve tentelerin kesit görünümü, b- Tentesi, vitrini, aydınlatması, tabelası, girişi tüm elemanları birbiri ile uyumlu bir dükkan örneği. c- gölgelik ve tentesi birbiriyle uyumlu dükkan örneği (www.rockvillemid.gov/towncenter/design/section12.pdf)

* Tentelerin ve gölgeliklerin tasarımı ve konumlandırılması dükkanın cephe tasarımıyla uyumlu olmalıdır (Şekil 4.30 b-c).

* Metal, buzlu cam gibi materyallerden çok dayanıklı kumaş kullanılması daha sıcak bir görünüm sunabilir.

* Sabit tentelerden çok açılıp kapanabilir tenteler tercih edilmelidir.

* Sokak mekanı boyunca dükkan cephelerinde yer alacak tentelerin de birbiriyle uyumu yakalaması fakat bunu yaparken monotonluktan kaçınılması gerekmektedir. Örneğin aynı stilde fakat farklı renklerdeki tente, gölgeliklerin kullanılması gibi.

+ Sağır Duvarlar: Yapıların mimari biçimlenişleri, yıkılan yapılar veya yeni açılan yollar nedeniyle, bina pencerelerinin yer almadığı veya az bulunduğu cephelerdir. (<http://www.ibb.gov.tr/ibbtr/144/14407/01/reklamveilan.htm>)

Yayalaştırılmış sokaklar üzerinde yer alan binaların herhangi bir penceresi bulunmayan sağır duvarları dikkatle düşünülmesi gereken bir başka detaydır. Genellikle herhangi bir standardı bulunmayan ilanları asmak için kullanılmaları hoş olmayan görüntüler oluşturmaktadır. Bu duvarlar çeşitli uygulamalarla sanat eserine

dönüştürülebilir veya bitkisel bir düzenlemeyle özel bir mekan yaratılabilir. (Initial Design Standards and Guidelines for Centers and Corridors)

4.4. Yayalaştırılmış Sokaklarındaki İşlev Çeşitliliği

Taşıt ulaşımına kapatılan bir cadde veya sokak aşağıda belirlenen 4 temel fonksiyondan birine veya birkaçına birden hizmet edebilir:

1- Sosyo- Kültürel İşlevi

2- Ticaret İşlevi

3-Turizm İşlevi

4-Dinlenme İşlevi

*Rekreasyon amaçlı yayalaştırılan sokaklar

*Konut alanları içindeki yayalaştırılan sokaklar

Bir sokakta yaya potansiyelinin oluşması aynı zamanda o sokaktaki binaların işlevleri ile de yakından ilgilidir. Kent içinde ticari amaçlı olarak geliştirilen yaya yolları, "yaya ticaret yolları" olarak tanımlanmaktadır. Özellikle ticaret işlevi içinde perakende ticaretin yoğun olduğu merkezlerde, alışveriş için gelenler, işyerlerinde çalışanlar esas yaya potansiyelini oluşturur. Ayrıca bu tür caddelerde ticari işlevin yanında sinema, tiyatro, sergi salonu gibi kültürel etkinlik sunan yerlerin oluşturulmasının yaya yoğunluğunu ekleneyeceği düşünülmelidir (Çol,2004).

Kentin ticari karakterinin odaklandığı merkezlerinde düzenlenen bu tür yaya yolları genelde yaya yollarının, ekonomik, sosyal ve fiziki hedeflerini gerçekleştirmesi beklenir. Bu sebeple yayaların yoğun olarak etkinlik gösterdiği bu caddelerde trafiğin getirdiklerinden korunmak için yayalaştırma, fonksiyonel ve sağlıklı bir karar olarak düşünülür.

Sokaklar öncelikle tarihi bölgelerdeki yapıları araçlardan gelebilecek kazalardan egzoz ve zehirli gaz zararlarından, titreşimin yol açtığı sorunlardan korumak amaçlı yayalaştırılmaya başlanmıştır (Şekil 4.31.a). Daha sonra ticari fonksiyonlardan ötürü insanların yoğun şekilde kullandıkları yollar yayalaştırılarak yayalar için güvenli alışveriş çevreleri yaratılmaya çalışılmıştır (Şekil 4.31.b). Kimi zaman bu ticaret yolları tarihsel bir çevrede gerçekleşmiş, tarihsel çevreyi koruma ve güvenli alışveriş amaçlarına birlikte hizmet etmiştir. Tarihi çevrelerin sahip olduğu turizm potansiyeli

ise yayalaştırmanın bir diğer getirisidir. Yayaalara terk edilen tarihsel çevrede kullanıcılara rahat ve güvenli bir ortamda bölgeyi tanıma fırsatı sunulması zamanla gelen turist sayısını yükseltmiş ve çevrede ekonomik kalkınma sağlanmıştır.



Şekil 4.31.: Münih Prinzpalmarket tarihi yaya sokağı b- Nanjing Lu alışveriş sokağı

1976’da ortaya çıkan “Woonerf - yaşayan cadde” kavramıyla birlikte kimi bölgelerde yer alan sokakların araç trafiğine kapatılarak konut sahiplerinin rekreatif amaçlı kullanımlarına açılması uygulanan yayalaştırılmış sokakların bir başka modelidir. Bu tip uygulamalarda binaların zemin ve üst kat kullanımları yerleşim amaçlı kullanılmakta ve çevrede araçların yarattığı görüntü kirliliğinden kurtulmak için ise bina altları otopark amaçlı kullanılmaktadır.

Son dönemlerde popülerlik kazanan olgu özellikle yoğun yapılaşmanın olduğu ve kişi başına düşen yeşil alan miktarının düşük olduğu bölgelerde rekreasyon alanı oluşturma amaçlı olarak sokakların yayalaştırılması olayıdır. Bu sokaklarda ticaretle birlikte rekreatif etkinlikler de ön plana çıkarılmaktadır. Sokak bir lineer park şeklinde düzenlenmekte ve zaman zaman etkinlikler düzenlenerek yaya çekim gücü arttırılmaya çalışılmaktadır.

BÖLÜM 5. YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN KENT PEYZAJINA KATKILARI

Yayalaştırılmış sokaklar genellikle taşıt trafiğinden arındırılmış, yayalara ayrılmış olan alanlardır. Kent halkının gereksinimlerine; fizyolojik yönden (büfe, çayhane, gazino, wc, gibi), sosyolojik yönden (buluşma ve iletişim merkezleri olmaları nedeniyle), ekonomik yönden (alışveriş olanağı sağlaması nedeniyle) hizmet ederler (Fanusçu, 1998). Bu bölümde yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına ve kullanıcılara yaptığı katkılar çevresel, sosyal, rekreasyonel, ekonomik ve yeşil sisteme katkıları şeklinde ayrı ayrı ele alınarak incelenmiştir.

5.1. Yayalaştırılmış Sokakların Çevresel Katkıları

Bu bölümde; yayalaştırılmış sokakların çevresel anlamda kente yaptığı katkılar; hava, gürültü ve görüntü kirliliğini azaltmaya yönelik, kent merkezindeki fiziksel imajı iyileştirmeye yönelik, tarihsel bölgenin korunmasına yönelik, kültürel mirasın korunması ve eğitime yönelik, ulaşımın yönlendirilmesine yönelik, güvenli sirkülasyon ağı oluşturmaya yönelik katkıları şeklinde sınıflandırılarak irdelenmiştir.

◆ Hava, gürültü ve görüntü kirliliğini azaltmaya yönelik katkılar:

- * Taşıtların bölgeden arındırılması ile araçların çıkardıkları yoğun egzoz gazından kurtulan çevrede hava kirliliği azalmaktadır.
- * Yayalaştırılmış sokağa kazandırılan bitkisel elemanlarda karbondioksit'i oksijene çevirmekte ve bölgedeki hava kalitesi yükselmektedir. (www.newurbanism.org)
- * Araç trafiğinin alandan uzaklaştırılması çevredeki gürültü kirliliğini sona erdirmektedir. Bu şekilde daha sağlıklı çevreler kazanılmaktadır.
- * Sokağın yayalaştırılarak araçlardan arındırılması ve yakın çevre sokaklarında uygulanan trafiği yavaşlatma teknikleri sonucunda bölgedeki görüntü kirliliği ciddi ölçüde azalmaktadır. (Gülersoy ve diğerleri, 1992)

◆ Kent merkezindeki fiziksel imajı iyileştirmeye yönelik katkıları:

- * Bir sokağın yayalaştırılması sokak üzerinde bulunan binaların algılanabilirliğini arttırmaktadır.
- * Sokak mekanındaki döşeme ve mobilyaların kalite düzeyinin artması alanın çekiciliğini arttırmaktadır.
- * Popülerliği artan bu sokaklar kentlerin simgesi haline gelebilmektedir.

◆ Tarihsel bölgenin korunmasına yönelik katkıları:

- * Tarihsel değeri olan yapılar, trafiğin sebep olduğu kirlilik ve kazalara karşı korumaktadır.
- * Tarihi bölgelerde yer alan sokakların yayalaştırılması topluma tarihi değeri olan yapıları koruma bilincini aşılamaktadır.
- * Tarihsel çevre içinde dokuyu olumsuz etkilemeyen katkıda bulunan çekim noktaları yaratılmaktadır.
- * Bu şekilde tarihi yapıların sürekli korunması ile bakımı sağlanmaktadır.

◆ Kültürel mirasın korunması ve eğitime yönelik katkıları:

Kültürün ve mirasın korunması çok çeşitli alanları kapsar. Bir çok sayıda çevresel özellik ve olaylar bugünkü kültürümüzü şekillendirmiş durumdadır. Yayalaştırılmış sokaklar çevresel karakteristikleri korumanın bir başka yoludur. Charles E. Flink ve Robert Searns Greenways: a Guide to planning, design and development adlı kitabında kültürel kaynaklarımızı; yerler, yapılar, bölgeler ve nesneler şeklinde sıralamış ve bunların önceki insanların kültürlerine ulaşmada bir yol olarak belirtmiştir. Nüfusun artması açık alanların azalması anlamına gelmekte ve bu da varolan kültürel kaynakların korunmasına karşı daha ciddi önlemler almayı doğurmaktadır. Tarihi kent merkezlerindeki sokakların yayalaştırılması, bu mirası korumanın bir yolu olarak önerilmiştir. (Neill, 2002)

◆ Ulaşımın Yönlendirilmesine katkıları:

- * Özellikle tarihi kent merkezlerindeki araç boyutlarına uygun olmayan yolların yayalara terk edilerek araçlar için yeni güzergahlar yer yer, yer altı araç geçişleri oluşturulmaktadır.

* Sokakların yayalaştırılması kent merkezindeki hareketi ve hareketliliği geliştirip rahatlatmaktadır.

* Sokak çevresinde düzenlenen toplu taşıma ile kent merkezine erişilebilirlik kolaylaşmaktadır. (Suher ve diğerleri, 1992)

* Yayalaştırılmış sokaklar insanları yürümeye teşvik etmekte ve bu sayede insan sağlığına olumlu katkılarda bulunmaktadır.

◆ Güvenli sirkülasyon ağı oluşturmaya yönelik katkılar:

* Yayalaştırılmış sokaklar kentte sürekli bir yaya sirkülasyon ağının oluşturulmasını sağlamaktadır. Yayalaştırılmış sokaklar kentte bulunan; yaya yoğunluğunun fazla olduğu sosyal, kültürel ve ticari merkezleri, doğal rezervleri ve tarihi sit alanlarını birbirlerine bağlayarak yayalara rahat ve güvenli bir sirkülasyon ağı oluşmasını sağlarlar.

◆ Yayalaştırılmış sokakların aktivite merkezlerini ilişkilendirme ve birbirine bağlama özelliği

Araçlardan arındırılarak yayalara kazandırılan bu mekanlar kent içerisinde belirli odak noktalarında sıkışıp kalmış yayaaların kentteki diğer aktivite alanlarına, buluşma alanlarına, odak noktalarına geçişlerini kolaylaştırır. Bu şekilde belirli noktalara yığılmalar yaşanmaz, kentteki aktivite alanlarının etkin bir şekilde kullanımı desteklenmiş olur (Tall Buildings,2001)

5.2. Yayalaştırılmış Sokakların Sosyal Katkısı

Açık hava rekreasyon alanı olarak yayalaştırılmış sokaklar, ortak yaşamın, paylaşım, ulaşım ve hareketliliğin ortaya çıktığı kamusal mekanlardır. Toplumsal yaşamın şekillenmesinde ve toplum bilincinin oluşmasına yardımcı rol oynarlar.

Sokaklar yayalaştırılarak araçların egemenliğinden kurtulmakta ve bitkisel materyalce zenginleşmektedir. Bitkisel materyaller estetik, rekreasyon veya çevresel koruma... kısacası her ne amaçla kullanılırsa kullanılsın insana olumlu etkilerde bulunurlar. Yeşil dokunun kentle entegrasyonu sayısız sosyal yaralar sağlar. Özellikle yeşil bir aksa sahip yayalaştırılmış sokaklar kültürel, rekreasyonel ve boş zamanları değerlendirme amaçlı aktivitelerle daha yaşanabilir ve hareketli ortamlar haline gelir. Günümüzde insanlar; yürümek, koşmak, bisiklet kullanmak gibi dış

mekan aktivitelerine daha yoğun bir eğilim içindedirler. Yayalaştırılmış sokaklar ayrıca toplumun çevresel ve kültürel bileşenlerini koruma ve öğrenme bilinci sağlar.

Yaşam kalitesi terimi; bir bölgenin herhangi bir ekonomik kazanç olmaksızın bireye sunduğu konfor, temiz hava ve su, güvenli sokaklar, açık alanlar, kültürel etkinlikler, rekreasyonel fırsatlar, trafik sıkışıklığı bulunmayan yollar ve hoş doğa manzaraları gibi konfor koşulları için kullanılır. Rekreasyonel amaçla yayalaştırılmış sokaklar kentliyi doğa ile buluşturmanın bir yoludur. Bu sokaklar aynı zamanda sosyal etkileşimin yaşandığı yerlerdir. Yaşam kalitesi olgusu doğal çevrenin varlığı ile pozitif bir ilişki içindedir. Özellikle yoğun yapılaşmış bir çevrede sokakların yayalaştırılması ile oluşturulan lineer açık hava alanları, toplumun yaşam kalitesini yükselterek kentliye sosyal mekan sağlar (Neill, 2002).

◆ Kentlerin sosyal yapısına yönelik katkılar:

- * Yayalaştırılarak toplumun genel kullanımına açılan bu alanlarda buluşmalar, mitingler gibi bireylerin kent yaşamını, ülke yönetimini ilgilendiren olaylara katılmaları desteklenmektedir.
- * Toplum bireylerinin bir araya geldikleri birbirleri ile etkileşime geçtikleri bu şekilde sosyal bağlarının kuvvetlendiği, kültürel alışverişin yaşanabildiği mekanlar yaratılmaktadır.
- * Sokakların yayalaştırılmaları sonucu birer cazibe merkezi haline gelmeleri bulundukları bölgeye özel anlamlar kazandırmaktadır.
- * İnsanları yürümeye teşvik eden bu sokaklar aynı zamanda gelir düzeyinde farklılıklar bulunan gruplar arasında eşitlik sağlamaktadır.

◆ Yaya etkinlikleri için kaliteli mekanlar oluşturulmasına yönelik katkılar:

- * Bir sokağın yayalaştırılması ile araçlara göre düzenlenmiş olan çevre yeniden şekillendirilip yaya ölçeğine uygun hale getirilerek yaya ihtiyaçlarına cevap verecek tekdüze ve sıkıcı olmayan yaşanabilir alanlar oluşturulmaktadır.
- * Her yaştaki kullanıcı için uygun çözümler üretilmekte nitelikli kentsel mekanlar oluşturulmaktadır.

◆ Yayalar için güvenli mekanlar oluşturulmasına yönelik katkılar:

- * Yaya yoğunluğunun artması ile sokak mekanındaki emniyeti artmaktadır.

- * Yayalaştırma sonucu araç trafiğine kapanan sokaklarda can kaybı azalmaktadır.
- * Yayalaştırılmış sokak çevresinde uygulanan trafiği yavaşlatma uygulamaları da bölgedeki güvenlik hissini daha da arttırmaktadır.
- * İşlenen suç oranlarında azalma görülmektedir. (hırsızlık, cinayet, dolandırıcılık gibi)

5.3. Yayalaştırılmış Sokakların Rekreatif Katkıları

Yayalaştırılmış sokaklar sosyal fonksiyonlarının ötesinde açık hava rekreasyon alanlarının lineer bir formudur. Yayalaştırılmış sokakların rekreatif yönü yayaya çok çeşitli kullanımlar sunar. Aktif kullanımlar en basit şekliyle; koşmak, yürümek ve bisiklete binmek şeklinde sıralanabilir. Bisiklet kullanımına izin verilen yaya sokakları aynı zamanda bisikletliye bir rota sunar. Bu; yürüyenler, koşu yapanlar ve paten kayanlar için de geçerlidir. Diğer kullanımlardan gezinti yapmak, etrafı seyretmek ve hatta varsa fauna yaşamını gözlemlemek de gerçekleştirilebilir. Bu aktivite çeşitliliğinin artması yaya sokaklarının rekreatif potansiyelini de artırır. (Neill, 2002).

1992 ve 2002 yılları arasındaki on senelik devrede Kanada’da en popüler fiziksel aktivite yürümek olarak saptanmıştır. Yaklaşık olarak Kanadalıların %85’inin zevk alma ve rekreatif amaçlı olarak yürümeyi tercih ettikleri ortaya çıkmıştır. (www.goforgreen.ca).

Moore ve Ross (1998), zevk için yürümenin dış mekanda gerçekleştirilen rekreatif aktivitelerden en popüler olduğunu belirtmiştir. Boş zamanlar yoğun iş temposunda olanlar için hayatlarındaki küçük kısıtlılar olduğundan bu kişiler için uzun yolculuklar gerçekleştirilmesi zor aktivitelerdir. Kent içindeki bu sokaklar farklılıklarından ve çok çeşitli aktivite ve fırsatlar sunduklarından, hayatımızdaki bu küçük boş zaman kısıtlılarını etkili bir şekilde değerlendirme olanağı sunarlar.

Yayalaştırılmış sokaklar aynı zamanda kentlinin rekreasyon alanı olarak kullandığı mekanlardır. Yoğun yapılaşmış bir çevrede sıkışıp kalmış yaya, araç trafiğine kapatılan bu mekanlarda günlük stresinden kurtulup rahatlama ihtiyacı gütmemektedir. Bu sebepten dolayı sokağın çok çeşitli rekreatif kullanımlara açık olması istenir. Bu sokaklarda gerçekleştirilen konserler, fuarlar, sergiler ve çeşitli kutlamalar gibi

etkinlikler ile insanlara çeşitli rekreasyon olanakları sunulmalıdır. Ayrıca satranç ve benzeri gibi oyun donatıları ile bu çeşitlilik artırılabilir.

◆ Yayalaştırılmış sokakların rekreasyon ağı oluşturma özelliği:

Lineer açık hava rekreasyon alanı olarak düzenlen yayalaştırılmış sokaklar kentteki diğer rekreasyon alanlarıyla ilişki kurarak, kentte yaya için daima güvenli, canlı, hareketli ve doyucucu bir kentsel rekreasyon ağı oluşturulması sağlanmış olur.

Yayalaştırılmış sokaklar bu özelliklerinin yanında kentte bulunan; yaya yoğunluğunun fazla olduğu sosyal, kültürel ve ticari merkezleri, doğal rezervleri ve tarihi sit alanlarını birbirlerine bağlayarak yaya için rahat ve güvenli bir sirkülasyon ağı oluşmasını sağlarlar. Bu birimlerin bünyelerindeki aktivite olanakları ile de kentsel rekreasyon ağı oluşmasına katkıda bulunurlar. Kentin algılanabilirliğini yükselterek kente kimlik kazandırır ve hatta önemli yaya aksları ile kentin simgesi konumuna erişebilirler. (Marples, 2002)

Günümüz insanı, sakin, durağan, içine kapalı düzenlemeler yerine, teknoloji çağının nimetleri eşliğinde ilginç etkinliklere yer veren, dinamik mekanlar aramaktadırlar. Yayalaştırılmış sokaklar farklı köşelerinde cereyan eden programsız, hazırlıksız sokak gösterileri, sokak konserleri, pandomimler, resim, karikatür sergileri, ilginç hobi türü eşyaların satışı gibi her gün çeşitlilik gösteren etkinlikler, sokak kafelerinde oturan, alışveriş eden, gezinen insanlar bu mekanlara canlılık katan ana unsurlar olmaktadır. Yapısal öğeler ve binalar ise bu zengin mekanları tanımlamakta, ilginç etkinliklerin fonunun oluşturulmaktadır.

5.3.1. Yayalaştırılmış Sokaklardaki Rekreasyon Potansiyeli

Çağımız insanının içinde bulunduğu çevrenin çok boyutlu ve hızlı gelişmesi sonucu insanların boş zamanlarını değerlendirme, dinlenme ve özellikle çevre ile olan ilişkilerinde, geçmişe kıyasla daha değişik sorunlarla karşılaşmaktadır. Yeni sorunların bilimsel biçimde araştırılması ve incelenmesi gerekmektedir. Kentlerde yaşayan insanların en büyük sorunlarından biri de çevrelerinde bulunan rekreasyon alanlarındaki azalmadır.

Sözlük anlamına bakılacak olursa rekreasyon “bireyin çalışma dışı zamanlarda hoşlandığı bir işle uğraşması yada ruhsal ve bedensel yenilenme” olarak tanımlanır. Brook’a göre rekreasyon, boş zamanımızı, hareket ya da hareketsizliği içeren bir

kavramdır. Aran (1970, s.3) ise; rekreasyonu “günlük yaşamın sıkıcı, disiplinli, tekdüze geçen çalışmalarından sonra insanların sevdiği ilgi duyduğu işle uğraşması, yıpranan vücutlarının yenilenmesi ve enerji kazanması ile yeni ve verimli bir çalışma evresi için yaptıkları hazırlık” şeklinde tanımlamaktadır.

Akesen’e (2002) göre ise rekreasyon; “bireylerin beğenisi bakımından doyurucu, ruhsal ve bedensel yenilenme amacı taşıyan, aynı zamanda bireyin, sosyal kültürel, ekonomik ve fizyolojik olanakları ile bağımlı boş zaman kullanımlarını içeren eylem ya da eylemlerdir.”

Yoğun yapılaşmış kentlerdeki, bazı sokaklar yayalaştırılarak, lineer açık hava rekreasyon alanlarına dönüştürülmektedir. Kentsel peyzaja büyük katkılar sağlayan bu uygulama ülkemizdeki pek çok şehirde denenmiş ve kamu tarafından benimsenmiştir.

Yayalaştırılmış sokaklar daha çok, yapılaşmanın yoğun ve yeterli yeşil alan miktarının düşük olduğu kentlerde yaşayan insanların rekreasyon ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için oluşturulur. Kentsel yerleşim alanları içerisinde ve daha çok kent merkezlerinde oluşturulan yayalaştırılmış sokaklar yüksek yoğunluktaki rekreasyon alanlardır. Dolayısıyla; bu alanlar nüfus yoğunluğunun fazla olduğu bölgelerdir. Doğal rekreasyon alanları ile karşılaştırıldığında fiziki tesislerin ağırlığı daha fazladır.



Şekil 5.1.: Etkin rekreasyon örneği: Nişantaşı’ndan yayalaştırılmış bir sokakta alışveriş eden, yürüyüş yapan yayalar (Fotoğraf: Günseli Döllük) b- Edilgen rekreasyon örneği: yaya sokağında bir gösteriyi izleyen insanlar

Yayalaştırılmış sokaklar üzerinde gerçekleştirilebilen rekreasyon faaliyetleri çok çeşitlidir. Rekreasyon tiplerini geniş kapsamlı olarak etkin ve edilgen rekreasyon şeklinde ayırmak mümkündür. Etkin rekreasyonda temel ilke eylemin dinamik bir

nitelik taşımasıdır. Örneğin perakende ticaretin yer aldığı bir sokakta yürümek, alışveriş yapmak gibi (Şekil 5.1.a). Edilgen rekreasyonu oluşturan eylemlerin en önemli nitelikleri ise durgun bir yapıya sahip olmalarıdır. Örneğin bireyin yol kenarına oturup gelip geçen insanları veya bir gösteriyi seyretmesi gibi (Şekil 5.1.b).



Şekil 5.2.: Edilgen rekreasyon örneği: Taksim meydanında bando gösterisini izleyen insanlar.

Ülkemizde de İstanbul'un ünlü yaya mekanı olan İstiklal caddesi'nde gerçekleştirilen festivaller, bayram şöenleri, ücretsiz konserler gibi etkinliklerle halkın sosyal faaliyetlere katılımı desteklenerek rekreatif faaliyetler gerçekleştirmeleri sağlanmaya çalışılmaktadır (Şekil 5.2.).

Sokaklarda gerçekleştirilen faaliyetler açık hava rekreasyonu altında incelenmektedir. Açık hava rekreasyonu genel boyutları ile açık havada yapılan eylemlerin tümünü içeren bir rekreasyon tipidir. Bunun yanı sıra bir çok sosyolog, psikolog, sosyal araştırmacı, açık hava rekreasyonu uzmanları ve diğer bilim adamları, açık hava rekreasyonunu; "bireylerin modern kent yaşamında kapalı yerlerdeki ruhsal gerginliğinden kurtulması, rahatlaması için fizyolojik ve ruhsal bir gereksinme" olarak tanımlamışlardır (Clawson ve Knetsch 1971, s.29).

Rekreasyon türlerinden bir diğeri ise ticari rekreasyondur. Bireyler boş zamanlarını değerlendirmede bir takım gereksinmelerinin ve talep ettikleri rekreasyona ilişkin hizmetleri yine kendileri arz ederek ücretli bir rekreasyon biçimini seçebilirler ki buna ticari rekreasyon denir.



Şekil 5.3.: Ticari rekreasyon örnekleri (Paris) a- Disneyland ana yaya sokağı b- Disneyland’da bir cafe (Fotoğraflar: Günseli Döllük)

Günümüzde özellikle batı ülkelerinde toplumların her çeşit rekreasyon gereksinmelerine yanıt verebilecek en küçük bir kurumdan, çok yönlü hizmet ya da ürün üretebilen en gelişmiş kuruma değin çok sayıda örgüt bulunmaktadır. Söz konusu ülkelerde kar amacıyla hizmet sunan bu örgütlerin sağladıkları rekreasyon kolaylıkları önemli bir yer tutmaktadır. İnsanların belirli bir ücret ödeyerek yararlandıkları rekreatif faaliyetlerin yer aldığı Disneyland eğlence parkı buna örnek olarak gösterilebilir. Burada insanlar diledikleri oyun aletlerinden ücret ödeyerek yararlanmaktadır. Şekil 5.3.a. ‘da Disneyland girişinde yer alan Main Street yaya sokağı görülmektedir. Şekil 5.3.b.’de görülen cafede oturan insanlar; hem edilgen rekreasyona, hem de ticari rekreasyona birer örnektir.

Yayalaştırılmış sokaklarda bulunan, sinema, tiyatro, sergi, özel gösteriler, eğlence klüpleri, bowling bılardo gibi sporlar, ücret ödenerek yararlanılabilen ticari rekreasyon çeşitlerindendir.

Birtakım bireyler karakter yapıları nedeniyle etkin rekreasyona karşı ilgisiz kalıp boş zamanlarını genellikle sanat olaylarını izleme, ünlü klasik müzik yapıtlarını dinleme gibi uğraşılarda değerlendirirler. “*Estetik rekreasyon*” şeklinde tanımlanan bu tür eylemler aynı zamanda edilgen bir niteliğe sahiptir. Ayrıca bireyin estetik rekreasyonu gerçekleştirebilmesi için belirli bir kültür düzeyine sahip bulunması gerekmektedir. Bu tür faaliyetler yayalaştırılmış sokaklardaki özel yapılarda gerçekleştirilebileceği gibi sokak ortasında veya sokağın meydanlaştığı özel bir bölümünde de gerçekleştirilebilir.

Estetik rekreasyon ile entelektüel rekreasyon tiplerinin içerdikleri eylem ve durgunluk hallerini birbirinden ayırmak çok zordur. Çünkü entelektüel rekreasyon tipinin en önemli özelliği edilgenlik ve yüksek kültür koşulu gerektirmesidir. Bu tipi oluşturan eylemlerde ussal çalışma ağırlık taşımaktadır. Böylece estetik rekreasyon tipindeki eylemlerden ayrılırlar. Sanat politika gibi çeşitli konulardaki konferansları izleme, fikir tartışmalarına ve toplantılarına katılma entelektüel rekreasyon eylemi olarak gösterilebilir.

Estetik ve entelektüel rekreasyon tiplerinin tam karşısı ise fiziksel rekreasyondur. Genellikle açık ya da kapalı yerlerde yapılan tüm spor çeşitlerini içerir. Fiziksel rekreasyon genç kuşakların boş zaman değerlendirmelerinde en önemli yeri tutmaktadır. Örneğin sokak satrancı. (Akesen, 2002)

Rekreasyon kaynaklarını yerleşim yoğunluğu dikkate alınarak kentsel ve kırsal açık hava rekreasyon kaynakları şeklinde ayırabiliriz. Kentsel rekreasyon kaynaklarının en önemli özelliği açık mekanda ve yerleşim merkezleri içinde yer almalarıdır. Bu kaynaklardan tez kapsamına alınmış olanı sokakların lineer açık hava rekreasyon alanı olarak kullanımıdır. Bu alanlar insan tarafından oluşturulmuş açık alanlardır. Lineer açık hava rekreasyon alanı olarak yayalaştırılmış sokaklar yerel yönetimlerin mülkiyetindeki rekreasyonel kaynaklardır.

Kent merkezlerindeki yayalaştırılmış alanlar çok çeşitli kullanımlar içerdiğinden fazla miktarda yaya çeken alanlar konumundadırlar. Yaya artışı sonucunda bu bölgelerdeki sokaklarda aktivite ve canlılık da o oranda yoğunluk kazanır. Bu bölgelerin tarihi sokak dokusu araçlara zorluk çıkarsa hatta bazı durumlarda araç geçişini imkansız kılsa bile yaya ölçeğinde olduğundan kent için öneminden bir şey kaybetmez. Köhneleşen tarihi bölgelerdeki yüksek yoksulluk seviyesi ve geleneksel ekonomik aktiviteleri reddetme; fiziksel dokuda yıpranma ile kültürel mirasın tehlikeye girmesi sonucunu doğurabilir (Jenks,2000).

Bu duruma çözüm yollarından biri olarak bu bölgelerdeki perakende ticareti güçlendirmek adına yayalaştırma yoluna gitmek tek başına yeterli olmamaktadır. Henüz bu bölgeleri kullanmaya alışmamış insanları çekmek amacıyla sokak mekanında çeşitli faaliyetler düzenlenmelidir. Sokaklardaki rekreasyon potansiyelini güçlendirmek için rekreasyon planlamasında bulunulmalıdır. Rekreasyon planlamasında ülkemizdeki uygulamalardan en başta gelen ilgili meslek dalı peyzaj

mimarlığıdır. Bu konuda gelişmiş ülkelerde rekreasyon planlaması ayrı bir uzmanlık alanı haline gelmiş bulunmaktadır. Ancak rekreasyon planlaması çalışmalarının genellikle ekip çalışması olduğu, çok sayıda ilgili meslek temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirildiği göz ardı edilmemelidir.

5.4. Yayalaştırılmış Sokakların Ekonomik Katkıları

Yayalaştırılmış sokakların sayısız çevresel ve sosyal yararlarının yanında birçokta ekonomik katkısı bulunmaktadır.

◆ Sokak üzerinde ve çevresinde bulunan dükkanlarda perakende ticaret artmaktadır:

* Alışveriş süresindeki kısıtlama kaldırılarak gündüz olduğu kadar gece de canlılığın devam etmesi sağlanmaktadır.

* Alışverişe özendirilecek ve bu alandaki ticaretin çekiciliğini arttıracak geliştirici (yemek yeme, dinlenme ve rekreasyonel aktiviteler) işlevlere yer verilmektedir.

* Yeni yatırımcıların teşvik edilmesi ve yöreye çekilmesi sağlanmaktadır. (Suher ve diğerleri, 1992)

* Araçlara kapalı bu sokaklar insanları araba sahipliğinden uzaklaştırmakta ve bu sayede topluma ekonomik katkılar sağlanmaktadır. Buna ek olarak araç başına düşen yıllık bakım masrafları da ortadan kalkmaktadır.

* Araç sahipliğine özendirilmeyen yaya; ulaşımını yaya olarak veya toplu taşıma araçlarını kullanarak sağlamak ve bu şekilde otopark ücretlerinden de kurtulmaktadır.

(www.cartage.org.lb/en/themes/Arts/Civicarts/Areaplanning/pedestrianstreets/...)

Tablo 5.1.'de 20 farklı şehirde gerçekleştirilen yayalaştırmanın ticaret üzerindeki etkisi sıralanmıştır. Bu tabloya göre bazı bölgelerde önce satış azalması daha sonra artış bazı şehirlerde önce bir durgunluk ardından artış diğer tüm bölgelerde ise satışlarda genel bir artış yaşanmıştır. Çoğu bölgede dükkan sahiplerinin duruma itiraz ettiği ardından satışlardaki artış sonucunda uygulamadan memnun kaldıkları saptanmıştır.

Tablo 5.1.: 20 farklı şehirdeki yayalaştırmanın ticaret üzerine etkisi (Prokai, 1999)

Şehir	Yıl	Büyükölük	Ticaret üzerine etki	Uygulamaya gösterilen tutum
Colonge	1972	1.1kmx10m	%25-35lik artış	Dükkan sahipleri önce itiraz etti daha sonra kabul etti
Dusseldorf	1967	440mx 7-9m	%36-40lık artış	Halk destekledi. Dükkan sahipleri itiraz etti.şiddetli tepki
Essen	1971	2.3kmx9m	Önce durgunluk daha sonra %15-35lik artış	Dükkan sahipleri önce itiraz etti daha sonra kabul etti
Gotenburg	1970	2.7kmx15m	Önce %20lik azalma daha sonra%10luk artış	Dükkan sahiplerinin %66'sı memnun
Leeds	1972	1.2kmx10m	%20lik artış	Halk ve Dükkan sahipleri kabul etti.
Minneapolis	1968	1kmx25m	%14'lük artış	Halk ve Dükkan sahipleri pozitif
Munich	1972	800mx 22m	%40'lık artış	Dükkan sahipleri pozitif
Newcastle	1971	265mx21m	Satışlarda artış	Halk ve Dükkan sahipleri pozitif
Vienna	1971	1.5kmx15m	%20'lık artış	Dükkan sahiplerinin %60'ı memnun

Şehir	Ticaret üzerine etki
Atchison, Kansas	%18lik artış
Copenhagen	%25-40lık artış
Durham	%20lik azalma perakendeciler otobüslerin tekrar şehir merkezine kadar hizmet etmesini istedi.
Hamburg	Dükkan sahiplerinin %70'i satışlarda artış yaşandığını belirtti.
Hereford	%10-15 artış, satışların zaman zaman %25-50'ye ulaştığı tek bölge
Kalamazoo,Michigan	%15lik artış
London, Carnaby street	Dükkan sahiplerinin %81'i yayalaştırmadan memnun kaldı.
Norwich	32 dükkandan 28'inin satışlarında artış görüldü
Ponoma, California	%16'lık artış
Rouen	%10-15'lik artış
Watford	Dükkanların %72'sinde satış artışı

◆ Turizmin bölgedeki ekonomik canlanmaya katkıları:

* Sokakların yaya ölçeğine indirgenerek kalitesinin artırılması ve güvenli yaya çevrelerinin oluşturulması bölgenin turistik potansiyelini arttırmaktadır. Bu tip mekanlar kenti gezerek tanımak isteyen turistler için tercih sebebidir. Bu sayede bölgeye yabancı kullanıcıların, daima canlılığını koruyan bu sokaklar sayesinde hem kenti hem de kentliyi o bölgenin günlük yaşantısını ve kültürünü tanımaları için uygun mekanlar sağlanarak turistik çekim gücüne sahip mekanlara kavuşulmaktadır. (www.edinburgh.gov.uk/CETM/Benefits/Economy/copenhagen)

* Bölgenin turistik açıdan çekici hale gelmesi ekonomik getiri sunmaktadır.

◆ Konut Değerlerine katkısı:

* Bir sokağın yayalaştırması sonucu iyileşen çevre şartlarının etkisiyle o sokak ve çevresindeki konutların kıymeti artmaktadır.

* Bir sokağın yayalaştırılması ile o sokakta ve yakın çevresindeki emlak fiyatlarında artış yaşanmaktadır.

* Yaya yoğunluğunun artması sokak mekanını bir cazibe merkezi haline getirdiğinden emlak fiyatlarında artış yaşanmaktadır.

* Sokak üzerinde ticari işlevi bulunmayan boş yerler mümkün olduğunca azalmaktadır.

◆ İstanbul'daki Yayalaştırılmış sokakların çevrelerine yaptığı ekonomik katkılar:

* Beyoğlu, Talimhane Yaya Bölgesi : Yayalaştırılmış sokak ağı modeli uygulanan bölgede satış ve kiralama değerleri son iki yılda 2-3 kat artış göstermiştir. Yaya kullanımının henüz istenilen seviyede olmadığı bölgede yoğunluğu arttırmak için bir takım girişimlerde bulunmaya hazırlanılmaktadır. Bu amaçla bu yaz dükkan önlerinde cadde ve sokaklar üzerinde sokak kafelerinin açılması planlanmaktadır. Bölgenin yayalaştırılması ile sokak mekanındaki rehabilitasyon çevre kalitesini arttırmış bunun doğal bir sonucu olarak da emlak fiyatları yükselmiştir. Emlak fiyatlarında yaşanan 2-3 katlık artış sonrası bölgede metrekare satış fiyatları; zemin katlarda 3000 ile 4000, birinci katlarda 1500 ile 2000, üst katlarda ise 800 ile 1000 dolar aralığına çıkmış durumdadır. 100 metrekare dükkanın kiralama değeri ise 5000 YTL, üst katlarda yer alan dairelerin kiralama değerleri ise 700 YTL ile 1000 YTL aralığına ulaşmıştır.

* Beyoğlu, Fransız Sokağı ve çevresi: Fransız Sokağı'nın yayalaştırılarak binaların restore edilmesi sonucunda gayrimenkul fiyatlarında ciddi artışlar yaşanmıştır. Bölgenin tarihi doku, kültür, eğlence ve ticaret aksına yakınlığı emlak değerlerinin artmasında diğer bir etkidir. Bölgede gayrimenkul fiyatlarının uygulamadan sonra 2-3 kat arttığı gözlenmiştir. (Milliyet Gazetesi, Vitrin eki, 12 mart 2005, sayfa 4-5)

* Beyoğlu, İstiklal Caddesi ve çevresi: Trafığe kapandıktan sonra bir kültür sanat, eğlence ve alışveriş merkezi haline gelen cadde bugün Türkiye'nin en çok ziyaret edilen yerlerinden biri konumuna erişmiş bulunmaktadır. Yayalaştırmadan sonra yaya akınına uğrayan caddede kiralık dükkan bulmak imkansız olduğu gibi ara sokaklarda da aynı durum yaşanmaktadır. Mekan sıkıntısından dolayı girişimler teras katlara yönelmiş bulunmaktadır. 1990 yılındaki yayalaştırmadan sonra emlak fiyatların da 2 katlık bir artış yaşanmıştır. Artı 15 senedir yayalara ait olan cadde popülerliğini arttırdıkça doğru orantılı olarak emlak fiyatları da yükselmeye devam etmektedir. Şuan ki durum itibariyle İstiklal Caddesi'nin Taksim Meydanından Galatasaray'a kadar olan bölümünde 100 metrekaarelik dükkanlar 10 bin dolar, Galatasaray'dan Tünel'e kadar uzanan kısımda ise 4 bin ile 6 bin dolar arasında değişmektedir. (Milliyet Gazetesi, Vitrin eki, 22 Ocak 2005, sayfa 6-7)

* Bakırköy, İstasyon Caddesi: Bakırköy'ün ana ulaşım arterlerinden biri sayılabilecek olan ve tren garından başlayıp Ataköy sahiline kadar uzanan yayalaştırılmış İstasyon caddesi Bakırköy ve civarındaki semtlerden birçok insanı kendisine çekmektedir. Tren garından İstanbul caddesine kadar olan kısım özellikle hafta sonları yoğun bir yaya trafiğine sahne olmaktadır. İstanbul'daki diğer sokaklar gibi yayalaştırıldıktan sonra bahtı açılan ve emlak artışları yaşanan caddede şuan 2005 yılı itibariyle kiralık dükkanların metrekaresinin 55-60 dolar arasında değişmektedir. Satılık dükkanların metrekaare fiyatları ise 5000 ile 6000 dolar arasındadır. Cadde altında oluşturulan yer altı çarşısında ise fiyatlar daha düşük olmakla birlikte dükkanın yerine ve konumuna göre kiralık rayiçleri 10-25 dolar satılık fiyatları ise 600 ile 500 dolar arasında değişmektedir. (Milliyet Gazetesi, Vitrin eki, 22 Ocak 2005, sayfa 6-7)

* Kadıköy, Bahariye Caddesi: Anadolu yakasının İstiklal'i olarak adlandırılan cadde de yayalaştırmadan sonra emlak fiyatları ve satışlarda artışlar yaşanmıştır. Kadıköy'den başlayıp Moda'ya kadar uzanan tramvay hattının geçmesiyle yaya trafiği son bir yılda daha da artan caddenin, özellikle Altıyol'dan Kadıköy

Adliyesi'ne kadar olan kısmında daha da popülerlik kazanmıştır. 1992 yılındaki yayalaştırma ve 2003 yılındaki yenileme artı tramvay hattının hizmete girmesi emlak fiyatlarında artışlara sebep olmuştur. Şuan bahariye caddesinde kiralık dükkanların metrekaresi 45- 47 dolar arasında değişirken, satılık dükkanların metrekaresi 4500 dolardan başlayıp 7500 dolara kadar çıkabilmektedir. (Milliyet Gazetesi, Vitrin eki, 22 Ocak 2005, sayfa 6-7)

* Kadıköy, Halitağa caddesi: Bir buçuk yıldır trafiğe kapalı olan cadde de henüz bir yaya profili oluşmamasına rağmen ciddi bir emlak hareketliliği yaşanmaktadır. Daha önce park etmiş otomobillerin, seyyar satıcıların istilası altında bulunan cadde yayalaştırma sırasında yenilenen dış görüntüsüyle kentin yeni cazibe noktaları arasına katılmış bulunmaktadır. Yaya trafiği ile birlikte emlak fiyatlarının da her geçen gün arttığı cadde yayalardan önce dükkan sahipleri arasındaki sosyal bağın güçlendiği, kurdukları 'Halitağa Caddesini Güzelleştirme ve Yaşatma Derneği' ile çok açık bir şekilde görülebilmektedir. Caddede yayalaştırma sonrasında emlak fiyatlarında 2-3 katlık bir artış yaşanmıştır. (Milliyet Gazetesi, Vitrin eki, 22 Ocak 2005, sayfa 6-7)

5.5. Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Yeşil Alana Katkıları

◆Yayalaştırılmış sokakların yeşil alanları ilişkilendirme özelliği:

Günümüz kentlerinde giderek artan kontrolsüz yapılaşma sonucu ortaya çıkan yeşil alan sorununa, bir çözüm olarak görülen kent merkezlerindeki sokakların yayalaştırılması düşüncesi aynı zamanda sokak mekana kaybettiği değeri geri kazandırmanın yanında yeşil alan ihtiyacının da karşılanmasını sağlamaktadır. Bu sayede kent içindeki yeşil alanların birbirine bağlanması ile kentte parçalanmış yağ lekeleri şeklindeki yeşil alanlarda birbirleri ile bağlanarak kentsel yeşil alan sistemi oluşturulmasına katkılar sağlanmaktadır.

Kent içerisine farklı büyüklüklerde yer alan yeşil alanlar yayalaştırılarak bitkisel materyallerce zenginleştirilmiş bu sokaklar ile birbirlerine bağlanır. Bu şekilde kentte birbirleri ile ilişkili bir yeşil alan sistemi oluşturulmuş olunur. Yeşil koridorlar ile birbirine bağlanmış açık hava rekreasyon alanlarının bu şekilde ulaşılabilirliği de arttırılmış olunur.

◆ Yayalaştırılmış sokakların kent ekosistemine katkıları:

Yayalaştırılmış sokaklar çevre koşulları el verdiği sürece ağaçlandırılmalı ve bitkisel diğer elemanlarla da zenginleştirilmelidirler. Bu sayede hem caddeyi kullanan kullanıcılara hem de kent ekosisteme katkılar sağlanabilir. Ayrıca ağaçlandırılan yayalaştırılmış sokaklar yeşil alanlar arası ilişkilerin güçlenmesini sağlar.

Kent ekosistem modelleri, bir şehrin sosyal, biyolojik ve fiziksel bileşenlerinin kesişiminde yer alır. Bu kesişim en iyi, kent ekosistemlerinin dinamik ve farklı türde yönetilen güçlerin etkisi altında olduğu fark edilerek anlaşılabilir. İnsanların ve davranışlarının kentsel mekanların ekolojisini etkilediği fikri oldukça uzun bir geçmişe sahiptir. Kent ekolojisi şehirlerin problemlerini çözmeye odaklanmıştır. Bu problemlerin çözümü çok küçük adımlarla gerçekleşmektedir. Örneğin; sokaklar yayalaştırılarak insanlar yürümeye teşvik edilebilir ve böylece motorlu taşıtların atmosfere verdiği zararlı gazlar küçük oranlarda da olsa engellenmeye çalışılabilir. Andrew Hurley'in 1997'deki St. Louis metropolitan bölgesinin çevresel geçmişinde yaptığı bir araştırmada, 1900'lerin başlarından beri şehrin bir sistem şeklinde algılandığı ve selleri, hastalıkları ve zehirli atıkları kontrol altına almak için çaba harcandığını ortaya çıkarmıştır. (Berkowitz, 2002. sf.2)

Kentsel alanlar çok büyük miktarlarda enerji ve kaynağa sahiptir, eş ekosistemler yaratırlar ve komşu veya uzak karalarda ve sularda olumlu ve olumsuz etkilere sebep olurlar. Bunun yanında şehirler sosyal ve çevresel yararlar da sağlarlar. Knox (1994) kentsel alanların 'katalitik kalitesinin' ('catalytic quality') bireyleri ve grupları, buluşlara ve yeniliğe ulaştırdığını savunur. Bu katalitik kaliteyi korumak şehirdeki yeşil alan dengesi ile de yakından ilgilidir (Berkowitz, 2002. sf.3). Bu sisteme kazandırılan tek bir ağaç dahi çok önemlidir. Bu sebepten kentteki yeşil alan miktarı korunmalı ve bu alanlar yeşil akslarla birbirine bağlanarak yeşil koridorlar oluşturulmalıdır. Yayalaştırılmış sokaklar bu yeşil koridor sisteminin bir parçasıdır.

Kent ekosistemini anlamak çevresel olaylar hakkında bilgi sahibi olmaktan çok daha fazlasını içerir. Bizim için, 'anlamak'; insanların, içinde ve çevresinde yaşadığı şehirlerin ekolojik bir sistem olduğunun farkında olması ve bunu düşünce ve davranışlarında uygulaması anlamına gelir. (Berkowitz, 2002. sf.4) Bu sebepten tasarımcılar olarak bu sokakların kente yaptığı katkıları göz ardı edemeyiz.

Sokakların ağaçlandırılması aynı zamanda kent ormanına ve kent faunasına da katkılar sağlar. Kent ormanı terimi ise, çalılıkları ve ikincil ormanlık bölge olan öncelikle açık alanları ve buna ek olarak sokaklardaki, parklardaki ve bahçelerdeki ağaçları, ormanlık alanları, endüstri tarafından kullanılan arazi parçalarını ve meşcereleri kapsar. Daha çok otsu bitkilerle ilgilenen İngiltere’de ağaç dikmek henüz yeni yeni popülerlik kazanmıştır. İngiltere’de ve Wales’da yeni şehirlerin gelişimi sırasında (ör. Milton Keynes) ağaçlar kent peyzajı ile eski şehirlerde olduğundan daha büyük oranlarda bütünleştirilmektedir. Kent ağaçları doğaya lokal yaralar sağlarlar; kuşlar, memeliler ve omurgasızlar kent ağaçlarını, barınmak beslenmek ve korunmak amacı ile kullanırlar. Birçok kent kuşunun böcekçil olduğu anlaşıldığından bu yana ağaçlar tarafından korunan böceklerin sayısı önem kazanmıştır.

Kent ağaçları ayrıca micro klima etkisi yaratırlar. Transpirasyon (terleme) yoluyla atmosfere kaybettiği suyu geri kazandırır. Kullanıcıları gölgeleme etkisi yaratarak güneşten, ve rüzgar kırıcı etkileriyle de sert rüzgarlardan korurlar. Çınar gibi yaprak döken ağaçlar koniferlere oranla tepe taçları nedeniyle daha çok serinletici etkiye sahiptir. Kent ağaçları atmosferdeki kirli havayı süzerek insanların yaşaması için gerekli oksijeni sağlarlar. Böylece kentlerde yaprak döken ağaçlar atmosferdeki tozları %27 oranında ve havada asılı tanecikleri ise %9 oranında azaltırlar. Konifer türleri ise %38 oranında ve havada asılı tanecikleri ise %13 oranında azaltırlar. Nitrojen oksit, sülfür dioksit, karbon monoksit, ozon ve halojenler gibi diğer kirleticiler de bu şekilde atmosferden arındırılmış olur. Yayalaştırılmış sokaklarda bulunan ağaçlar ayrıca gürültü kontrolü sağlarlar. Bu konuda koniferler daha etkili olmaktadır. (Wheater, 1999)

BÖLÜM 6. İSTANBUL'DAKİ BAZI YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN AÇIK HAVA REKREASYON ALANI OLARAK DEĞERLENDİRİLMESİ

6.1. ALAN ARAŞTIRMASININ KAPSAM ve YÖNTEMİ

Çalışmanın başında da belirtildiği üzere bu araştırmanın amacı, kente açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet veren yayalaştırılmış sokaklardaki rekreasyon potansiyelini etkileyen etmenlerin araştırılması ve kent peyzajına yaptığı katkıların belirlenmesidir. Bu amaçla, çalışma alanı olarak biri metropoliten kent ölçeğinde diğeri ilçe ölçeğinde olmak üzere İstanbul'a açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet veren iki yayalaştırılmış sokak seçilmiştir. Bu işlem sırasında farklı sosyo-ekonomik seviyelerdeki kullanıcıların isteklerinin farklı olacağı düşünülerek seçilen sokakların yer aldığı bölgelerin sosyoekonomik yapılarının da birbirinden farklı olmasına dikkat edilmiştir. Kullanıcılara Ek 1'de belirtilen anket formu uygulanarak bu sokaklardaki memnuniyet dereceleri ölçülmüş, ihtiyaç duydukları rekreatif faaliyetleri ne derece karşılayabildikleri saptanmıştır. Bunlara ek olarak gözlem ve tespitler ile caddede bulunan eksiklikler fotoğraflarla desteklenerek irdelenmiştir.

Araştırmanın hipotezi ve alt hipotezleri şunlardır:

Ana hipotez: Bir yayalaştırılmış sokağın açık hava rekreasyon alanı olarak kullanılabilirliği o sokağın sahip olduğu rekreasyon potansiyeli ile ilişkili olduğu kadar peyzaj tasarım kriterlerine göre düzenlenmiş olması ile de yakından ilgilidir.

Alt hipotezler:

- Kullanıcıların ekonomik düzeylerine göre sokağı rekreasyonel kullanım amaçları değişir.
- Kullanıcıların yaşlarına bağlı olarak sokak mekanını tercih etme nedenleri değişir.
- Kullanıcıların yaşlarına bağlı olarak sokak mekanında rahatsız edici buldukları etmenler değişir.
- Kullanıcıların öğrenim düzeyleri ile caddenin özelliklerinden ve çeşitli fonksiyonların kullanımından duydukları memnuniyetleri değişir.

Seçilen alanlar:

1. Bölge: 58. Bulvar Caddesi – Zeytinburnu
2. Bölge: İstiklal Caddesi- Beyoğlu

Uygulanan anket formu üç grup değişkeni içermektedir:

1. Kullanıcıların sosyoekonomik yapısına ilişkin bilgiler
2. Kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bilgiler
3. Kullanıcıların tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bilgiler

26 soruluk anket formu hazırlanmış ve caddelerdeki yoğunluğa paralel değerlerde olması açısından 58. Bulvar’da 25, İstiklal Caddesinde 40 adet olmak üzere toplam 65 adet anket yapılmıştır. Anketler, araştırmacı tarafından, caddedeki kullanıcılarla yüz yüze görüşme şeklinde yapılmış, ankete katılan kişiler rasgele seçilmiştir. Ancak, cinsiyet açısından kota konularak, ankete katılan kadın ve erkeklerin eşit sayıda olmalarına dikkat edilmiştir.

Anketlerden elde edilen veriler, istatistiksel analiz programı SPSS (PC) ve MS EXCEL kullanılarak değerlendirilmiş, elde edilen bulgular sıklık dağılımı ve çapraz tablolarla analiz edilmiş, sonuçlar çizilen tablo ve şekiller yardımıyla anlatılmaya çalışılmıştır.

6.2. 58. Bulvar Caddesi, Zeytinburnu

Bu bölümde İstanbul’un son zamanlarda kentleşme adına hızlı adımlar atmakta olan Zeytinburnu ilçesinde yer alan 58. Bulvar Caddesi alışma alanı olarak ele alınmıştır. Bu amaçla öncelikle çalışma alanının konumu, tarihi incelenmiş, yayalaştırmasındaki amaç ve hedefler saptanmış, gözlem ve tespitlerle alansal analizler tamamlanmıştır. 58. Bulvar Caddesi’nde yapılan anket çalışmasının bulguları ve alan çalışmasının değerlendirilmesi bölümleri ile çalışma tamamlanmıştır.

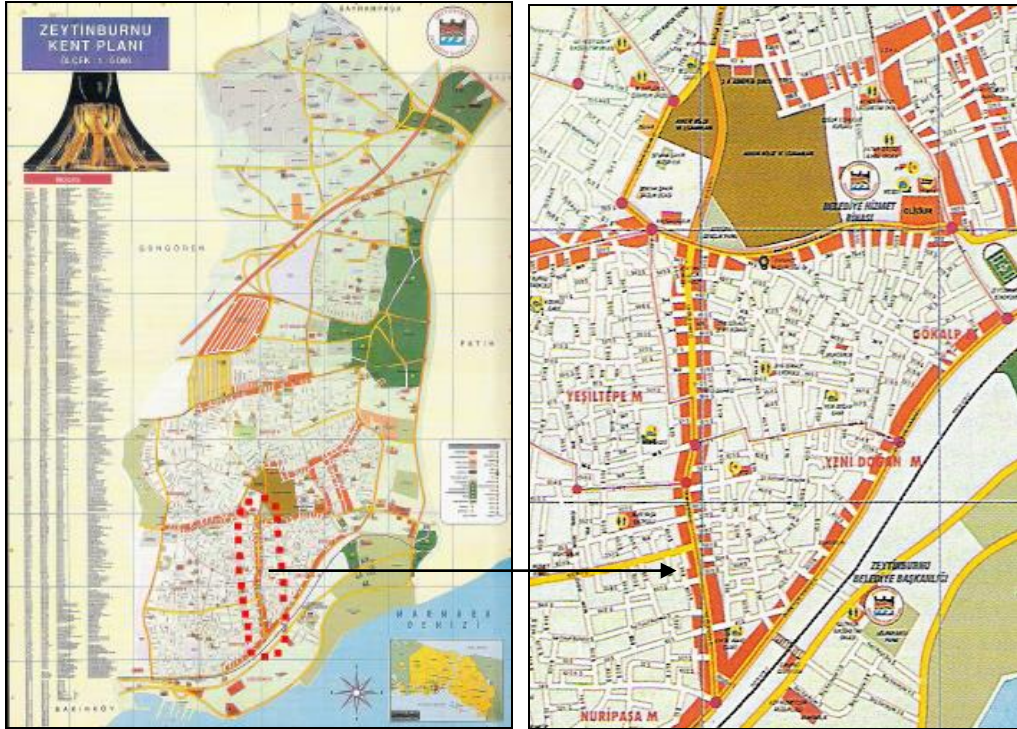
6.2.1. 58. Bulvar Caddesi alışma Alanının İncelenmesi

Bu alışmada Zeytinburnu’nun en önemli caddesi olan 58. Bulvar caddesi’nin 2003 yılında yayalaştırılan son 300 metrelik kısmı ele alınarak incelenmiştir. Bunun için öncelikli olarak çalışma alanının yer aldığı bölgenin coğrafî ve tarihi yapısı hakkında bilgiler verilmiş, caddenin yayalaştırmasının amaç ve hedefleri sıralanmıştır. 58.

Bulvar Caddesi'nde yerinde analiz, gözlem ve incelemeler fotoğraflarla desteklenerek sunulmuştur. Caddedeki binaların kullanım çeşitliliği ve alandaki yaya- taşıt sistemi hakkında bilgiler ise Plan-Art firmasının “Zeytinburnu E-5 sahil yolu ana aksı ile yakın çevresi düzenleme avan projesi, kentsel tasarım ve ulaşım projesi açıklama raporu”ndan yararlanılarak hazırlanmıştır.

6.2.1.1. 58. Bulvar Caddesi'nin Konumu ve Tarihi Kimliği

Çalışma alanının yer aldığı Zeytinburnu ilçesi Trakya'nın güneydoğusunda, Çatalca yarımadasının, Marmara denizine bakan yamaçlarının, bu denizle birleştiği yerdedir. (Şekil 6.1.) Tarihi yarımada ile surlarla ayrılmış, E-5 karayoluna sınır ve havalimanına 15-20 dakikalık mesafededir. Doğusunda Fatih, kuzeyinde Bayrampaşa, batısında Güngören, Bakırköy, güneyinde ise Marmara Deniziyle çevrilidir. (Evren,2003)



Şekil 6.1.: Zeytinburnu İlçe planı, 58. Bulvar Caddesi ve çevresi (Evren, 2003)

Bölgede ilk yerleşme İstanbul'un Türklerin eline geçmesini izleyen yıllarda Kazlıçeşme dolaylarına Rumlar arasında çıkan bir anlaşmazlık sonucu “Kudüslü Papazlar” diye adlandırılan insan topluluğunun “Zeytinburnu” olarak bilinen deniz kıyısına yerleşmesiyle başlamıştır. Osmanlılar dönemi boyunca uzun yıllar mesire alanı olarak yakın çevre halkına hizmet vermiştir.

Zeytinburnu İlçesi toprakları üzerinde yerleşmeyi etkileyici ikinci olay; Kazlıçeşme’de dericilik sanayisinin kurulmasıdır. Dericilik sanayini, dokuma sanayi izlemiş ve 1927 yılında Kazlıçeşme’de dokuma sanayinin kurulmasıyla çalışan işçilerin çevreye yerleşmesi nüfusu daha da arttırmıştır.

1946 yıllarında Zeytinburnu ilçesi toprakları insanla dolup taşmaya ve gecekondu bir çığ gibi yayılmaya başlamıştır. Yoksul insanlar her gece yüzlerce gecekondu yapmış, böylece her geçen gün binlerce kişi bu yörenin insanları arasına katılmıştır. Yolsuz, okulsuz, düzensiz, plansız bir şekilde büyük bir gecekondu bölgesi oluşmuştur. Bu gidiş kendisine özgü evrelerde 1966 yılına değin sürmüştür.

Bu gelişigüzel gidişi önlemek için 30 Temmuz 1966 tarihinde 775 sayılı ‘Gecekondu Kanunu’ yürürlüğe sokulmuştur. Bundan sonra gecekondu yapımını önlemek amacı ile çıkarılan yasa, ancak gerçekte gecekondulaşmayı yavaşlatsa bile tamamen ortadan kaldıramamıştır.

Zeytinburnu ilçesi toprakları 1953 yılına değin doğusu Fatih ilçesi batısı Bakırköy ilçesi topraklarında kalan bir yöre olarak yönetilmiştir. 30.07.1953 tarihinde Fatih ilçesine bağlı “Zeytinburnu Bucağı” olarak örgütlendirilmiş fakat batı bölümü yine Bakırköy ilçesine bağlı olarak kalmıştır.

1955 sayımlarında 17.585 olan nüfus, 5 yıl sonra 1960 yılı sayımlarında 5 kat artarak 88.343 ulaşmıştır. Artık Fatih ilçesinin bir bucağı olarak kalamayacak duruma gelen bölge, bunun üzerine 01.09.1957 tarihinde 7033 sayılı yasa ile “Zeytinburnu İlçesi” adıyla İstanbul ilinin 14. İlçesi olarak örgütlendirilmeye başlanmıştır. (www.zeytinburnu.bel.tr/ajanda2001/tarihce.asp)

* Yayalaştırılmış 58. Bulvar Caddesine erişim:

İETT Otobüsleri, Minibüs, Tramvay ve Banliyo Hatları ile:

Mecidiyeköy’den :93 – M : Mecidiyeköy – Zeytinburnu İETT Otobüsü ile

Taksim’den :93 – T : Taksim – Zeytinburnu İETT Otobüsü ile

Eminönü’den :93 – E : Eminönü – Zeytinburnu İETT Otobüsü ile

Beyazıt’tan :93 – C : Beyazıt – Zeytinburnu İETT Otobüsü ile

Topkapı’dan: Topkapı – Zeytinburnu minibüsleri ile

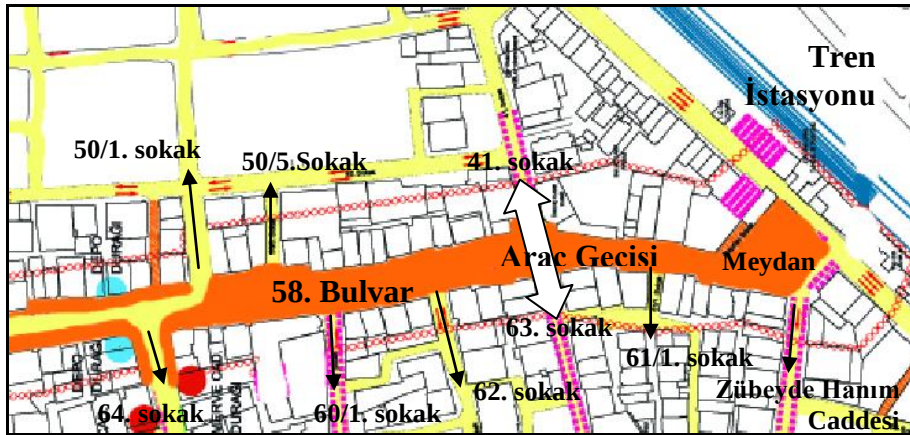
Bakırköy’den: Bakırköy – Topkapı minibüsleri ile Bakırköy – Cevizlibağ

Tramvay ile Zeytinburnu İstasyonları: Tren ile Kazlıçeşme–Zeytinburnu İstasyonlarından sağlanabilmektedir. (Zeytinburnu E-5 Sahil Yolu Ana Aksı İle Yakın Çevresi Kentsel Tasarım ve Ulaşım Projesi Açıklama Raporu, 2001)

6.2.1.2. 58. Bulvar Caddesi Yayalaştırma Amaç ve Hedefleri

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin İstanbul'da başlatmış olduğu her ilçeye bir prestij caddesi kapsamında Zeytinburnu'nda 58. Bulvar Caddesi'nin 2003 yılında son 300 metrelik kısmı yayalaştırılmıştır. Amaç öncelikli olarak ilçedeki kişi başına düşen yeşil alan ve açık hava rekreasyon alanı ihtiyacını arttırmaktır. Planlama yapılırken cadde çevresiyle birlikte düşünülerek projelendirilmiştir. Bölgedeki diğer bir sorun Zeytinburnu İlçesinin Metropole hizmet eden ana ulaşım akslarına bağlantılarındaki zayıflıktan dolayı ulaşılabilirlikte yaşanan sıkıntılardır. İlçenin ulaşım aksını kuvvetlendirmek ve E-5 – Sahil Yolu bağlantısını kurarak bölgeyi sahile açmak amacıyla ilçenin önemli ana arterlerinden olan 58. Bulvar Caddesi, İnönü Bulvarı ve Rauf Denktaş Bulvarının bulunduğu aksın güçlendirilmesi, Bulvar devamındaki G-9, G-10 sokaklarının çevrelendiği adaların kamulaştırılarak ilçe içindeki ana arter ulaşım aksının tamamlanması ve D-100 Karayoluna ulaşılabilirliğin artırılması ve bölgedeki yetersiz otopark sorununun çözümü amaçlar arasında yer alan diğer hususlardır.

- 58. Bulvar Caddesi Yayalaştırma Düzenleme Projesi

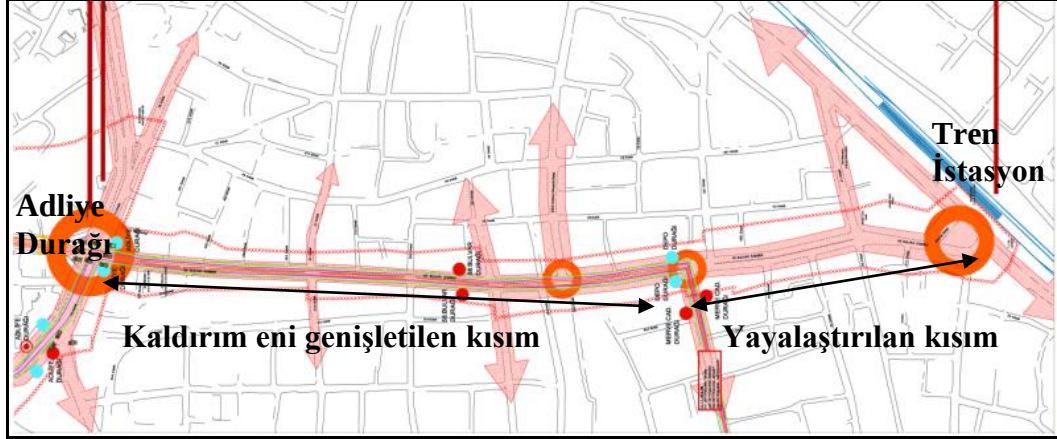


Şekil 6.2.: 58. Bulvar Caddesi yayalaştırılmış alanı ve çevresi (Turuncu yaya yolunu, sarı araç yolunu, mavi tren yolunu ifade etmektedir)

58. Bulvar Caddesinin Meryem Caddesi (64. sokak) ayrımı ile 58. Bulvar Caddesinin bitimi ile teğet olarak bağlandığı Zübeyde Hanım Caddesi arasında kalan koridordur.

Bu koridor tamamen yayalaştırılmış olup tek bir noktada, 63.Sokak ve 41.Sokak kesişiminden taşıt geçişi sağlanmıştır (Şekil 6.2.).

Ancak sadece bu koridorda yayalaştırmaya gidilmiş ise de, caddenin (58. Bulvar Caddesi) Adliye kavşağı – Meryem caddesi (64. sokak) ayırımına kadar olan kısımda da yol platformunun 2 izli taşıt yolu olarak doğu cephesine dayandırılması ile batı cephesinde ortalama 8-10 metrelik güçlü bir yaya aksı oluşturulmuştur.



Şekil 6.3.: 58. Bulvar Caddesi'ndeki yaya trafiği (Kaynak:Plan-Art, 2001)

Şekil 6.3.'de 58. Bulvar Caddesi üzerindeki odak noktaları turuncu daireler ile ifade edilmiştir. (Şekil 6.3.) Yaya yönlerini gösteren pembe okların kalınlığı yaya yoğunluğuna göre belirlenmiştir. Şekil 6.3.'de ayrıca 58. Bulvar Caddesi'nin kaldırımını genişletilen ve yayalaştırılan bölümleri gösterilmektedir.

58. Bulvar Caddesi'ne dikey doğrultu da bağlanan tüm ara sokaklarda tek yön uygulamasına gidilmesi bu kesimde olabildiğince taşıt trafiğine tamamen kapalı çok sayıda yaya yolu yapma olanağı sağlamıştır.

Caddenin yayalaştırılmış olan kesimi, yaya platformunu ortalayacak düzende oturma grupları, fiskiyeler, çeşme ve yer yer plastik öğelerle düzenlemeye gidilmiş olup, aksın bitiminde 32x42 metre boyutunda çeşitli öğelerle zenginleştirilmiş "Zeytinburnu Meydanı" ile son bulmaktadır. (Zeytinburnu E-5 Sahil Yolu Ana Aksı İle Yakın Çevresi Kentsel Tasarım ve Ulaşım Projesi Açıklama Raporu, 2001)

Şekil 6.4.'de gösterilen 58. Bulvar Caddesi için hazırlanan proje önerisidir. 2001 yılında 58. Bulvar Caddesi için hazırlanan proje birebir uygulanamayarak bir takım değişikliklere gidilmiştir. Cadde boyunca oluşturulmuş süs havuzları yerine yalnızca caddeye 50/1. sokaktan girişte birbirine bağlantılı 3 adet süs havuzu

konuslandırılmıştır. Ayrıca bitkisel tasarım modelinde de değişikliklere gidilmiştir. Şubat 2003'te başlatılan çalışmalar Eylül 2003'te tamamlanmıştır (Şekil 6.4.).



Şekil 6.4.: 58. Bulvar Caddesi yayalaştırma projesi (Kaynak:Plan-Art, 2001)

Düzenleme projesinin hedefi olarak, zaman içinde sosyal ve fiziksel yapıdaki değişim paralelinde günün gereksinimlerine cevap veren yaklaşımların yer alması ve bu alanın diğer çevresel ilişkiler bağlamında ulaşım bağlantılarının çözülmesi, ana hedef olarak saptanmıştır.

58. Bulvar Caddesi tek yön olarak kuzey güney istikametinde gidiş olarak planlanmış güney kuzey yönünde ise 50. Sokak geliş olarak planlanmıştır. 58. Bulvar Caddesinin güney başlangıç noktasından 50-1. Sokak arası taşıt trafiğine kapatılarak yaya aksı olarak düzenlenmiş olup bu aks üzerinde ticaret ve hizmet fonksiyonunun ağırlıklı olacağı varsayılmıştır. Yol en kesitinin geniş olması ve tek yönlü taşıt kullanımına açılması nedeniyle 58. Bulvar Caddesi üzerinde yol üstü otoparklar önerilmiştir.

Bu yaklaşımla ortaya konan hedefler aşağıda belirlenmiştir:

* Düzenleme alanı ve yakın çevresinde yapılacak çalışma ile metropoliten kent içinde prestijli bir çevre yaratılmasına yönelik hedefler:

- Ana arter ve yakın çevresindeki yer alan ve belirli bir dönemin özelliklerini yansıtan mimari değerlerin korunması,
- Yeni düzenleme çalışmasında bu yapılarla uyumlu organizasyonların gerçekleştirilmesi ve mimari değerlerin önemini ortaya çıkaracak yaklaşımların benimsenmesi,
- Planlama alanında nitelikli bir yaya-taşıt kurgusunun yapılması,

* Zeytinburnu bütününde yaşam standardının ve konfor koşullarının iyileştirilmesine yönelik hedefler:

- Ana aks üzerinde yer alan fonksiyonlara uygun mekansal düzenlemelerin yapılması,
- Sağlıklı ve temiz bir çevre için gerekli düzenlemelerin yapılması ve önlemlerin alınması,
- Aks boyunca özürlü kişilerin rahat hareketini sağlayacak düzenlemelerin tasarlanması,

* Metropolen kentli yaşam ve İstanbullu olma bilincinin sağlanmasına yönelik hedefler:

- Kentli yaşamı teşvik edici koşulların oluşturulması,
- Kentli yaşamının temel öğelerinden olan çalışma-barınma-dinlenme ve ulaşım sirkülasyonunda sağlıklı bir ulaşım planlamasının yapılması,
- Proje alanında kullanıcılara İstanbullu olma bilincini sağlayabilecek plan kararlarının geliştirilmesi,

* Geliştirilecek olan kararlarla düzenleme alanının fonksiyonel olarak çevresiyle uyumlu bir mekan olmasına yönelik hedefler:

- Önerilen yeni işlevler için mekansal organizasyonun yapılması
- Düzenleme projesinde işlevsel bütünlüğün sağlanması,
- Bu düzenlemelerin yakın çevre ve İstanbul bütününe yönelik olarak belirlenmesi,
- Bölgede sağlıklı bir yaya-taşıt ilişkisinin kurulması,
- Üst plan kararları ve meri planlarla uyumlu bir düzenlemenin yapılması,
- Ana aks üzerinde yer alan fonksiyonların ve planlama alanı kullanıcılarının otopark sorununun kontrol altına alınması,
- Yakın çevreden gelen ana yaya aksları ile proje alanı arasındaki kurgunun yapılmasıdır. (Zeytinburnu E-5 Sahil Yolu Ana Aksı İle Yakın Çevresi Kentsel Tasarım ve Ulaşım Projesi Açıklama Raporu, 2001)

6.2.1.3. 58. Bulvar Caddesi Alansal Analizleri

Bu bölümde 58. Bulvar Caddesi'nin mevcut durumu analiz edilmiş ve tespitlerde bulunulmuştur. Açık hava rekreasyon alanı olarak yayalaştırılan sokakların rekreasyon potansiyeli caddenin peyzaj tasarım kriterlerine göre düzenlenmesi ile yakından ilgili olduğundan öncelikle 58. Bulvar Caddesi'nde yapılan yayalaştırma düzenlemesi ve bu düzenlemede kullanılan peyzaj tasarım elemanlarının peyzaj tasarım kriterlerine göre değerlendirilmesi yapılmıştır. Caddenin yapısal çevre özellikleri kapsamında ise; binaların mimari özellikleri, yükseklikleri ve bina cephelerinin niteliği analiz edilmiştir. Bunların yanında bir yayalaştırılmış sokağın başarısı aynı zamanda sokağı çevreleyen binaların işlevleri ile yakından ilgili olduğundan binaların işlevlerine yönelik bir değerlendirme yapılmıştır.

- 58. Bulvar Caddesi'nin tasarım ilkelerine ve peyzaj tasarım elemanlarına yönelik analizler :



Şekil 6.5.: Caddenin tren istasyonuna açılan bölümünün yayalaştırılmadan önceki (Kaynak: Plan-Art) ve yayalaştırıldıktan sonraki görünümü (Fotoğraf: Günseli Döllük)

58. Bulvar Caddesi'nin tasarım ilkelerine ve peyzaj tasarım elemanlarına yönelik analizlere değinilecek olursa; tren istasyonu tarafından başlamak gerekirse; yayalaştırılmış 58. Bulvar Caddesi'nin son bulduğu meydan, cadde için hazırlanan projeden farklı olarak ortaya kare şeklinde bir yeşil alan ve etrafında banklar

konumlandırılarak bırakılmış olduğundan kullanıcılarda herhangi bir meydan hissi uyandırmamaktadır (Şekil 6.5.).



Şekil 6.6.: 58. Bulvar Caddesi'nin son bulduğu meydanı çevreleyen yapılar (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Yeşil alan için ayrılmış bölümde ise odak noktası oluşturması amacıyla kullanılan bitkinin tür seçimi yanlış yapılmıştır. Seçilen bitkinin (*Thuja orientalis*) ayrıca, sağlığını yitirmiş ve yaşının küçük olmasından ötürü de mekanda vurgu oluşturmaya katkısı oldukça düşüktür. Bunlara ek olarak, yeşil alan için ayrılmış kısımda bakımsızlıktan kurumuş yer örtücüler nedeniyle ortaya çıkan toprak dokusu hoş olmayan görünümler sunmaktadır. Caddenin tren istasyonu ile birleştiği meydanı çevreleyen yapılardaki görsel karmaşa kullanıcılarda negatif bir etki uyandırmaktadır. Ayrıca meydandaki döşemede herhangi bir farklılık yaratılmaması da mekanın okunabilirliğini azaltmaktadır (Şekil 6.6.).



Şekil 6.7.: 58. Bulvar Caddesi'ne tren istasyonu tarafından giriş ve meydan arasındaki ilişki (Fotoğraf: Günseli Döllük)

58. Bulvar Caddesi'ne tren istasyonu tarafından giriş ve meydan arasındaki ilişkiyi vurgulamak için herhangi özel ve çekici bir düzenleme yapılmamış sokağın girişi tanımsız bırakılmıştır (Şekil 6.7.).



Şekil 6.8.: 58. Bulvar Caddesi'ne tren istasyonu tarafından giriş (Fotoğraf: Günseli Döllük)

58. Bulvar Caddesi'ne tren istasyonu tarafından girişte geliş güzel yerleştirilmiş saksılı bitkiler ve dükkanlara ait tabure ve masalar, dükkanların sokağa koydukları tabelaları, bazı mağazaların malzemelerini sokakta sergilemeleri ve seyyar satıcılar, yaya sirkülasyon alanını sınırlandırmakla birlikte estetik açıdan kötü bir görünüm sergilemektedirler. (Şekil 6.8.).



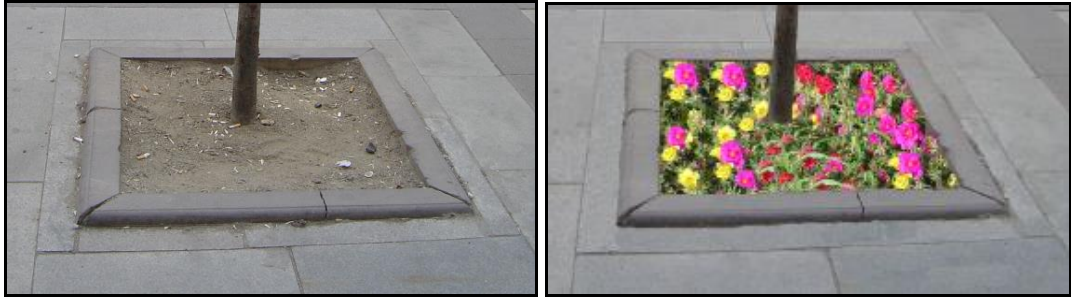
Şekil 6.9.: a- 63. ve 41. sokak arası araç geçiş yolu kenarında oturma elemanları b- Paslanmış sınırlama elemanı (Fotoğraf: Günseli Döllük)

58. Bulvar Caddesi'nin yayalar için ayrılan bölümünde yer alan araç geçiş yolunda 10x10 granit küp taş (Arnavut kaldırımı taşı) kullanılması araçların hızlı geçişini engellediğinden doğru bir seçimdir. Ancak araç ve yaya yolunu ayıran silindir şeklindeki sınırlama elemanları kaliteleri düşük olduğundan paslanmış ve estetik açıdan hoş olmayan görünümler oluşturmaktadır. Bunlara ek olarak oturma elemanlarının konumları son derece yanlıştır. Yola çok yakın bir şekilde konumlandırılmış banklar kullanıcılarda güvensizlik uyandırmakta ve yoldan araç geçişi esnasında rahatsızlıklar yaşamalarına yol açmaktadır (Şekil 6.9. a-b).



Şekil 6.10.: Cadde mekanından genel görünüm (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Caddede önerilen bitkisel tasarım modeli monotonluğu kırıcı bazı kısımlarda bitkilerin grup şeklinde kullanılarak mekan oluşturma, bazı yerlerde yönlendirme ve çevreleme amaçlı olarak hareketli bir sokak mekanı yaratma amacını taşıyan model yerine monoton tek düze, cadde boyunca 2 sıra şeklinde devam eden çevreleme ve mekan yaratma olgularından uzak bir bitkisel tasarım modeline gidilmiştir. Ayrıca cadde boyunca yaşları küçük ağaçlar kullanıldığından yeşil doku kullanıcıları tatminden uzaktır (Şekil 6.10.)



Şekil 6.11.: a- 58. Bulvar Caddesi çıplak toprak olarak bırakılmış ağaç altı (orjinal) b- Toprak yüzeyinin mevsimlik çiçeklerle örtülerek estetik görünüm oluşturma önerisi (Photoshop çalışması, kaynak: Günseli Döllük)

Ağaç altları çıplak toprak olarak bırakıldığından çirkin bir görünüm oluşturmaktadır. Toprak yüzeyinin ağaç altı ızgara, ağaç kabukları veya çakıl taşları; çim, mevsimlik çiçekler veya diğer yer örtücülerle kapatılması daha estetik bir görünüm oluşturulmasını sağlayacaktır (Şekil 6.11.a-b).



Şekil 6.12.: Restoranlara ait yol üstü yemek yeme alanları (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Sokağa bir canlılık katması adına konuşlandırılmış restoranlara ait yemek yeme alanları kullanıcılar adına olumlu bir gelişme sayılabilir. Ancak tasarım anlamında ele alındığında gölgelikler, yeme içme alanı ile yol mekanını birbirinden ayıran paravanlar, mönü tabelaları, gelişigüzel konuşlandırılmış saksılar bir bütünlük sergilemediklerinden ötürü estetik açıdan hoş görüntüler oluşturmamaktadır. Yol boyu konumlandırılmış gölgeliklerde de birbirleri arasında uyumsuzluk yaşanmaktadır. Restoranların perdeleme amaçlı kullandıkları bitkilerin adi plastikten ve birbiri ile uyumsuz renklerdeki bitki saksıları da sokak mekanının kalitesine negatif etkide bulunmaktadır (Şekil 6.12.)



Şekil 6.13.: 58. Bulvar Caddesi orta aksı yer döşemesi görünümü b- yan yaya aksı yer döşemesi görünüm b- Drenaj taşı sert zemin derzleri görünümü (Fotoğraf: Günseli Döllük)

58. Bulvar Caddesi'nde ana döşeme elemanı olarak 50x50 gri granit plak döşeme ve derz olarak 20x50 pembe granit plak derz ana aks elemanı olarak kullanılmıştır. Dükkan önlerinde ise 25x25 koyu gri granit taş kullanılmıştır. Sert zemin materyalleri kaliteli ve dayanıklılık anlamında yeterlidir, ancak toz ve kir sebebiyle renkleri tam olarak algılanamamaktadır. Sokak mekanının orta aksındaki yer alan

döşemede herhangi bir anlam ifade etmeyen değişimler mekanın bütünlüğünü bozmaktadır. Drenaj kanalı boyunca biriken çöpler de kullanıcıların yaşam kalite düzeyini düşürmektedir (Şekil 6.13. a-b-c).



Şekil 6.14.: a-Aydınlatma direği b- aydınlatma elemanı ile birlikte çözülmüş çöp kutusu detayı c- direk üzerinde yer alan ilan kalıntıları d-Hasar görmüş direk (Fotoğraf: Günseli Döllük)

58. Bulvar Caddesi'nde çift yönlü kullanılan aydınlatma elemanları gece gerekli aydınlık seviyesini karşılamaktadır, çöp kutularının aydınlatma elemanı ile birlikte çözümlenmesi de yerinde bir seçimdir, ancak direkler üzerine yapıştırılan ilanların artıkları ve bazı direkler üzerindeki hasarlar ayrıca her direkte yer almasına rağmen taşan çöp kutuları mekanın görünümünü olumsuz yönde etkilemektedir. (Şekil 6.14.)



Şekil 6.15.: Telefon kabinleri (Fotoğraf: Günseli Döllük)

58. Bulvar Caddesi üzerinde yer alan telefon kabinleri İstanbul kentinin genelinde kullanılan kabinlerle eş değer niteliktedir, bulvara özel bir tasarıma sahip kılınmamışlardır. Kabinlerin yanında yer alan telefon servis kutuları hem yaya mekanının kısıtlamakta hem de herhangi bir bitkisel elemanla perdeleme

yapılmadığından dolayı ve ayrıca vandalizme uğradığından estetik açıdan kötü bir görünüm sergilemektedir (Şekil 6.15.)



Şekil 6.16.: Trafo ve sokak mekanı (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Cadde üzerinde bulunan trafo da aynı şekilde yaya mekanını sınırlamakta kötü bir görünüm oluşturmakta ayrıca mağaza girişini de engellemektedir. (Şekil 6.16.)



Şekil 6.17.: a-b Süs havuzları ve sokak mekanı (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Yayalaştırılan 58. Bulvar Caddesi'ne 50/1. sokaktan girişte yer alan süs havuzları sokak mekanına ayrıcalık katmakta ve sokak girişine yayanın dikkatini çektiğinden caddenin rekreasyon potansiyelini de arttırmaya yardımcı bir unsurdur. Yalnızca tasarım anlamında ele alındığında havuz duvarları yüksek kaldığından havuzun içerisindeki suyun yayalar tarafından algılanmasında güçlükler yaşanmaktadır. (Şekil 6.17.)

Birbirine bağlı süs havuzları bakımlı bir görünümünden yoksundur. Su üzerinde yüzen çöpler ve fiskiyelerin çalışmaması sonucu devridaim olamayan suyun yeşile dönmüş rengi yayada negatif duygular uyandırmakta, suyun her zaman hissedilen insanları çekme kuvveti bu mekanda gerçekleşmemektedir (Şekil 6.18.).

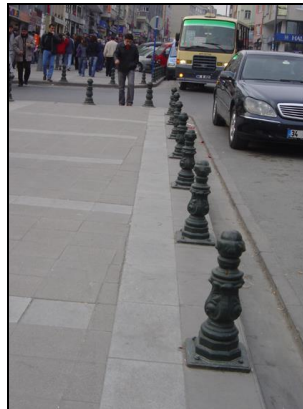


Şekil 6.18.: Süs havuzları ve çöpler (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Yüksek duvarlı insan ölçeğini aşan süs havuzlarının fışkiyelerinin çalışmaması yayanın suyu hissedememesine neden olmaktadır. Şekil 6.19.'de gösterilen fotoğrafta da bu durum çok açık bir şekilde görülebilmektedir.



Şekil 6.19.: İnsan ölçeğini aşan süs havuzları (Fotoğraf: Günseli Döllük)



Şekil 6.20.: Sınırlama elemanları (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Caddenin bitiminde araç yolu ve yaya yolunu birbirinden ayıran sınırlama elemanları fonksiyonel ve estetik bir görünüm sergilemektedir (Şekil 6.20.).

- 58. Bulvar Caddesi'nin yapısal çevre özellikleri

Düzenleme alanındaki yapılar, bitişik nizam veya blok nizam, çok katlı binalardır. Caddedeki binaların işlevlerinin belirlenmesi amacıyla; 58. Bulvar Caddesi'nde mevcut yapıların kullanımları alt ve üst kat olarak ayrı ayrı incelenmiştir. Yapılan bu çalışmaya göre 58. Bulvar Caddesi'nde ticaret ve hizmet fonksiyonları ağırlıklı fonksiyonlardır. (Şekil 6.21.)



Şekil 6.21.: Binaların zemin kat kullanımlarındaki işlevler (Kaynak:Plan-Art, 2001)

Bu fonksiyonlar yapıların birinci ve ikinci katlarında yoğunlukta olup daha üst katlarda ise büro ağırlıklı bir kullanımın en üst katlarda ise konut fonksiyonuna doğru farklılaşma belirlenmiştir (Şekil 6.22.).



Şekil 6.22. : Binaların üst kat kullanımlarındaki işlevler (Kaynak:Plan-Art, 2001)

58. Bulvar Caddesi üzerinde ticaret fonksiyonu kararı getirilmiş ve cadde sonunda ki yapı adası tamamen kaldırılarak yeşil alan olarak planlanmıştır. Cadde üzerinde yapı adaları yer yer ticaret ve konut + ticaret olarak planlanmıştır.

58. Bulvar Caddesi üzerinde dini tesis olarak İnanç Vakfı Camii yer almaktadır. Cadde sosyo-kültürel açıdan oldukça fakirdir. Kütüphane binası ve caddenin 74. sokak ile birleştiği kısımda bulunan Atatürk Kültür Merkezinden başka kültürel amaçlı hizmet veren mekan bulunmamaktadır.



Şekil 6.23.: a- Binalar ve sokak mekanı b- boş dükkanlar ve kullanıcılar (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Bina cephelerine değinilecek olursa; sokak mekanında yer alan bina cephelerinin bakımsızlığı, cephelerde bulunan klima üniteleri, tabelalar ve gelişigüzel asılmış bayraklar kullanıcılar üzerinde olumsuz bir izlenim bırakmaktadır. Ayrıca sokak boyunca az olmakla birlikte boş dükkanların yer alması uyumlu ve bakımlı fiziksel mekanların yaratılmasını zorlaştırmaktadır (Şekil 6.23.)



Şekil 6.24.: Dükkan tabelaları ve ürünlerini sokakta sergileyen mağazalar (Fotoğraf: Günseli Döllük)

Ayrıca caddede yer alan dükkanların tabelalarındaki uyumsuzluktan dolayı caddede bir bütünlük algılanamamaktadır (Şekil 6.24.).

6.2.2. 58. Bulvar Caddesi'nde Yapılan Anket Çalışmasının Bulguları

Bu bölüm; '25' 58. Bulvar Caddesi kullanıcısına uygulanan anket sonuçlarını içermektedir. Anketler kullanıcıların sosyoekonomik yapısına, boş zamanlarını değerlendirme tercihlerine, araştırma alanının kullanım sıklığına ve kullanıcıların

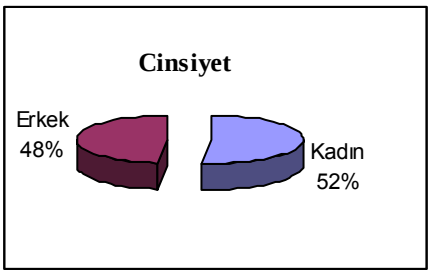
tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bilgileri içermektedir. Anketlerin sonuçları tablo ve grafiklerle birlikte sunulmuş ve bu sonuçlara ilişkin tespitlerde bulunulmuştur.

6.2.2.1. Kullanıcıların Sosyoekonomik Yapısına İlişkin Bulgular

Bu bölüm 58. Bulvar Caddesi kullanıcılarına uygulanan anketlerdeki sosyoekonomik yapıya ilişkin bulguları içermektedir. Bu sonuçlara göre; ankete katılan kullanıcıların % 52'si kadın ve % 48'i erkektir (Tablo 6.1).

Tablo 6.1. Kullanıcıların cinsiyeti

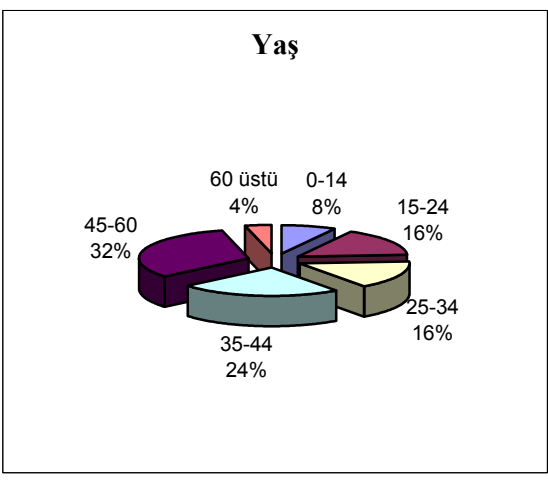
1.Cinsiyet	Yüzde (%)	Sıklık
Kadın	52	13
Erkek	48	12
Toplam	100	25



Kullanıcıların %8'i 0-14 yaş, %16'sı 15-24 yaş, %16'sı 25-34 yaş, %24'ü 35- 44 yaş, %32'si 45-60 yaş, %4'ü 60 ve üzeri yaşlar arasındadır (Tablo 6.2).

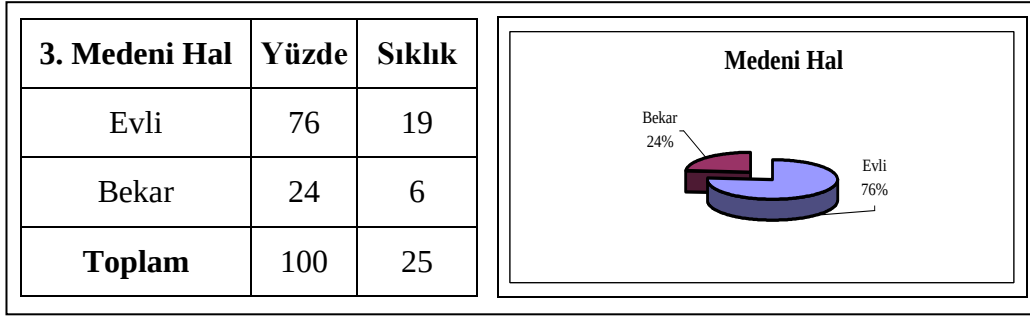
Tablo 6.2. : Kullanıcıların yaşı

2. Yaş	Yüzde	Sıklık
0-14	8	2
15-24	16	4
25-34	16	4
35-44	24	6
45-60	32	8
60 üstü	4	1
Toplam	100	25



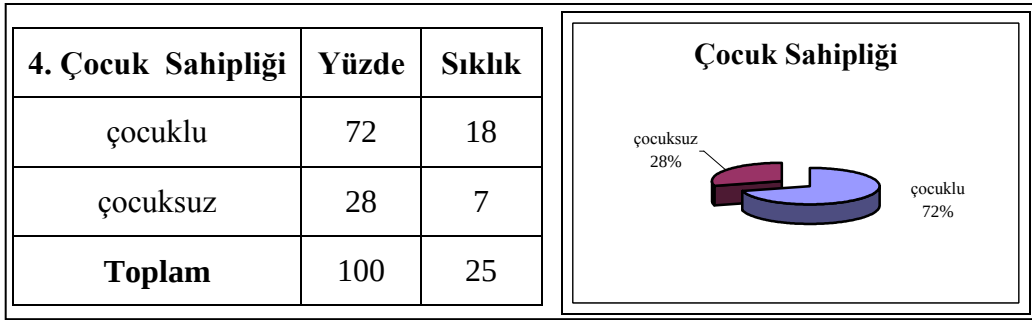
Kullanıcıların %24'ü bekar, %76'sı evlidir (Tablo 6.3.).

Tablo 6.3.: Kullanıcıların medeni hali



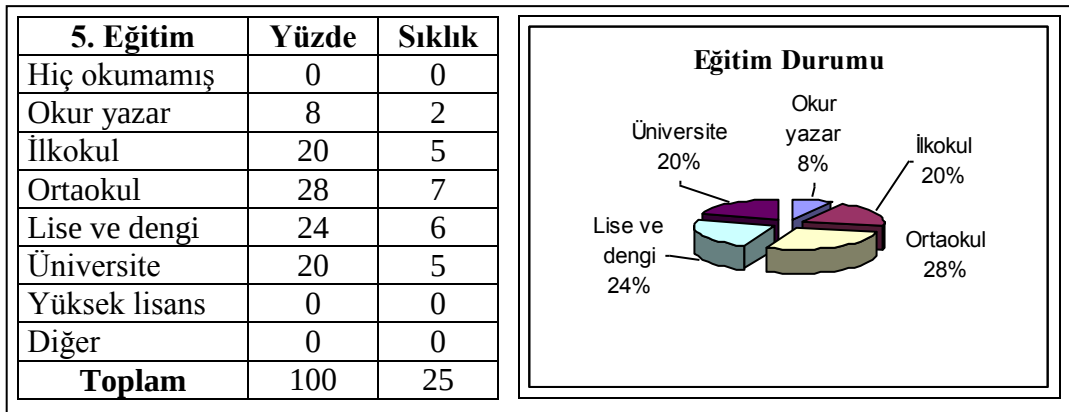
Anket uygulanan kullanıcıların %28'ü çocuksuz, %72'i çocukludur. (Tablo 6.4).

Tablo 6.4. : Kullanıcıların çocuk sahipliği



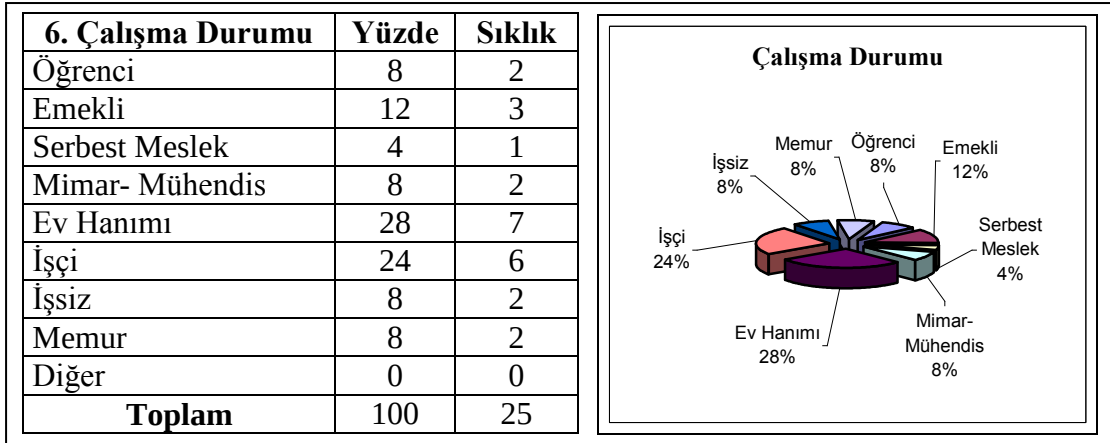
Kullanıcıların %8'i okur yazar, %20'si ilkokul, %28'i ortaokul, %24'ü lise ve dengi, %20'si üniversite mezunudur (Tablo 6.5).

Tablo 6.5.: Kullanıcıların eğitim durumu



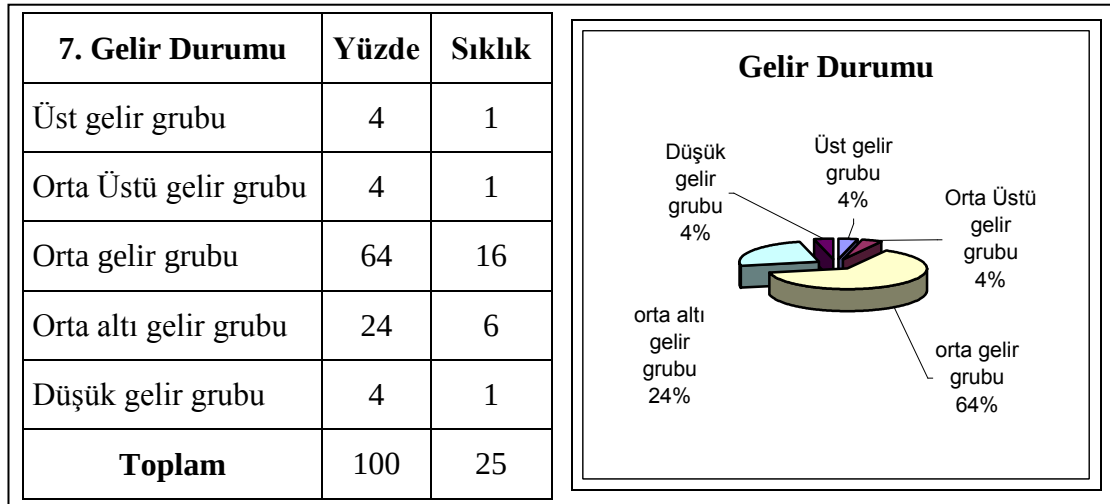
Ankete katılan kullanıcıların %44'ü çalışmakta, % 56'sı çalışmamaktadır. Çalışanların %4'ü serbest meslek, %8'i mimar- mühendis, %24 işçi, %4'ü memurdur. Çalışmayanların; %8'i öğrenci, %12'si emekli, %28'i ev hanımı, %8'i işsiz olduğu için çalışmamaktadır (Tablo 6.6).

Tablo 6.6.: Kullanıcıların çalışma durumu



Kullanıcıların %4'ü üst gelir grubu, %4'ü orta üstü gelir grubu, %64'ü orta gelir grubu, %24'ü orta altı gelir grubu, %4'ü düşük gelir grubuna dahildir. (Tablo 6.7).

Tablo 6.7.: Kullanıcıların gelir durumu



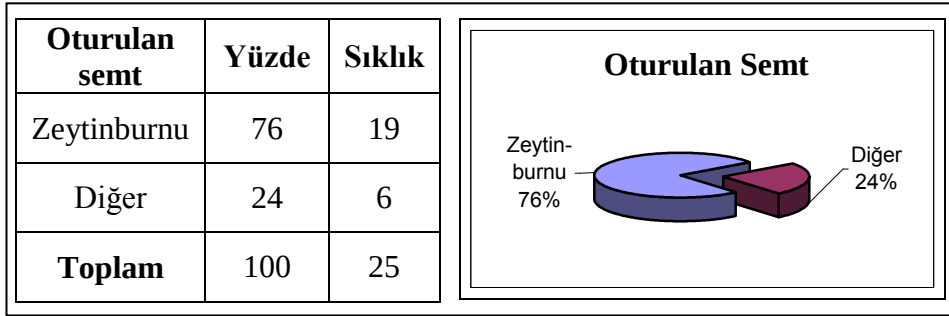
Kullanıcıların sosyoekonomik yapısına ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre kullanıcıların çoğunluğu (%52) kadındır ve ankete katılan kullanıcılar daha çok (%24) 35 ve 44 yaşları arasındadır. Caddeyi kullanan kullanıcıların çoğunluğunun (%76) evlidir ve evlilerden de bir çoğunun (%72) çocuğu bulunmaktadır. Caddeyi kullanan kullanıcıların eğitim durumuna bakıldığında sayıca en fazla (%28) ortaokul mezunu kullanıcı ile karşılaşılmaktadır. Caddeyi kullanan kullanıcıların çoğunluğu (%28) ev hanımıdır ve kullanıcılar gelir grubu olarak en fazla orta (%64) ve (%64) orta altı gelir grubunda bulunmaktadırlar.

6.2.2.2. Kullanıcıların Boş Zamanlarını Değerlendirme Tercihleri ve Araştırma Alanının Kullanım Sıklığına İlişkin Bulgular

Bu bölüm; kullanıcılara yöneltilen anket çalışmasında yer alan, boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bulguları içermektedir.

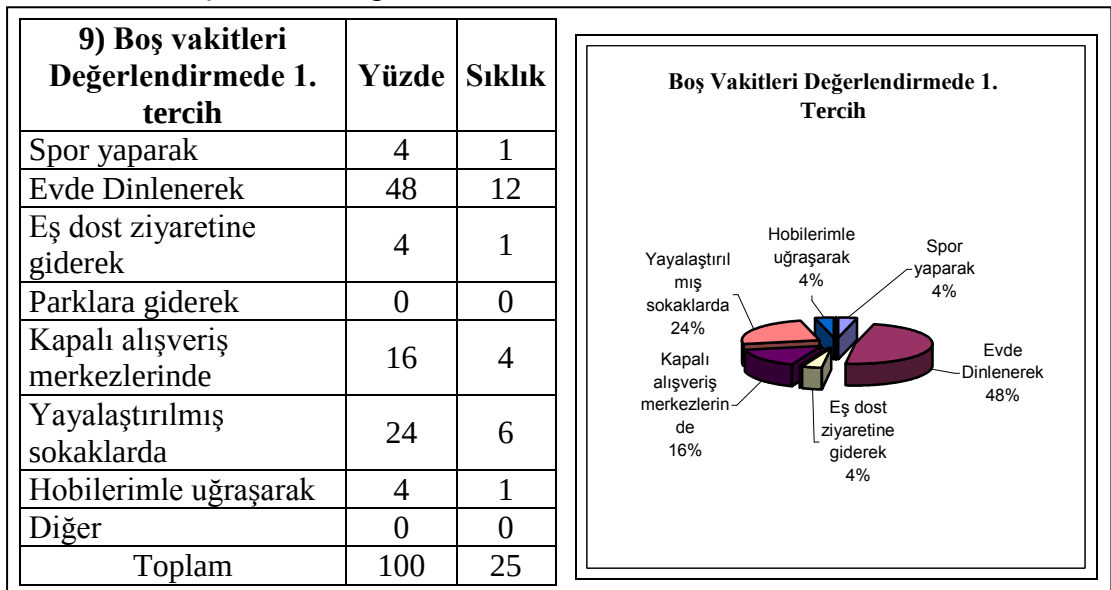
Ankete katılan kullanıcıların % 76'sı Zeytinburnu'nda (yayalaştırılmış sokağın bulunduğu semtte), %24'ü diğer semtlerde oturmaktadır (Tablo 6.8).

Tablo 6.8.: Oturulan semt



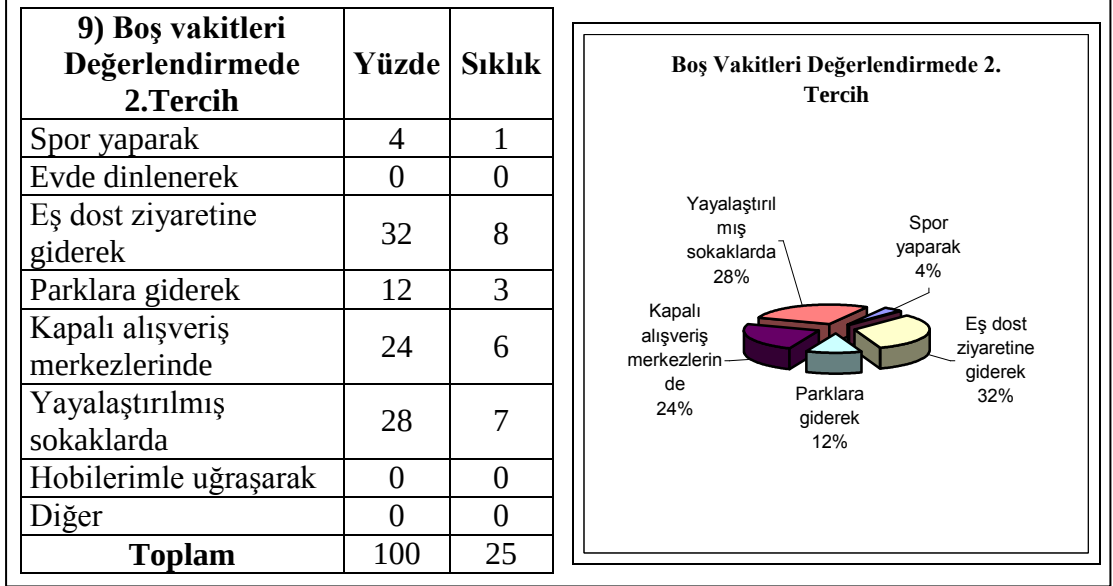
Kullanıcılar boş vakitlerini değerlendirmede 1. tercihlerini %4'ü spor yaparak, %48'i evde dinlenerek, %4'ü eş dost ziyaretine giderek, %16'sı kapalı alışveriş merkezlerinde, %24'ü yayalaştırılmış sokaklarda, %4'ü hobileri ile uğraşarak değerlendirmeyi tercih ettiklerini bildirmişlerdir (Tablo 6.9).

Tablo 6.9.: Boş vakitleri değerlendirmede 1. tercih



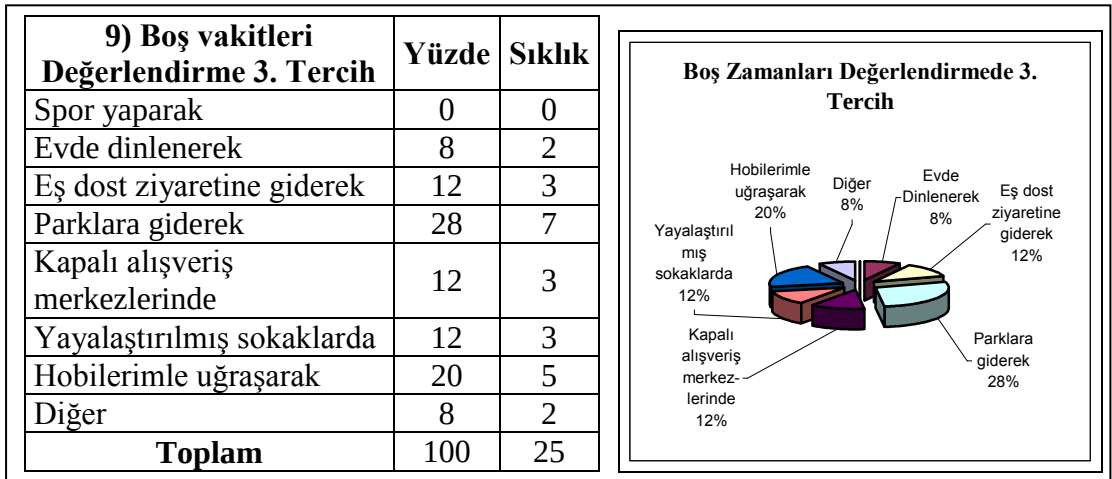
Kullanıcılar; boş vakitlerini değerlendirmede 2. tercihlerini, %4'ü spor yaparak, %32'si eş dost ziyaretine giderek, %12'si parklara giderek, %24'ü kapalı alışveriş merkezlerinde, %28'i yayalaştırılmış sokaklardan yana kullanmışlardır (Tablo 6.10).

Tablo 6.10.: Boş vakitleri değerlendirmede 2. tercih



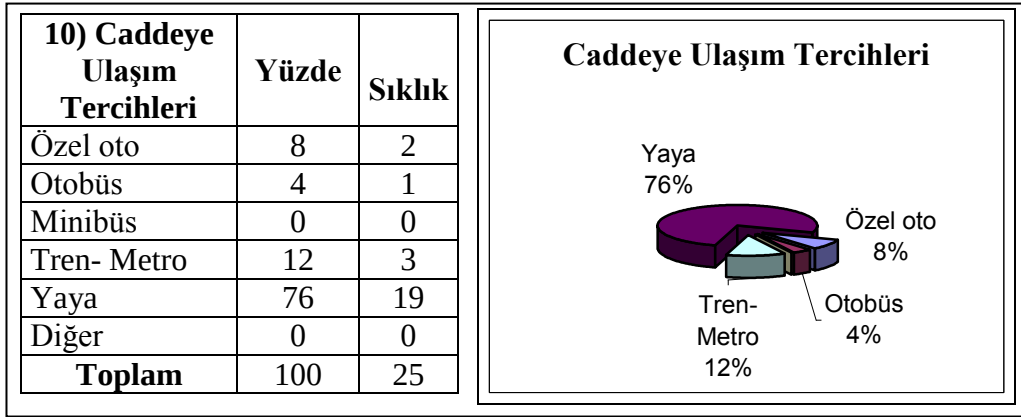
Kullanıcılar boş vakitlerini değerlendirmede 3. tercihlerini %8'i evde dinlenerek, %12'si eş dost ziyaretine giderek, %28'i parklara giderek, %12'si kapalı alışveriş merkezlerinde, %12'si yayalaştırılmış sokaklarda, %20'si hobileri ile uğraşarak, %8'i diğer seçeneğinden yana kullanmışlardır (Tablo 6.11).

Tablo 6.11.: Boş vakitlerini değerlendirmede 3. tercih



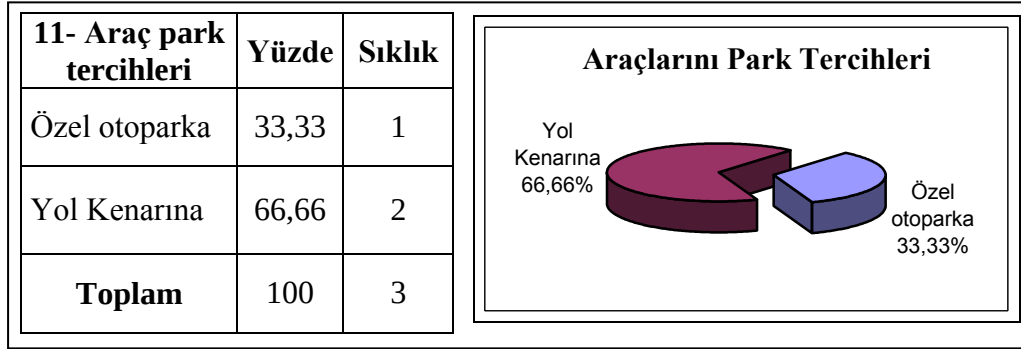
Kullanıcıların %8'i 58. Bulvar Caddesi'ne özel oto ile, %4'ü otobüs ile, %12'si tren ile, %76'sı yaya olarak ulaştıklarını belirtmişlerdir (Tablo 6.12).

Tablo 6.12.: Kullanıcıların caddeye ulaşım tercihleri



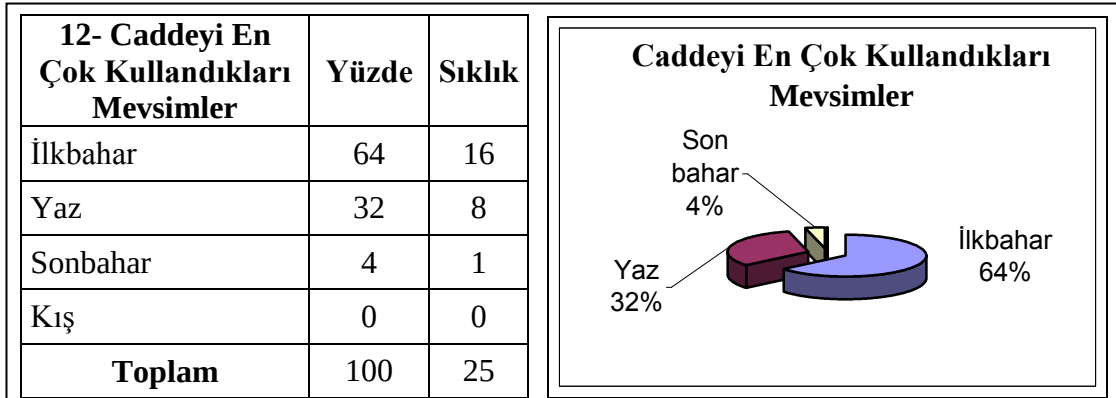
58. Bulvar Caddesi'ne özel oto ile gelen kullanıcıların %33,33'ü araçlarını özel otoparka, %66,66'sı araçlarını yol kenarına park ettiklerini bildirmişlerdir. (Tablo 6.13).

Tablo 6.13.: Kullanıcıların araçlarını park tercihleri



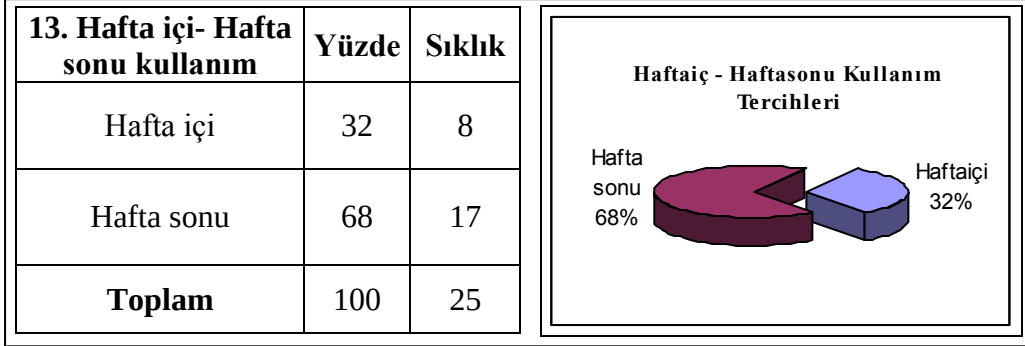
Kullanıcılar 58. Bulvar Caddesi'ni en çok kullandıkları mevsimin %64'ü ilkbahar, %32'si yaz, %4'ü sonbahar olduğunu belirtmişlerdir (Tablo 6.14).

Tablo 6.14.: Caddeyi en çok kullandıkları mevsimler



58. Bulvar Caddesi'ni kullanıcıların % 32'si hafta içi, %68'i hafta sonu kullandıklarını bildirmişlerdir (Tablo 6.15).

Tablo 6.15.: Hafta içi- hafta sonu kullanım tercihleri

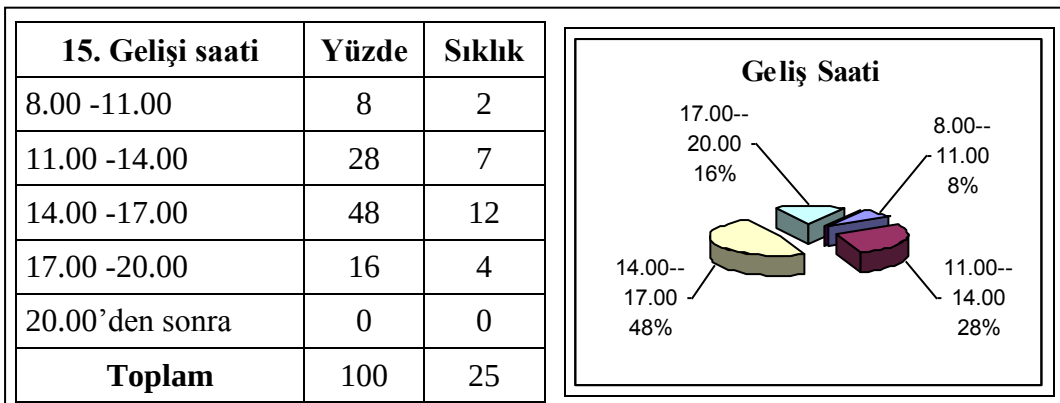


Kullanıcıların %24'ü caddeyi her gün, %20'si haftada birden fazla, %28'i haftada bir, %4'ü ayda iki üç defa, %12'si eşit oranlarda ayda bir ve iki üç ayda bir defa kullandıklarını belirtmişlerdir (Tablo 6.16).

Tablo 6.16. : Kullanım sıklığı



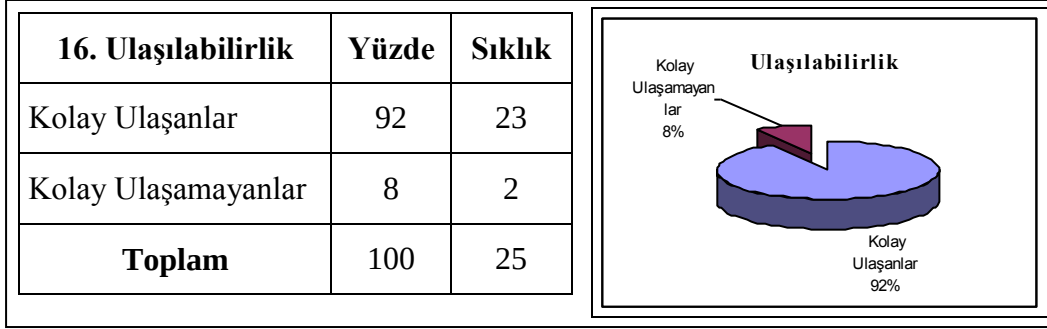
Tablo 6.17.: Geliş saati



Kullanıcıların %8'i caddeyi, 8.00-11.00 arasında, %28'i 11.00-14.00 arasında, %48'i 14.00-17.00 arasında, %16'sı 17.00-20.00 arasında kullandıklarını belirtmişlerdir.

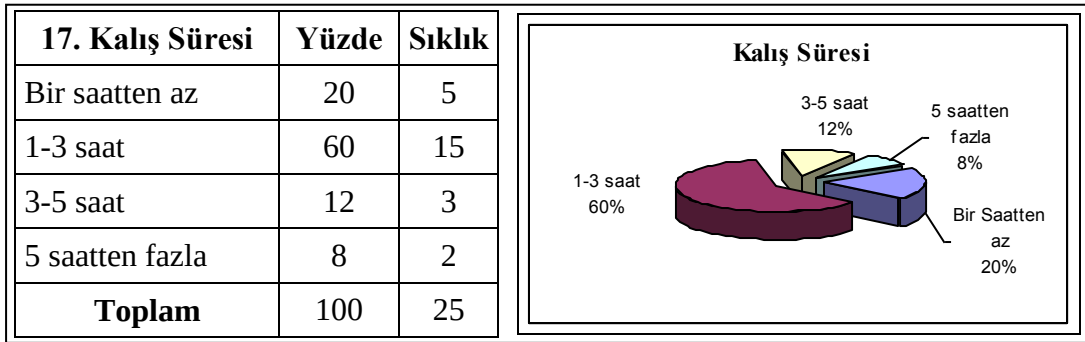
Buna göre kullanıcıların çoğu caddeyi 14.00-17.00 saatleri arasında kullanmaktadır (Tablo 6.17). Kullanıcıların %92'si caddeye kolayca ulaşabilmekte, %8'i ise kolay ulaşamamaktadır (Tablo 6.18).

Tablo 6.18.: Caddeye ulaşılabilirlik



Ankete katılan kullanıcıların ortalama cadde de kalış süresi; %20'sinin bir saatten az, %60'ının 1-3 saat, %12'sinin 3-5 saat, %8'inin ise 5 saatten fazladır (Tablo 6.19).

Tablo 6.19.: Kullanıcıların cadde de kalış süresi



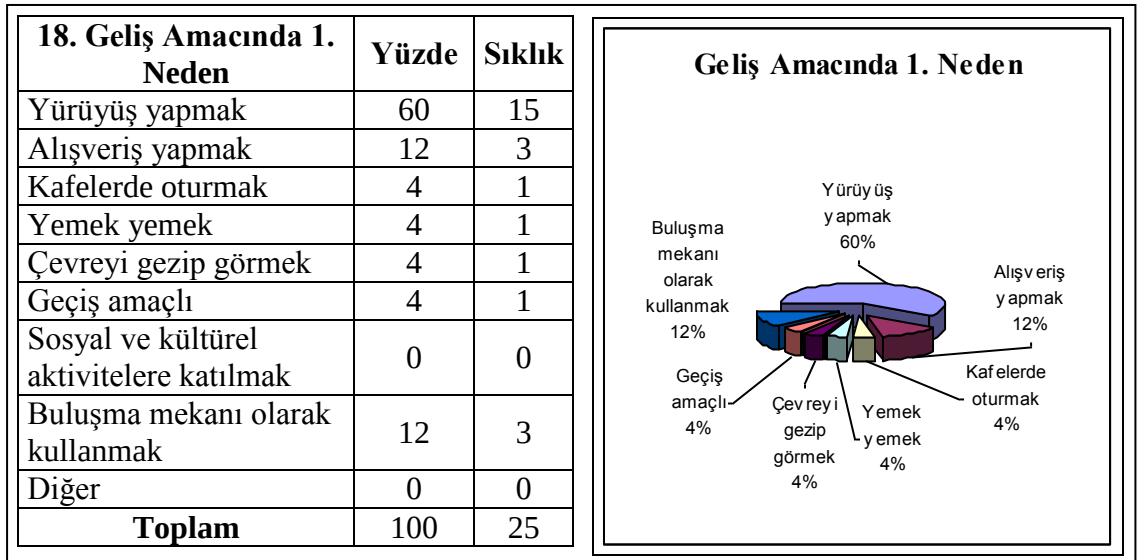
Kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre; caddeyi kullanan kullanıcıların oldukça yüksek bir çoğunluğu caddenin bulunduğu semtte (%76) (Zeytinurnu'nda) oturmaktadır. Caddede kullanan kullanıcıların yarıya yakın bir kısmı (%48) boş vakitlerini evde geçirmektedirler. Boş vakitleri değerlendirmede 2. tercihleri en çok (%32) eş dost ziyaretine gitmek, 3. tercihleri ise (%28) parklara giderek değerlendirmek yönündedir. Kullanıcıların çoğunluğu (%76) caddeye yaya olarak ulaşmaktadır. Kullanıcılar caddeyi en çok (%64) ilkbaharda, hafta sonu (%68) ve (%28) haftada bir kez kullanmaktadırlar. Ayrıca kullanıcıların caddeyi en fazla (%48) 14.00 ve 17.00 saatleri arasında kullanmaktadır. Caddede ulaşımında kullanıcıların bütüne yakın kısmı (%92) caddeye kolay ulaşmakta ve kullanıcıların yarıdan fazlası (%60) caddede 1 ile 3 saat vakit geçirmektedir.

6.2.2.3. Kullanıcıların Tercih-Memnuniyet ve Şikayetlerine İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının bu bölümünde kullanıcılara; yayalaştırılmış 58. Bulvar Caddesi'ni kullanım amaçlarını, tercih nedenlerini, donatı elemanlarından duydukları memnuniyeti, caddedeki eksik buldukları yönleri, onları bu caddede rahatsız eden faktörleri, kendilerini güvende hissedip hissetmediklerini ve caddedeki diğer işlevsel kullanımlardan memnuniyet derecelerini saptamaya yönelik sorular sorulmuştur.

Kullanıcılar 58. Bulvar Caddesi'ni kullanma amaçlarının 1. nedenini; %60'ı yürüyüş yapmak, %12'si alışveriş yapmak, %4'ü eşit oranlarda kafelerde oturmak, yemek yemek, çevreyi gezip görmek ve geçiş amaçlı, %12'si buluşma mekanı olarak kullanmak olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcılar caddeyi en çok yürüyüş yapmak amacıyla kullanmaktadır (Tablo 6.20).

Tablo 6.20.: Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni kullanma amaçlarının 1. nedeni



Kullanıcılar 58. Bulvar Caddesi'ni kullanma amaçlarının 2. nedenini; %8'i yürüyüş yapmak, %36'sı alışveriş yapmak, %12'si kafelerde oturmak, %4'ü yemek yemek, %20'si çevreyi gezip görmek, %12'si geçiş amaçlı, %8'i buluşma mekanı olarak kullanmak olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun caddeyi kullanma amaçlarında 2. neden alışveriş yapmaktır (Tablo 6.21).

Tablo 6.21.: Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni kullanma amaçlarının 2. nedeni

18. Geliş Amacında 2. Neden	Yüzde	Sıklık
Yürüyüş yapmak	8	2
Alışveriş yapmak	36	9
Kafelerde oturmak	12	3
Yemek yemek	4	1
Çevreyi gezip görmek	20	5
Geçiş amaçlı	12	3
Sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak	0	0
Buluşma mekanı olarak kullanmak	8	2
Diğer	0	0
Toplam	100	25

Geliş amacında 2. Neden

Neden	Yüzde
Alışveriş yapmak	36%
Çevreyi gezip görmek	20%
Geçiş amaçlı	12%
Kafelerde oturmak	12%
Buluşma mekanı olarak kullanmak	8%
Yürüyüş yapmak	8%
Yemek yemek	4%

Kullanıcılar 58. Bulvar Caddesi'ni kullanma amaçlarının 3. nedenini; %4'ü yürüyüş yapmak, %12'si alışveriş yapmak, %12 kafelerde oturmak, %4'ü yemek yemek, , %20'si geçiş amaçlı, %4'i buluşma mekanı olarak kullanmak, %8'i ise diğer nedenlerden olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun (%36) caddeyi kullanma amaçlarında 3. neden çevreyi gezip görmektir. (Tablo 6.22.).

Tablo 6.22.: Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni kullanma amaçlarının 3. nedeni

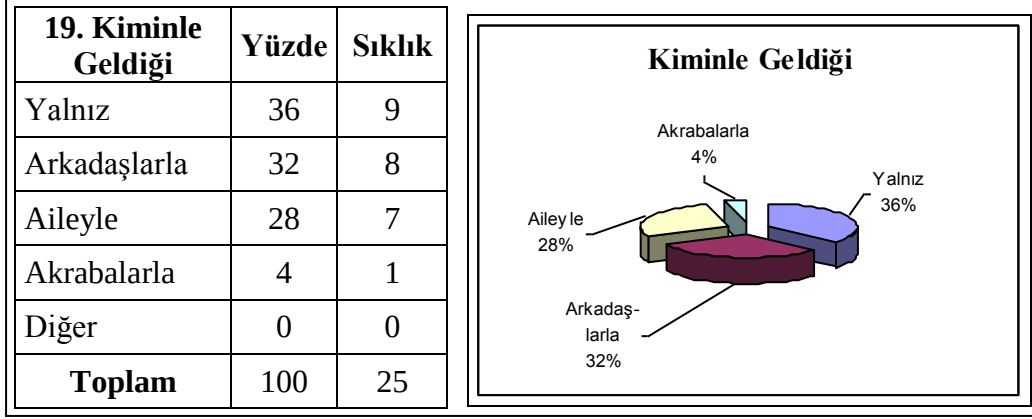
18. Geliş Amacında 3. Neden	Yüzde	Sıklık
Yürüyüş yapmak	4	1
Alışveriş yapmak	12	3
Kafelerde oturmak	12	3
Yemek yemek	4	1
Çevreyi gezip görmek	36	9
Geçiş amaçlı	20	5
Sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak	0	0
Buluşma mekanı olarak kullanmak	4	1
Diğer	8	2
Toplam	100	25

Geliş Amacında 3. neden

Neden	Yüzde
Çevreyi gezip görmek	36%
Geçiş amaçlı	20%
Alışveriş yapmak	12%
Kafelerde oturmak	12%
Diğer	8%
Buluşma mekanı olarak kullanmak	4%
Yürüyüş yapmak	4%

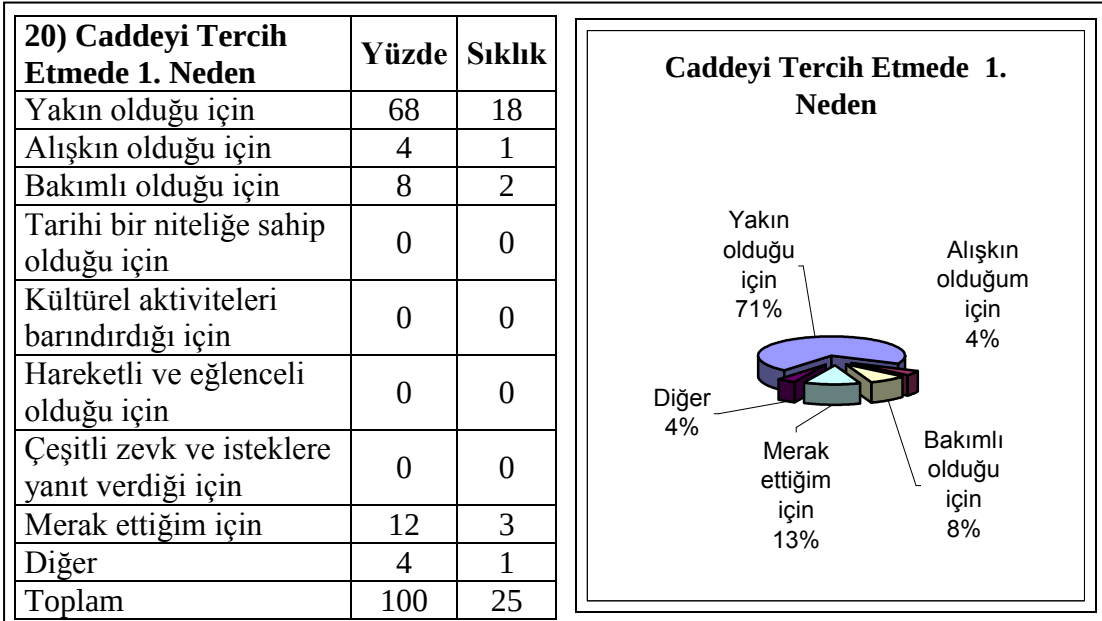
Kullanıcıların %36'ı caddeye yalnız, %32'si arkadaşlarla, %28'i aileyle, %4'ü akrabalarla geldiğini belirtmiştir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğu (%36) caddeye yalnız gelmektedir (Tablo 6.23.).

Tablo 6.23.: Kullanıcıların alana kiminle geldiği



Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 1. nedenini; %68'i yakın olduğu için, %4'ü alışkın olduğu için, %8'i bakımlı olduğu için, %12'si merak ettiği için, %4'ü diğer nedenlerden olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun (%68) 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 1. nedeni oturdukları yere yakın olduğu içindir (Tablo 6.24.).

Tablo 6.24.: Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 1. nedeni



Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 2. nedenini; %8'i yakın olduğu için, %68'i alışkın olduğu için, %8'i bakımlı olduğu için, %8'i çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için, %4'ü merak ettiği için, %4'ü diğer nedenlerden olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun (%68) 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 2. nedeni caddeyi kullanmaya alışkın oldukları içindir (Tablo 6.25).

Tablo 6.25.: Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 2. nedeni

20. 58. Bulvar Caddesini Tercih Etmede 2. Neden	Yüzde	Sıklık
Yakın olduğu için	8	2
Alışkın olduğu için	68	17
Bakımlı olduğu için	8	2
Tarihi bir niteliğe sahip olduğu için	0	0
Kültürel aktiviteleri barındırdığı için	0	0
Hareketli ve eğlenceli olduğu için	0	0
Çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için	8	2
Merak ettiği için	4	1
Diğer	4	1
Toplam	100	25

Caddeyi Tercih Etmede 2. Neden

Neden	Yüzde
Alışkın olduğum için	68%
Yakın olduğum için	8%
Çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için	8%
Bakımlı olduğum için	8%
Diğer	4%
Merak ettiğim için	4%

Tablo 6.26.: Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 3. nedeni

20) 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmede 3. neden	Yüzde	Sıklık
Yakın olduğu için	0	0
Alışkın olduğum için	0	0
Bakımlı olduğu için	32	8
Tarihi bir niteliğe sahip olduğu için	0	0
Kültürel aktiviteleri barındırdığı için	0	0
Hareketli ve eğlenceli olduğu için	28	7
Çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için	8	2
Merak ettiğim için	8	2
Diğer	24	6
Toplam	100	25

Caddeyi tercih etmede 3. neden

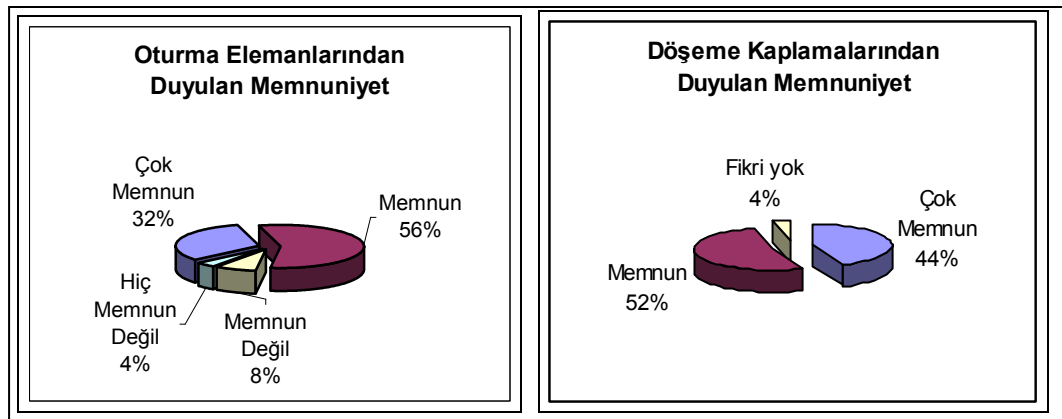
Neden	Yüzde
Bakımlı olduğum için	32%
Hareketli ve eğlenceli olduğum için	28%
Diğer	24%
Çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için	8%
Merak ettiğim için	8%
Yakın olduğum için	0%

Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 3. nedenini; %32'i bakımlı olduğu için, %28'i hareketli ve eğlenceli olduğu için, %8'i çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için, %8'ü merak ettiği için, %24'ü diğer nedenlerden olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğu (%32) 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 3. nedeni bakımlı olduğu için olduğunu belirtmişlerdir (Tablo 6.26).

Kullanıcıların, 58. Bulvar caddesi'ndeki donatı elemanlarından duydukları memnuniyet tablo 6.27.'deki gibidir.

Tablo 6.27.: Donatı elemanlarından duyulan memnuniyet

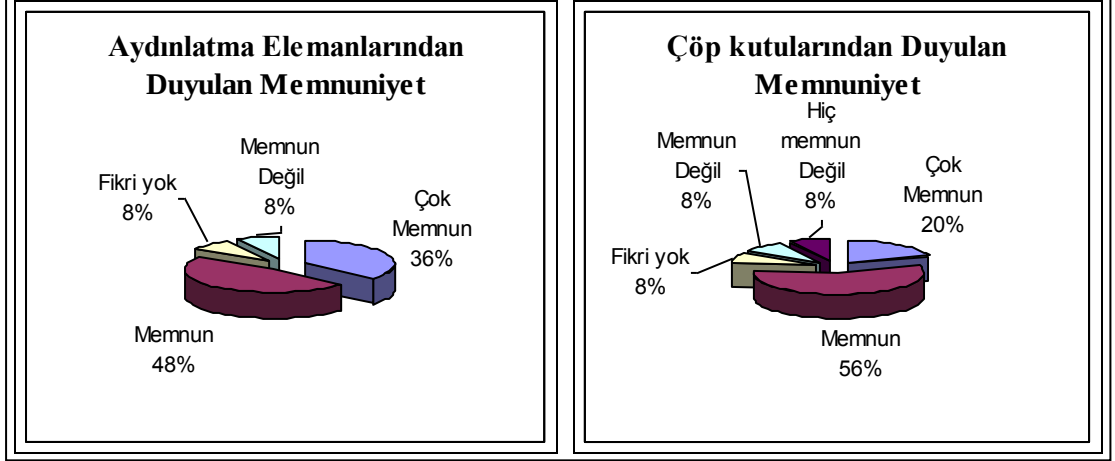
21. Donatı Elemanlarından Duyulan Memnuniyet:		Çok Memnun	Memnun	Fikri yok	Memnun Değil	Hiç memnun Değil	Toplam
1-Oturma elemanları	Sıklık	8	14	0	2	1	25
	Yüzde	32	56	0	8	4	100
2-Döşeme kaplamaları	Sıklık	12	13	0	0	0	25
	Yüzde	48	52	0	0	0	100
3-Aydınlatma Elemanları	Sıklık	9	12	2	2	0	25
	Yüzde	36	48	8	8	0	100
4-Çöp kutuları	Sıklık	5	14	2	2	2	25
	Yüzde	20	56	8	8	8	100
5-Bilgilendirme levhaları	Sıklık	1	3	17	4	0	25
	Yüzde	4	12	68	16	0	100
6-Sanat Öğeleri	Sıklık	3	4	1	13	4	25
	Yüzde	12	12	4	52	16	100
7-Büfeler, Kiosklar	Sıklık	3	11	5	6	0	25
	Yüzde	12	44	20	24	0	100
8-Telefon Kulübesi	Sıklık	6	10	2	7	0	25
	Yüzde	24	40	8	28	0	100



Şekil 6.25.: a-Kullanıcıların oturma elemanlarından duydukları memnuniyet
b- Kullanıcıların döşeme kaplamalarından duydukları memnuniyet

Kullanıcıların %32'si oturma elemanlarından çok memnun, %56'sı memnun, %8'i memnun değil, %4'ü ise hiç memnun değildir (Tablo 6.27., Şekil 6.25a.).

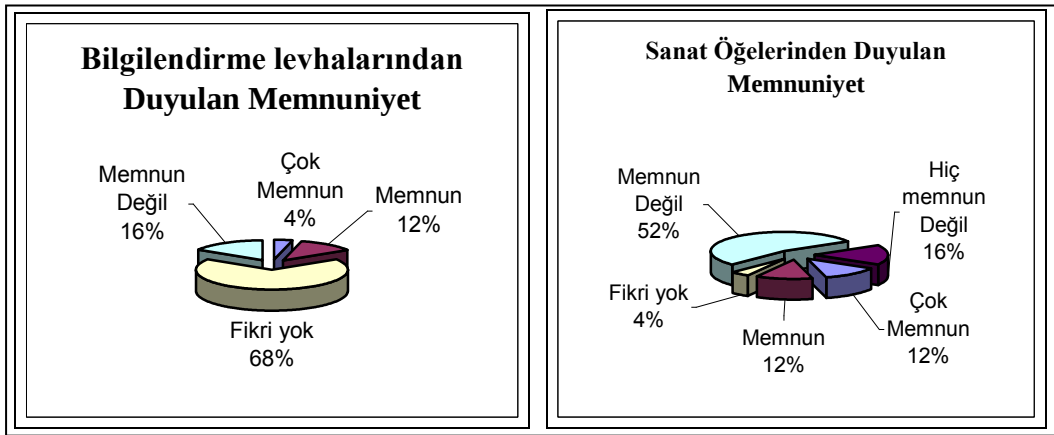
Kullanıcıların % 44'ü döşeme kaplamalarından çok memnun, %52'si memnun, %4'ünün ise bir fikri yoktur (Tablo 6.27., Şekil 6.25b.).



Şekil 6.26.: a-Kullanıcıların aydınlatma elemanlarından duydukları memnuniyet
b- Kullanıcıların çöp kutularından duydukları memnuniyet

Kullanıcıların %36'sı aydınlatma elemanlarından çok memnun, %48'i memnun, %8'inin fikri yok, %8'i ise memnun değildir (Tablo 6.27., Şekil 6.26a.).

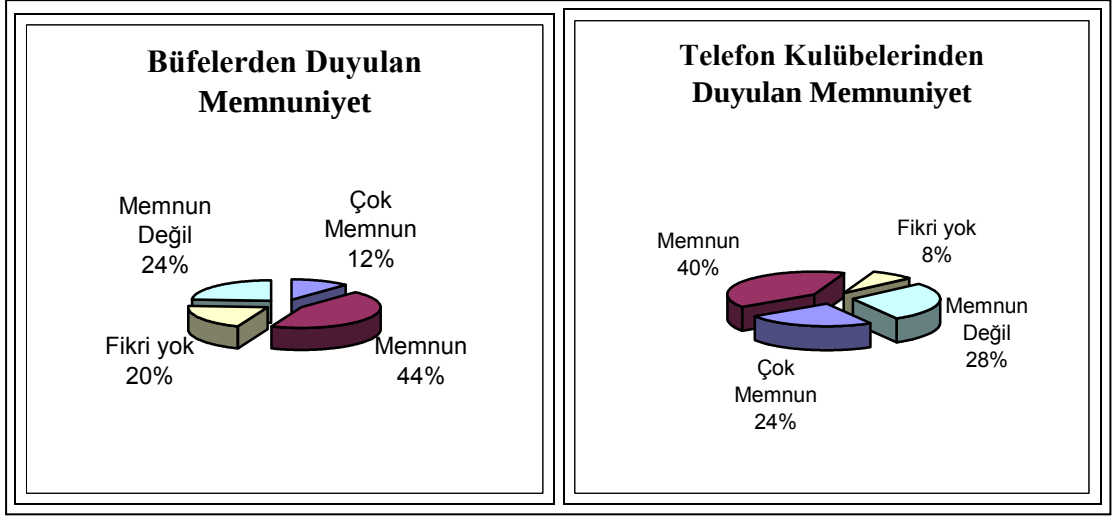
Kullanıcıların %20'si çöp kutularından çok memnun, %56'sı memnun, %8'inin eşit oranda fikri yok, memnun değil ve hiç memnun değildir (Tablo 6.27., Şekil 6.26b.).



Şekil 6.27.: a-Kullanıcıların bilgilendirme levhalarından duydukları memnuniyet
b- Kullanıcıların sanat öğelerinden duydukları memnuniyet

Kullanıcıların %4'ü bilgilendirme levhalarından çok memnun, %12'si memnun, %68'inin fikri yok, %16'ı ise memnun değildir (Tablo 6.27., Şekil 6.27a.).

Kullanıcıların %12'si eşit oranlarda sanat öğelerinden çok memnun ve memnun, %4'ünün fikri yok, %52'si memnun değil, %16'sı ise hiç memnun değildir (Tablo 6.27., Şekil 6.27b).



Şekil 6.28.: a-Kullanıcıların büfelerden duydukları memnuniyet b-Kullanıcıların telefon kulübelerinden duydukları memnuniyet

Kullanıcıların %12'si büfelerden çok memnun, %44'ü memnun, %20'sinin fikri yok, %24'ü memnun değildir (Tablo 6.27., Şekil 6.28a.).

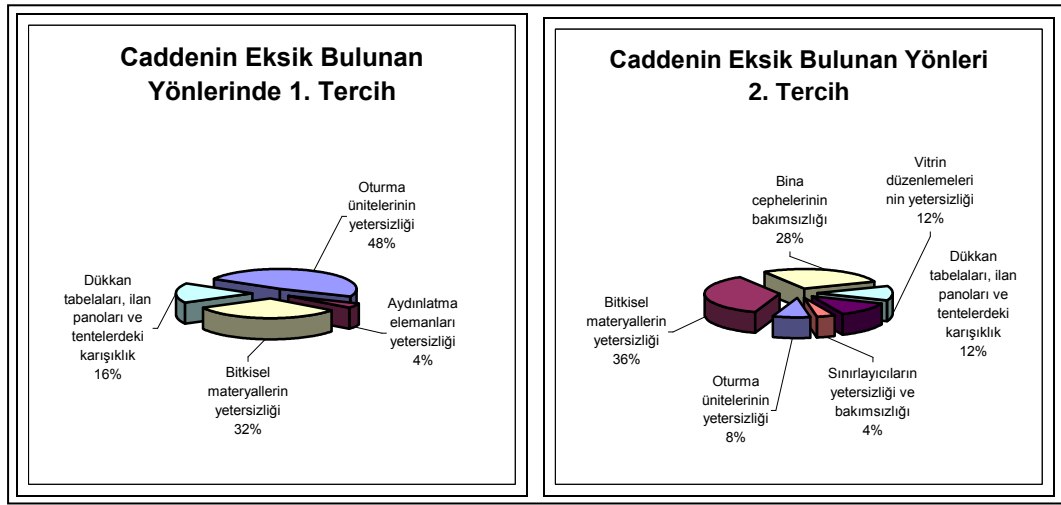
Kullanıcıların %24'ü telefon kulübelerinden çok memnun, %40'ı memnun, %8'inin fikri yok, %28'i ise memnun değildir (Tablo 6.27., Şekil 6.28b.).

Edinilen bu bilgilere göre kullanıcıların çoğunluğu (%56) oturma elemanlarından, (%52) döşeme kaplamalarından, (%48) aydınlatma elemanlarından, (%56) çöp kutularından, (%44) büfeler, kiosklerden, (%40) telefon kulübesinden memnundur. Kullanıcıların çoğunluğu (%68'inin) bilgilendirme levhaları hakkında bir fikir beyan etmemiştir. Kullanıcıların oldukça büyük bir çoğunluğu ise (%52) sanat öğelerinden memnun değildir (Tablo 6.27.).

Anket uygulanan 58. Bulvar Caddesi kullanıcıları, caddenin eksik buldukları yönleri hakkında yöneltilen soruda 1. tercihlerini; %48'i oturma ünitelerinin yetersizliğinden, %32'si bitkisel materyallerin yetersizliğinden, %16'sı dükkan tabelaları, ilan panoları ve tentelerdeki karışıklıktan, %4'ü ise aydınlatma elemanları yetersizliğinden yana kullanmışlardır (Tablo 6.28.- Şekil 6.29.a.).

Tablo 6.28.: Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 1. tercih

22) Caddenin eksik bulunan yönleri (1. Tercih)	Yüzde	Sıklık
Oturma ünitelerinin yetersizliği	48	12
Aydınlatma elemanları yetersizliği	4	1
Çöp kutularının yetersizliği	0	0
Bitkisel materyallerin yetersizliği	32	8
Bina cephelerinin bakımsızlığı	0	0
Vitrin düzenlemelerinin yetersizliği	0	0
Dükkan tabelaları, ilan panoları ve tentelerdeki karışıklık	16	4
Sert zeminlerdeki kalitesizlik ve bozukluklar	0	0
Sınırlayıcıların yetersizliği ve bakımsızlığı	0	0
Toplam	100	25



Şekil 6.29.: a-Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 1. tercih b- Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 2. tercih

Tablo 6.29.: Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 2. tercih

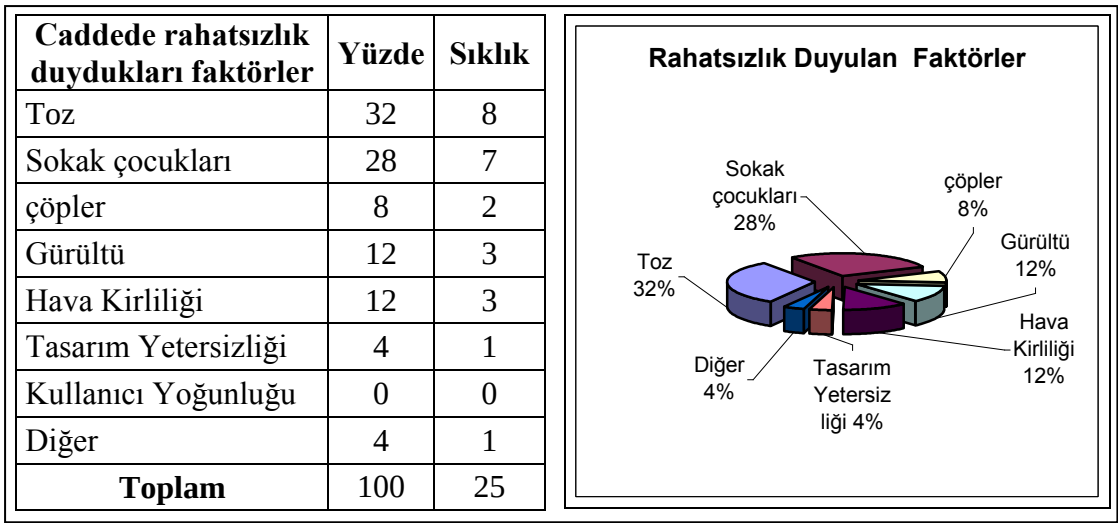
22) Caddenin eksik bulunan yönleri (2. Tercih)	Yüzde	Sıklık
Oturma ünitelerinin yetersizliği	8	2
Aydınlatma elemanları yetersizliği	0	0
Çöp kutularının yetersizliği	0	0
Bitkisel materyallerin yetersizliği	36	9
Bina cephelerinin bakımsızlığı	28	7
Vitrin düzenlemelerinin yetersizliği	12	3
Dükkan tabelaları, ilan panoları ve tentelerdeki karışıklık	12	3
Sert zeminlerdeki kalitesizlik ve bozukluklar	0	0
Sınırlayıcıların yetersizliği ve bakımsızlığı	4	1
Toplam	100	25

Anket uygulanan 58. Bulvar Caddesi kullanıcıları, caddenin eksik buldukları yönleri hakkında yöneltilen soruda 2. tercihlerini; %8'i oturma ünitelerinin yetersizliği, %36'sı bitkisel materyallerin yetersizliği, %28'i bina cephelerinin bakımsızlığı, %12

vitrin düzenlemelerinin yetersizliği, %12 dükkan tabelaları, ilan panoları ve tentelerdeki karışıklık, %4 sınırlayıcıların yetersizliği ve bakımsızlığından yana kullanmışlardır (Tablo 6.29.- Şekil 6.29.b.).

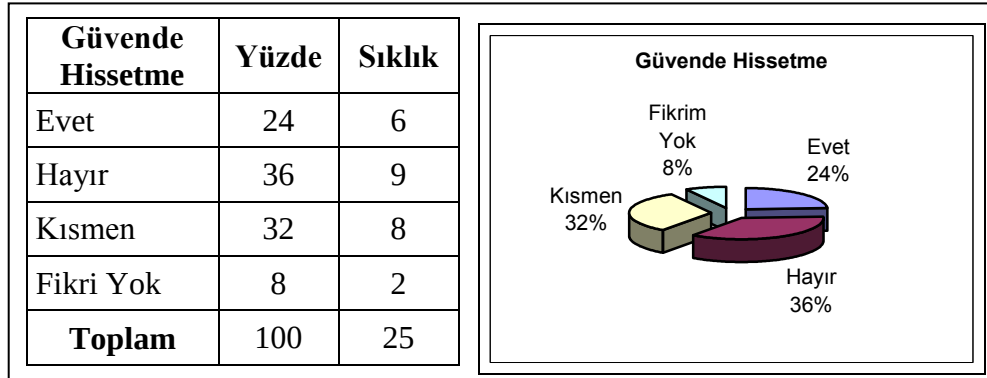
58. Bulvar Caddesi kullanıcılarının rahatsızlık duydukları faktörlere; %32 toz, %28 sokak çocukları, %8 çöpler, %12 gürültü, %12 hava kirliliği, %4 tasarım yetersizliği, %4 diğer faktörler yanıtını vermişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun rahatsız olduğu faktörlerin başında %32'lik yüzdeyle toz gelmektedir. (Tablo 6.30.).

Tablo 6.30.: 58. Bulvar Caddesi kullanıcılarının rahatsızlık duydukları faktörler



“Bu yayalaştırılmış sokakta kendinizi güvende hissediyor musunuz?” şeklindeki soruya kullanıcılarının % 24’ü evet, %36’sı hayır, %32’si kısmen, %8’i fikrim yok yanıtını vermiştir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğu kendini caddede güvende hissetmemektedir (Tablo 6.31.).

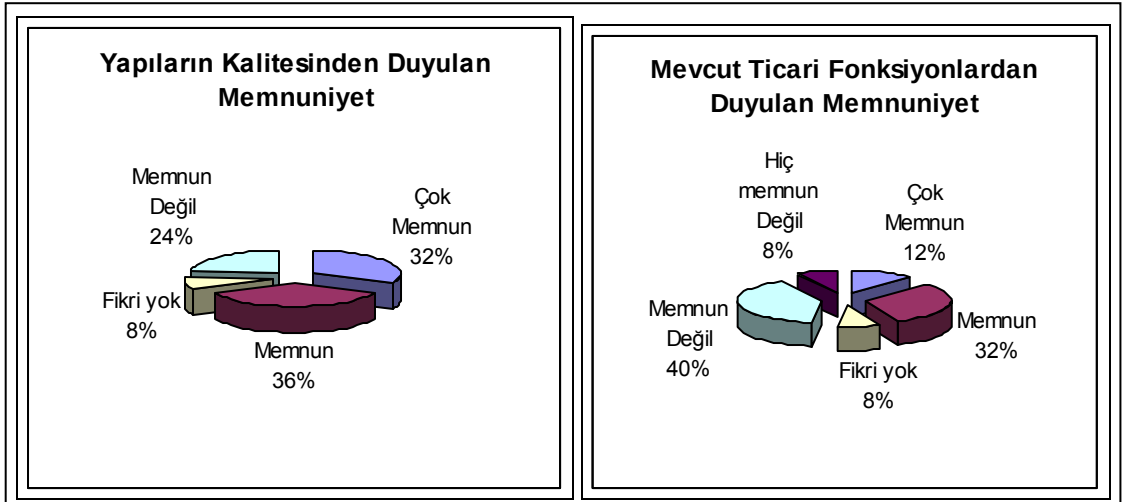
Tablo 6.31.: Kullanıcıların caddede kendini güvende hissetme oranı



Kullanıcıların, 58. Bulvar Caddesi'ne ait çeşitli özelliklerden duydukları memnuniyet tablo 6.32.'deki gibidir.

Tablo 6.32.: 58. Bulvar Caddesi'ne ait çeşitli özelliklerden duyulan memnuniyet

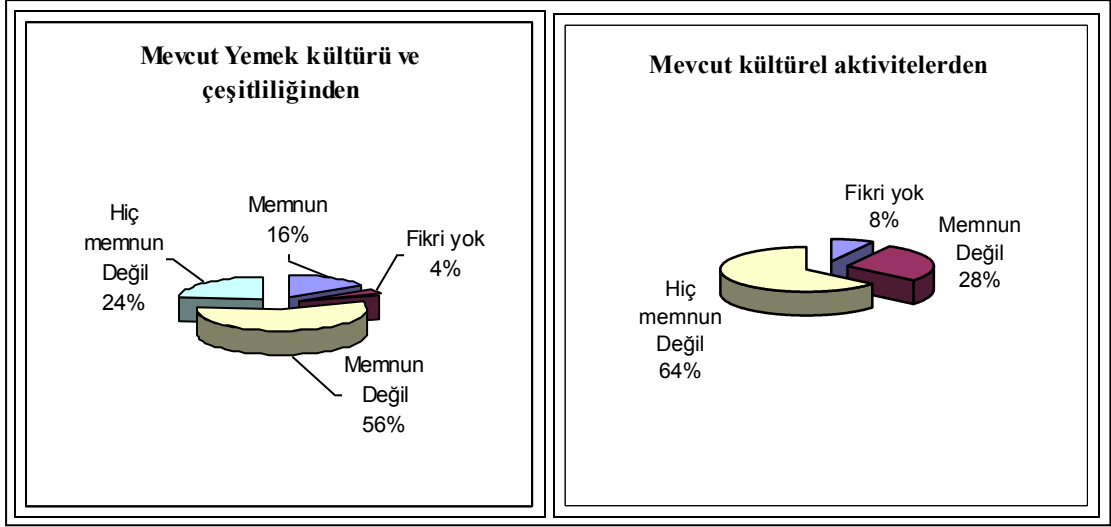
25) Caddeye ait Çeşitli Özelliklerden Duyulan Memnuniyet		Çok Memnun	Memnun	Fikri yok	Memnun Değil	Hiç memnun Değil	Toplam
1. Mevcut Yapıların Kalitesinden	Sıklık	8	9	2	6	0	25
	Yüzde	32	36	8	24	0	100
2. Mevcut ticari fonksiyonlardan	Sıklık	3	8	2	10	2	25
	Yüzde	12	32	8	40	8	100
3. Mevcut yeme-içme fonksiyonlarından	Sıklık	0	4	1	14	6	25
	Yüzde	0	16	4	56	24	100
4. Mevcut kültürel fonksiyonlardan	Sıklık	0	0	2	7	16	25
	Yüzde	0	0	8	28	64	100
5.Çevre canlılığından	Sıklık	8	14	1	2	0	25
	Yüzde	32	56	4	8	0	100
6. Mevcut Bitkilendirmeden	Sıklık	0	5	1	12	7	25
	Yüzde	0	20	4	48	28	100
7.Donatı elemanlarının yer seçiminden	Sıklık	2	4	6	11	2	25
	Yüzde	8	16	24	44	8	100



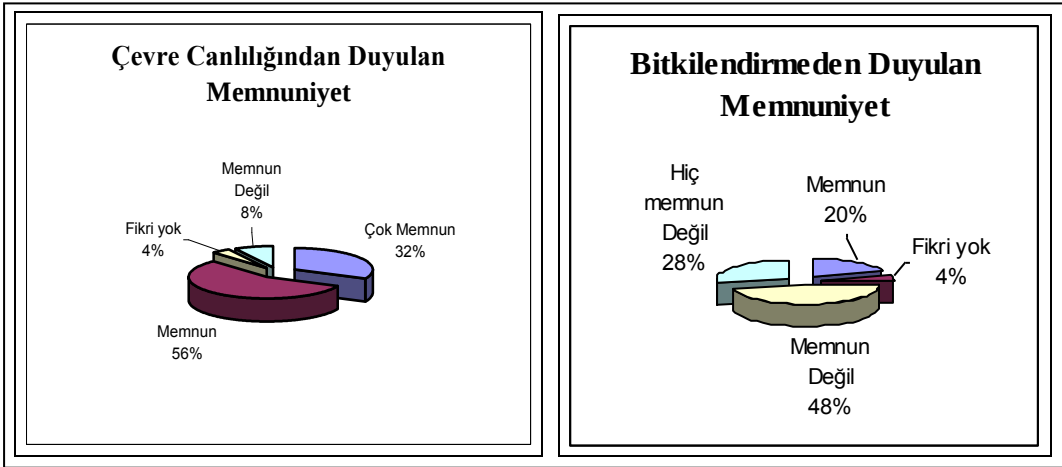
Şekil 6.30.: a-Kullanıcıların yapıların kalitesinden duydukları memnuniyet
b- Kullanıcıların caddedeki ticari fonksiyonlardan duydukları memnuniyet

Buna göre; kullanıcıların %32'si yapıların kalitesinden çok memnun, %36'sı memnun, %8'inin bir fikri yok, %24'ü ise memnun değildir (Tablo 6.32.- Şekil 6.30.a.).

Kullanıcıların %12'si caddedeki mevcut ticari fonksiyonlardan; %12'si çok memnun, %32'si memnun, %8'inin bir fikri yok, %40'ı memnun değil, %8'i ise hiç memnun değildir (Tablo 6.32.- Şekil 6.30.b.).



Şekil 6.31.: a-Kullanıcıların caddedeki mevcut yeme-içme fonksiyonlarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların caddedeki mevcut kültürel fonksiyonlardan duydukları memnuniyet



Şekil 6.32.: a- Kullanıcıların çevrenin canlılığından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların bitkilendirmeden duydukları memnuniyet

Kullanıcıların %16'sı caddedeki mevcut yeme-içme fonksiyonlarından memnun, %4'ünün bir fikri yok, %56'sı memnun değil, %24'ü ise hiç memnun değildir (Tablo 6.32.- Şekil 6.31.a).

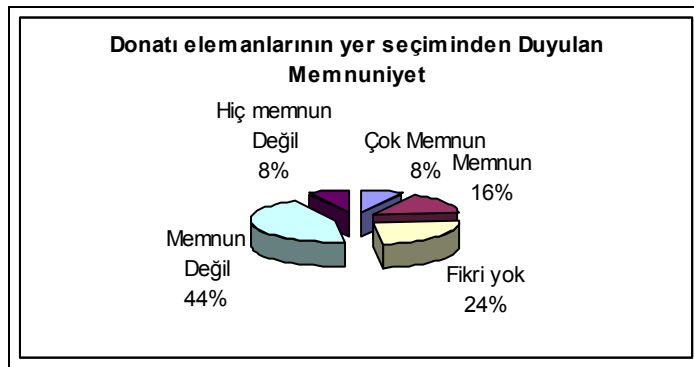
Kullanıcıların %8'inin caddedeki mevcut kültürel fonksiyonlar konusunda bir fikri bulunmamakta, %28'i ise caddedeki mevcut kültürel fonksiyonlardan memnun değildir, %64'luk oldukça büyük bir çoğunluk ise hiç memnun değildir. Caddenin

kültürel açıdan kendilerini tatmin etmediğini ve bu tip etkinlikler açısından oldukça fakir bir cadde olduğunu düşünmektedirler (Tablo 6.32.- Şekil 6.31.b.).

Kullanıcıların %32'si çevrenin canlılığından çok memnun, %56'sı memnun, %4'ünün bir fikri yok, %8'ini ise memnun değildir (Tablo 6.32.- Şekil 6.32.a.).

Kullanıcıların %20'si caddedeki bitkilendirmeden memnun, %4'ünün bir fikri yok, %48'i memnun değil, %28'i ise hiç memnun değildir (Tablo 6.32.- Şekil 6.32.b.).

Kullanıcıların %8'i donatı elemanlarının yer seçiminden çok memnun, %16'sı memnun, %24'ünün bir fikri yok, %44'ünü memnun değil, %8'i ise hiç memnun değildir (Tablo 6.32.- Şekil 6.33.).



Şekil 6.33.: Donatı elemanlarının yer seçiminden duyulan memnuniyet

Özetlenecek olursa; kullanıcıların tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre; caddeyi kullanan kullanıcıların caddeye geliş amacıyla 1. tercihleri en çok (%60) yürüyüş yapmak, 2. tercihleri en çok (%36) alışveriş yapmak, 3. tercihleri en çok (%36) çevreyi gezip görmek yönündedir. Caddeye, kullanıcıların büyük çoğunluğu (%36) yalnız gelmektedir.

Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 1. nedeni en çok (%68) yakın oluşu, 2. nedeni en çok (%68) alışkın oldukları, 3. nedeni ise en çok (%32) bakımlı olduğu içindir. Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ndeki donatı elemanlarından (tasarım yönünden) duydukları memnuniyet sorgulandığında ise (%56) oturma elemanları, (%52) döşeme kaplamaları, (%48) aydınlatma elemanları, (%56) çöp kutuları, (%44) büfeler ve kiosklar ile (%40) telefon kulübelerinden çoğunluğun memnun, (%68) bilgilendirme levhaları hakkında çoğunluğun fikri yok, (%52) sanat öğelerinden ise çoğunun memnun olmadıkları yönünde bir sonuç çıkmıştır.

Caddenin eksik bulunan yönlerinde kullanıcıların yarıya yakını (%48) oturma ünitelerinin yetersizliğinden, 2. olarak en çok (%36) bitkisel materyallerin yetersizliğinden şikayetçi olunmuştur. Kullanıcıların caddede rahatsızlık duydukları faktörlerde ilk sırayı (%32) toz ve (%28) sokak çocukları almaktadır. Kullanıcıların bir çoğu kendini caddede güvensiz ve kısmen güvende hissetmektedir.

58. Bulvar Caddesi'ne ait çeşitli özelliklerden ve fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet sorgulandığında kullanıcıların (%36) yapıların kalitesinden ve (%56) çevrenin canlılığından memnun oldukları sonucuna ulaşılrken, caddedeki (%40) mevcut ticari fonksiyonlardan ve (%56) mevcut yeme-içme olanaklarından memnun olmadıkları sonucuna ulaşılmıştır. Kullanıcılar caddenin sunduğu (%64) mevcut kültürel aktivitelerden hiç tatmin olmamaktadırlar. Kullanıcılar (%48) bitkilendirmeden ve (%44) donatı elemanlarının yer seçiminden de memnun değildir.

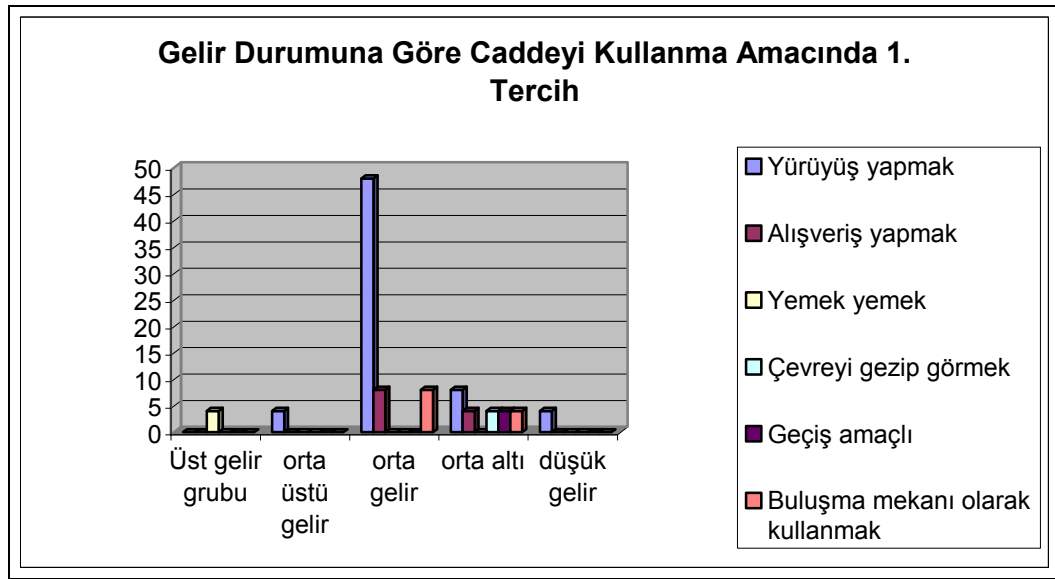
6.2.2.4. Ekonomik Düzey ile Kullanma Amacı Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi

Kullanıcıların ekonomik düzeyi ile caddeyi kullanma amaçları arasındaki ilişkinin saptanması amacıyla yapılan değerlendirme tablo 6.33. ve şekil 6.55. 'deki gibidir.

Tablo 6.33.: Kullanıcıların geliri ve caddeyi kullanma amaçları arasındaki ilişki

Kullanma Amacı	%S.	Gelir Durumu					TOPLAM
		Üst gelir grubu	Orta üstü gelir g.	Orta gelir grubu	Orta altı gelir g.	Düşük gelir grubu	
Yürüyüş yapmak	Sıklık		1	12	2	1	16
	Yüzde		4	48	8	4	64
Alışveriş yapmak	Sıklık			2	1		3
	Yüzde			8	4		12
Yemek yemek	Sıklık	1					1
	Yüzde	4					4
Çevreyi gezip görmek	Sıklık				1		1
	Yüzde				4		4
Geçiş amaçlı	Sıklık				1		1
	Yüzde				4		4
Buluşma mekanı olarak kullanmak	Sıklık			2	1		3
	Yüzde			8	4		12
Toplam	Sıklık	1	1	16	6	1	25
	Yüzde	4	4	68	36	4	100

Buna göre; üst gelir grubu caddeyi en çok (%4) yemek yemek amacıyla, orta üstü gelir grubu caddeyi en çok (%4) yürüyüş yapmak amacıyla, orta gelir grubu caddeyi en çok (%48) yürüyüş yapmak ve (%8) alışveriş yapmak amacıyla, orta altı gelir grubu caddeyi en çok (%8) yürüyüş yapmak ve eşit oranlarda (%4) alışveriş yapmak, çevreyi gezip görmek, geçiş amaçlı ve buluşma mekanı olarak kullanmak amaçlı kullanılmaktadırlar. Düşük gelir grubu kullanıcıları ise caddeyi en çok (%4) yürüyüş yapmak amaçlı kullanmaktadır. Seçenekler arasında bulunan kafelerde oturmak ve sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak şıkları kullanıcılar tarafından birinci tercih olarak gösterilmemiştir. (Tablo 6.33.- Şekil 6.34.).



Şekil 6.34.: Kullanıcıların geliri ve caddeyi kullanma amaçları arasındaki ilişki

Bu değerlendirmeden çıkarılacak sonuç; üst gelir grubunun daha çok ticari rekreasyonu, daha düşük gelir gruplarının ise ticari olmayan rekreasyon çeşitlerini tercih ettikleri şeklindedir. Buna göre; ekonomik düzey ile kullanma amacı arasında bir ilişki olduğu sonucu çıkartılabilir.

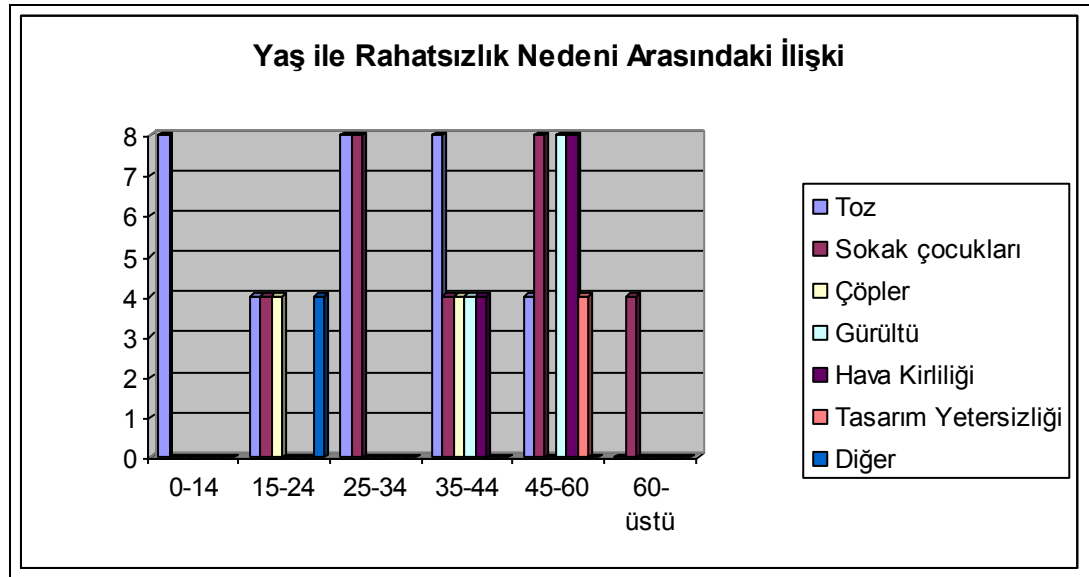
6.2.2.5. Yaş ile Rahatsızlık Nedeni Arasındaki ilişkinin Değerlendirilmesi

Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişkinin saptanması amacıyla yapılan değerlendirmenin sonuçları tablo 6.34. ve şekil 6.56.'deki gibidir. Buna göre; yaşı 0-14 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni (%8) toz, yaşı 15-24 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni eşit oranlarda (%4) toz, sokak çocukları, çöpler ve diğer etmenlerdir. Yaşı 25-34 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni eşit oranda (%8) toz ve sokak çocuklarıdır. Yaşı 35-44 arasında olan kullanıcıların

rahatsızlık nedeni en çok toz (%8) toz daha sonra eşit oranlarda (%4) sokak çocukları, çöpler, gürültü ve hava kirliliğidir. Yaşı 45-60 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni eşit oranlarda (%8) sokak çocukları, gürültü ve hava kirliliği daha sonra (%4) toz ve tasarım yetersizliğidir. Yaşı 60 ve üstünde olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni en çok (%4) sokak çocuklarıdır (Tablo 6.34.- Şekil 6.35.).

Tablo 6.34.: Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişki

Rahatsızlık Nedeni		Yaş						Toplam
		0-14	15-24	25-34	35-44	45-60	60-üstü	
Toz	Sıklık	2	1	2	2	1		8
	Yüzde	8	4	8	8	4		32
Sokak çocukları	Sıklık		1	2	1	2	1	7
	Yüzde		4	8	4	8	4	32
çöpler	Sıklık		1		1			2
	Yüzde		4		4			8
Gürültü	Sıklık				1	2		3
	Yüzde				4	8		12
Hava Kirliliği	Sıklık				1	2		3
	Yüzde				4	8		12
Tasarım Yetersizliği	Sıklık					1		1
	Yüzde					4		4
Diğer	Sıklık		1					1
	Yüzde		4					4
Toplam	Sıklık	2	4	4	6	8	1	25
	Yüzde	8	16	16	24	32	4	100



Şekil 6.35.: Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişki

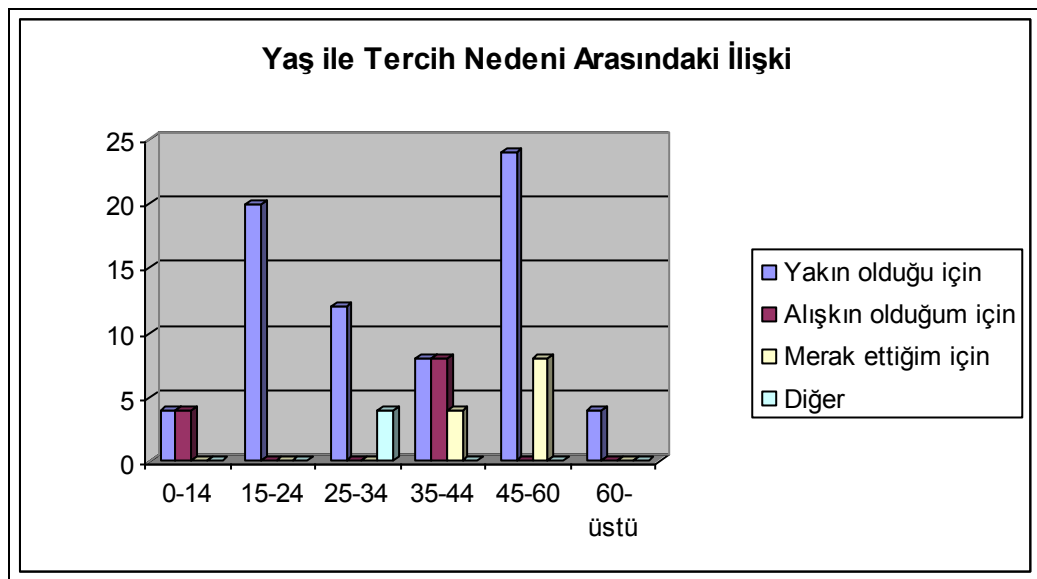
Buna göre, gençler daha çok toz ve çöplerden rahatsız olurken, yetişkinler daha çok sokak çocukları, kullanıcı yoğunluğu ve gürültüden şikayetçi olmaktadır. Bu sonuçtan yaş ile rahatsızlık nedeni arasında bir ilişki olduğu sonucu çıkarılabilir.

6.2.2.6. Yaş ile Caddeyi Tercih Nedeni Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi

Yaş ile 58. Bulvar Caddesi'ni tercih nedeni arasındaki ilişkinin saptanması amacıyla yapılan değerlendirmenin sonuçları tablo 6.35. ve şekil 6.72.'deki gibidir. Buna göre; 0-14 yaşları arasındaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri eşit oranlarda (%4) yakın ve alışkın oldukları içindir. 15-24 yaşları arasındaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri (%20) yakın oldukları içindir.

Tablo 6.35.: Yaş ile 58. Bulvar Caddesi'ni tercih nedeni arasındaki ilişki

Caddeyi Tercih Etmede 1. Neden		Yaş						Toplam
		0-14	15-24	25-34	35-44	45-60	60-üstü	
Yakın olduğu için	Sıklık	1	5	3	2	6	1	18
	Yüzde	4	20	12	8	24	4	72
Alışkın olduğum için	Sıklık	1			2			3
	Yüzde	4			8			12
Merak ettiğim için	Sıklık				1	2		3
	Yüzde				4	8		12
Diğer	Sıklık			1				1
	Yüzde			4				4
Toplam	Sıklık	2	5	4	5	8	1	25
	Yüzde	8	20	16	20	32	4	100



Şekil 6.36. : Yaş ile 58. Bulvar Caddesi'ni tercih nedeni arasındaki ilişki

25-34 yaşları arasındaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri en çok (%12) yakın oldukları için daha sonra (%4) diğer nedenlerden ötürüdür. 35-44 yaşları arasındaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri en çok (%8) yakın ve alışkın oldukları için daha sonra (%4) merak ettikleri içindir. 45-60 yaşları arasındaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri en çok (%24) yakın oldukları için, daha sonra (%8) merak ettikleri içindir. 60 ve üstü yaştaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri (%4) yakın oldukları içindir (Tablo 6.35.- Şekil 6.36.).

Buna göre; gençler caddeyi yakın olduğu ve alışkın oldukları için tercih ederken yetişkinler caddeyi daha çok yakın olduğu ve merak ettikleri için tercih etmektedirler. Buna göre caddeyi tercih nedeni ile yaş arasında bir ilişki olduğu sonucu çıkarılabilir.

6.2.2.7. Öğrenim Durumu ile Caddenin Özelliklerinden ve Çeşitli Fonksiyonların Kullanımından Duyulan Memnuniyet Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi

Öğrenim durumu ile caddenin özelliklerinden ve çeşitli fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet arasındaki ilişkiyi gösteren tablo 6.36.'daki gibidir. Buna göre; yapıların kalitesinden okur yazarların %8'i memnun, ilkokul mezunların %12'si çok memnun ve %8'i memnun, ortaokul mezunlarından %8'i eşit oranda çok memnun, memnun ve memnun değil, %4'ünün fikri yok, lise mezunlarından %4'ü eşit oranda çok memnun ve fikri yok, %8'i eşit oranda memnun ve memnun değil, üniversite mezunu kullanıcıların %12'i çok memnun, %4'ü ise eşit oranda memnun ve memnun değildir (Tablo 6.36.).

Mevcut ticari fonksiyonlardan; okur yazarların %4'ü eşit oranda memnun ve memnun değil, ilkokul mezunlarının %4'ü eşit oranda memnun, fikri yok ve memnun değil, ortaokul mezunlarının %8'i memnun değil, %4'ü eşit oranda çok memnun ve hiç memnun değil, lise mezunlarının %12'si memnun değil, %8'i memnun, %4'ünün fikri yok, üniversite mezunu kullanıcıların %8'i memnun değil, %4'ü ise hiç memnun değildir (Tablo 6.36.).

Mevcut yemek kültürü çeşitliliğinden; okur yazar kullanıcıların %8'i memnun değil, ilkokul mezunlarının %16'sı memnun değil ve %4'ünün bir fikri yoktur, ortaokul mezunlarının %16'sı memnun değil, %12'si hiç memnun değildir, lise mezunlarının %12'si memnun %8'i memnun değil, %4'ü ise hiç memnun değildir. Üniversite

mezunu kullanıcıların %4'ü memnun, %8'i eşit oranda memnun değil ve hiç memnun değildir (Tablo 6.36.).

Mevcut kültürel aktivitelerden; okur yazar kullanıcıların %8'i hiç memnun değil, ilkökul mezunlarının %4'ünün fikri yok, %12'si memnun değildir, %4'ü hiç memnun değildir, ortaokul mezunlarının, %4'ü memnun değil, %24'ü ise hiç memnun değildir, lise mezunlarının, %8'i memnun değildir, %16'sı hiç memnun değildir, üniversite mezunu kullanıcıların %4'ünün fikri yok, %4'ü memnun değil, %12'si hiç memnun değildir (Tablo 6.36.).

Çevre canlılığından; okur yazar kullanıcıların %4'ü eşit oranda çok memnun ve memnun, ilkökul mezunlarının %12'si memnun, tur, ortaokul mezunlarının %4'ü çok memnun ve %24'ü memnun, lise mezunlarının %16'sı memnun, %4'ünün eşit oranda fikri yok ve memnun değil, üniversite mezunu kullanıcıların %12'si çok memnun, %4'ü memnun, %4'ü memnun değildir (Tablo 6.36.).

Bitkilendirmeden; okur yazar kullanıcıların %4'ü memnun ve %4'ü hiç memnun değildir, ilkökul mezunlarının %8'i memnun değil ve ortaokul mezunlarının %4'ünün bir fikri yok, %20'si memnun değil, %4'ü hiç memnun değildir, lise mezunlarının %8'i eşit oranda memnun, memnun değil ve hiç memnun değildir, Üniversite mezunu kullanıcıların %8'i memnun, %12'si memnun değildir.

Donatı elemanlarının yer seçiminden; okur yazar kullanıcıların %4'ünün eşit oranda çok memnun ve memnun değildir, ilkökul mezunlarının %8'inin fikri yok, %4'ü eşit oranda çok memnun, memnun değil ve hiç memnun değildir, ortaokul mezunlarının %12'si memnun değil, %8'inin fikri yok, %4'ü eşit oranda memnun ve hiç memnun değildir, lise mezunlarının %12'si memnun değil, %8'i memnun, %4'ünün fikri yoktur, üniversite mezunu kullanıcıların %12'si memnun değil, %4'ünün eşit oranda memnun ve fikri yoktur (Tablo 6.36.).

Bu sonuçlara göre eğitim seviyesi yüksek kullanıcıların daha eleştirel bakabildikleri ve daha çok fikir beyan edebildikleri, eğitim seviyesi düşük kullanıcıların ise caddeyi kendi kendilerine sorgulama, çevreyi algılayabilme ve eleştirel bakabilme konusuna tam hakim olamadıkları sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 6.36.: Öğrenim durumu ile caddenin özelliklerinden ve çeşitli fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet arasındaki ilişki

Fonksiyonların Kullanımından Duyulan Memnuniyet		Okur yazar					İlkokul					Ortaokul					Lise ve Dengi					Üniversite					TOPLAM
		ÇM	M	FY	MD	HMD	ÇM	M	FY	MD	HMD	ÇM	M	FY	MD	HMD	ÇM	M	FY	MD	HMD	ÇM	M	FY	MD	HMD	
Yapıların Kalitesi	Sıklık		2				3	2				2	2	1	2		1	2	1	2		3	1		1		25
	Yüzde		8				12	8				8	8	4	8		4	8	4	8		12	4		4		100
Mevcut Ticari Fonksiyonlardan	Sıklık		1		1		2	1	1	1		1	3		2	1		2	1	3			2		2	1	25
	Yüzde		4		4			4	4	4		4			8	4		8	4	12					8	4	100
Mevcut yemek kültürü ve çeşitliliğinden	Sıklık				2				1	4					4	3		3		2	1		1		2	2	25
	Yüzde				8				4	16					16	12		12		8	4		4		8	8	100
Mevcut kültürel aktivitelerden	Sıklık					2			1	3	1				1	6				2	4			1	1	3	25
	Yüzde					8			4	12	4				4	24				8	16			4	4	12	100
Çevre canlılığından	Sıklık	1	1					3	2			1	6					4	1	1		3	1		1		25
	Yüzde	4	4					12	8			4	24					16	4	4		12	4		4		100
Bitkilendirmeden	Sıklık		1			1				2	3			1	5	1		2		2	2		2		3		25
	Yüzde		4			4				8	12			4	20	4		8		8	8		8		12		100
Donatı elemanlarının yer seçiminden	Sıklık	1			1		1		2	1	1		1	2	3	1		2	1	3			1	1	3		25
	Yüzde	4			4		4		8	4	4		4	8	12	4		8	4	12			4	4	12		100

6.2.4. 58. Bulvar Caddesi Alan Çalışmasının Değerlendirilmesi

- Kullanıcıların sosyoekonomik yapısına ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre;

Kullanıcıların çoğunluğu 35 ve 44 yaşları arasında olduğundan caddenin tasarımında bu yaş grubunun isteklerine öncelik verilmelidir. Caddeyi en az kullanan 60 yaş üstü kullanıcıların da yoğunluğunu arttırmak için çalışmalarda bulunulmalıdır.

Caddeyi kullanan kullanıcıların yarıdan fazlasının evli olmasından ve evlilerden de bir çoğunun çocuğu bulunmasından ötürü çocuklu ailelere göre planlamada öncelik tanınabilir. Örneğin, caddedeki yapıların yoldan geri çekilme mesafelerine küçük oyun aletleri konuşlandırılabilir.

Caddeyi kullanan kullanıcıların eğitim seviyesi (çoğunluğu ortaokul mezunudur) düşük çıktığından ötürü cadde; kullanıcılara eğitimi destekleyici mesajlar vermelidir.

Caddeyi kullanan kullanıcıların çoğunluğu çalışmadığından, çalışma saatleri içinde de caddede bu çalışmayan kesimin katılabileceği etkinlikler düzenleme yoluna gidilebilir.

Kullanıcıların büyük çoğunluğu orta ve orta altı gelir grubunda yer almakta olduğundan, sokakta ticari olmayan rekreatif etkinliklerin çoğaltılması daha yerinde bir yaklaşım olabilir.

- Kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre;

Caddeyi kullanan kullanıcıların oldukça yüksek bir çoğunluğu caddenin bulunduğu semtte (Zeytinurnu'nda) oturduğundan, caddenin çevre semtlerden de yaya çekebilmesi amacıyla caddenin kullanımını arttırıcı tanıtımlar yapılabilir. Bu amaçla caddede etkinlikler düzenlenmesi yoluna gidilebilir.

Caddeyi kullanan kullanıcıların yarıya yakın bir kısmı boş vakitlerini evde geçirmekte olduğundan kullanıcıların boş vakitlerini daha etkili kullanmaları amacıyla caddedeki rekreatif etkinlik seçenekleri çoğaltılabilir.

Kullanıcıların çoğunluğu caddeye yaya olarak ulaşmakta olduğundan diğer semtlerden kalıtımı çoğaltmak amacıyla caddeye ulaşım seçeneklerinin çoğaltılması gerekmektedir. Kullanıcılar caddeyi en çok ilkbaharda kullanmakta, buna karşılık kış

kullanımı oldukça düşük olduğundan özellikle kış kullanımını destekleyici tedbirler alınmalıdır. Hafta içi kullanımı arttırmak için de çalışmayan; ev hanımı veya emekli kullanıcılarının caddeyi kullanımlarını teşvik edici tedbirler alınabilir.

Kullanıcıların bir çoğunun caddeyi haftada bir kez kullandığı saptanmış fakat bu oran yeterli bulunmamıştır. Caddeyi öğleden sonra kullanıma bir yığılma tespit edilmiştir, 20.00'den sonra ve sabah kullanım oranı ise oldukça düşük çıktığından öğleden sonra kullanmaya olan yığılma günün her saatine dengeli bir şekilde yayılmasını sağlama çalışmalarında bulunulmalıdır. Bunun için, dükkanların kapanış saatleri uzatılabilir veya caddede yer alan dükkanların, çalışma süreleri sona erse bile kepenkler kapatılmayarak vitrinlerinin görülebilir kılınması sağlanabilir. Böylece gece vitrinler ışıklandırılarak satış olmasa dahi yaya çekim potansiyeli arttırılmış olunur. Caddenin aydınlık seviyesini arttırmak veya gece etkinlikler düzenlemekte bir başka strateji olarak uygulanabilir.

Kullanıcıların çoğunluğu alana yaya olarak ulaştığından caddeye ulaşım kullanıcıların bütüne yakın kısmının kolay ulaştığını bildirmesi caddeye ulaşım seçeneklerinde bir sorun olmadığı şeklinde algılanmamalıdır. Buradan çıkarılacak sonuç caddeye yaya olarak ulaşımında bir sorun olmadığıdır. Buna karşılık motorlu taşıtlar ile caddeye ulaşım yeniden gözden geçirilmelidir. Kullanıcıların çoğunluğu ayrıca caddede 1 ile 3 saat vakit geçirmektedir. Rekreatif seçeneklerin fazlalaşması bu süreyi de uzatacaktır.

- Kullanıcıların tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre;

Caddeyi kullanan kullanıcıların caddeye geliş amacında 1. tercihleri en çok yürüyüş yapmak, 2. tercihleri en çok alışveriş yapmak, 3. tercihleri en çok çevreyi gezip görmek yönünde olurken, seçenekler arasında bulunan sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak, hiç tercih edilmemiştir. Caddenin bu anlamda büyük bir eksikliği olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle caddede en ağırlık verilmesi gereken nokta sosyal ve kültürel içerikli aktivitelerin arttırılmasıdır.

Caddeye, kullanıcıların büyük çoğunluğu yalnız geldiğinden tasarımda sosyalleşmeyi destekleyici bir anlayış sergilenmelidir. Kullanıcıların 58. Bulvar Caddesi'ni tercih etmelerinin 1. nedeni en çok yakın oluşu, 2. nedeni en çok alışkın oldukları, 3. nedeni ise en çok bakımlı olduğu içindir. Bu soruda cadde tarihi bir kimliğe ve kültürel

fonksiyonlara sahip olmadığı için hiç tercih edilememiş, ayrıca hareketli ve eğlenceli olduğu seçeneği de hiç tercih edilmemiştir.

- Kullanıcıların, 58. Bulvar Caddesi'ndeki donatı elemanlarından (tasarım yönünden) duydukları memnuniyet sorgulandığında ise;

Oturma elemanları, döşeme kaplamaları, aydınlatma elemanları, çöp kutuları, büfeler ve kiosklar, telefon kulübelerinden çoğunluğun memnun, bilgilendirme levhaları hakkında çoğunluğun fikri yok, sanat öğelerinden ise çoğunun memnun olmadıkları yönünde bir sonuç çıkmıştır. Buna göre cadde de, oturma elemanlarının tasarım ve pozisyonlarının değiştirilmesi ve sayıları arttırılması, aydınlatma elemanlarının tasarımının iyileştirilmesi, çöp kutularının boşaltma sıklıkları arttırılması veya haznelerini büyütülmesi, bilgilendirme levhalarının sayıca arttırılması ve tasarımının iyileştirilmesi, sanat öğelerinin zenginleştirilmesi ve caddede yer alan tek sanat öğesi olan fiskiyeli süs havuzlarının bakımının yapılıp çalışır hale getirilmesi, aynı şekilde büfeler çoğaltılarak tasarımının iyileştirilmesi ve telefon kulübelerinin de yerlerinin değiştirilerek bakımının yapılması memnuniyeti arttırıcı faktörler olarak görülebilir.

Caddenin eksik bulunan yönlerinde kullanıcıların yarıya yakını oturma ünitelerinin yetersizliğinden şikayetçi olurken, 2. olarak en çok bitkisel materyallerin yetersizliğinden yakınılmıştır. Bu amaçla caddede oturma ünitelerinin değişik iklimsel koşullarda kullanıcı gereksinimlerini sağlayacak şekilde arttırılması gerekmektedir. Bitkisel materyale duyulan eksiklik ise saksılar ve renkli bitkiler kullanılarak çözümlenebilir.

Kullanıcıların caddede rahatsızlık duydukları faktörlerde ilk sırayı toz ve sokak çocukları almaktadır. Caddedeki bakım arttırılarak toz ve kirlilik sorunu giderilmesi aynı zamanda caddenin imajını etkileyen önemli bir artı değer olacaktır. Sokak çocukları meselesi ise sosyal dernekler ve yerel yönetimlerce ortaklaşa çözümlenerek halledilebilir. Kullanıcıların çoğunluğu kendini caddede güvensiz ve kısmen güvende hissetmektedir. Bu sonuç caddede güvenliği arttırıcı tedbirlerin alınmasını doğurmaktadır.

- 58. Bulvar Caddesi'ne ait çeşitli özelliklerden ve fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet sorgulandığında;

Kullanıcıların yapıların kalitesinden ve çevrenin canlılığından memnun oldukları sonucuna ulaşılırken caddedeki mevcut ticari fonksiyonlardan ve mevcut yeme-içme

olanaklarından memnun olmadıkları sonucuna ulaşılmıştır. Memnuniyetin artırılması için yeme-içme ve ticari fonksiyonlardaki çeşitliliğin artırılması gerekmektedir. Kullanıcılar caddenin sunduğu mevcut kültürel aktivitelerden hiç tatmin olmamaktadırlar. Yapılara; sinema, tiyatro ve sanat galerisi gibi kültürel aktivite seçenekleri sunan işlevlerin getirilmesi bu açığı büyük oranda kapatabilir. Kullanıcılar bitkilendirmeden ve donatı elemanlarının yer seçiminden de memnun değildirler. Ağaç altlarının yer örtücüler ve çalılarla desteklenmesi bitkilendirmedeki açığı kapatırken oturma elemanlarının mevcut yerlerinin tekrar değerlendirilmesi, aydınlatma elemanlarının direkler kullanılmadan çekme germe sistemiyle çözümlenmesi, telefon kabinlerinin yol ortasından kaldırılıp yan sokaklarda çözümlenmesi gibi düzeltmeler bu memnuniyetsizlik derecesini düşürebilir. Bunlara ek olarak ayrıca cadde boyunca özürlü kişilere yönelik olarak düzenleme yalnızca sınırlama elemanları arasının tekerlekli sandalye boyutlarına göre ayarlanmış olmasıdır. Bunun haricinde rampa yerine merdivenle çıkılan dükkanlar özürünü sınırlamaktadır.

- Ekonomik düzey ile kullanma amacı arasındaki ilişkiye bakıldığında;

Üst gelir grubunun caddeyi en çok yemek yemek için, orta üstü orta, orta altı ve düşük gelir gruplarının caddeyi en çok yürüyüş yapmak için kullandığı görülür. Buna göre; üst gelir grubunun daha çok ticari rekreasyonu, daha düşük gelir gruplarının ise ticari olmayan rekreasyon çeşitlerini tercih etmelerinden ekonomik düzey ile kullanma amacı arasında bir ilişki olduğu sonucu çıkartılabilir. Düşük gelir grubunun caddeden daha çok yararlanabilmesi için ticari olmayan rekreatif aktivitelerin çoğaltılmasında yarar vardır.

- Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişki değerlendirildiğinde;

Yaşı 0-14 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni en çok toz, yaşı 15-24 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni en çok eşit oranlarda toz, sokak çocukları, çöpler ve diğer etmenlerdir. Yaşı 25-34 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni en çok eşit oranda toz ve sokak çocuklarıdır. Yaşı 35-44 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni en çok toz toz, yaşı 45-60 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni en çok eşit oranlarda sokak çocukları, gürültü ve hava kirliliği, yaşı 60 ve üstünde olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni en çok sokak çocukları olduğu görülür. Bu sonuçlardan da görüldüğü gibi; gençler daha çok toz ve

● 58. Bulvar Caddesi'nin Kent Peyzajına Katkılarına ilişkin değerlendirme:

- 58. Bulvar Caddesi'nin Çevresel Katkıları;

58. Bulvar Caddesi çevresel katkılar açısından değerlendirilecek olursa; alandan araçların uzaklaştırılması hava, gürültü ve görüntü kirliliğini azaltmaya yönelik ve caddeye kazandırılan bitkisel elemanlarla da bölgedeki hava kalitesini yükselmeye yönelik olumlu katkılar sağlamıştır. Cadde mekanının döşeme ve mobilyalarla donatılması ile kalite düzeyi artırılarak, alanın çekiciliği yükseltilmiş ve ilçenin fiziksel imajını iyileştirmeye yönelik olumlu katkılar sağlanmıştır. Popülerliği artan 58. Bulvar Caddesi Zeytinburnu İlçesinin simgesi haline gelmiştir. 58. Bulvar Caddesi'nin yayalaştırılması ulaşımın yönlendirilmesine de büyük katkılar sağlamış, bölgedeki trafik yeniden planlanarak sürücülere rahat yeni güzergahlar sunulmuştur. 58. Bulvar Caddesi'nin yayalaştırılan bölümü ve buna ek olarak taşıtlara açık bölümde de kaldırımların genişletilmesi; yayalara güvenli ve rahat sirkülasyon olanağı sunmaktadır. Bu gelişme motorlu taşıtlar ile ulaşım alışmış yayayı yürümeye sevk ettiğinden kente ve kentliye olumlu bir katkı sağlamaktadır.

- 58. Bulvar Caddesi'nin Sosyal Katkıları;

İlçenin ve dolayısıyla kentin sosyal yapısına yönelik katkılara değinilecek olursa; ilçe yayalaştırılmış 58. Bulvar Caddesi ile toplum bireylerinin bir araya geldikleri, birbirleri ile etkileşime geçtikleri ve bu şekilde sosyal bağlarının kuvvetlendiği, kültürel alışverişin yaşanabildiği bir mekana kavuşmuştur. Yayaları yürümeye teşvik eden bu sokaklar aynı zamanda gelir düzeyinde farklılıklar bulunan gruplar arasında eşitlik sağlayarak sosyal bağları kuvvetlendirmektedir. Caddede yaya yoğunluğunun artması ile sokak mekanındaki emniyeti artmıştır. Yayalaştırma sonucu araç trafiğine kapanan caddede can kaybını azaltmaya yönelik olumlu katkılar sağlanmıştır.

- 58. Bulvar Caddesi'nin Rekreatif Katkıları;

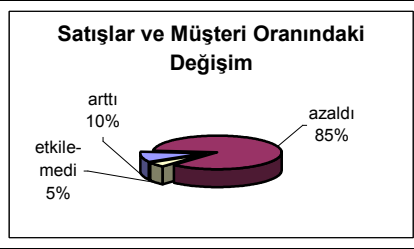
58. Bulvar Caddesi aynı zamanda; çoğunlukla zeytinburnu ilçesi ve yakın çevresinde oturan insanların rekreasyon alanı olarak kullandığı bir mekandır. Çoğunlukla bitişik nizam şeklinde yapılaşmanın olduğu ilçede sıkışık kalmış yaya, araç trafiğine kapatılan bu caddede günlük stresinden kurtulup rahatlamaya çalışmaktadır. Trafiğe kapatılan cadde ile kentliye en basit şekliyle; koşmak, yürümek ve bisiklete binmek, vitrin seyretmek, alışveriş yapmak için güvenli bir mekan sunulmuştur. Bunun da

ötesinde 58. Bulvar Caddesi'nde gerçekleştirilen konserler, fuarlar, sergiler ve çeşitli kutlamalar gibi etkinlikler ile insanlara çeşitli rekreasyon olanakları sunulmaktadır.

- 58. Bulvar Caddesi'nin Ekonomik Katkıları;

Caddenin kente ekonomik katkısına bakıldığında 'Yayalaştırma ile birlikte müşteri oranınızda ve satışlarınızda değişim ne yönde gelişti?' şeklinde sadece dükkan sahiplerine yöneltilen sorudan alınan yanıtlara göre elde edilen bulgular tablo 6.37.'de gösterilmiştir. Buna göre, dükkan sahiplerinin %85'i satışların düştüğünü, %10'u satışların yükseldiğini, %5'i ise bir değişiklik olmadığını bildirmiştir. Ancak yayalaştırma uygulaması henüz yeni olduğundan; bu düşüşün, yayanın sokağı yaya olarak kullanmaya alışincaya dek sürmesi normaldir. Tüm dünyada uygulanan yayalaştırma çalışmalarında; satışlarda önce %50'ye %60'a varan düşüşler yaşanmış daha sonra ise yayaların caddeyi kullanma alışkanlıkları arttıkça satış oranlarında da artışlar yaşanmıştır. (Tablo 6.37)

Tablo 6.37.: Satışlar ve müşteri oranındaki değişim

Satışlar ve Müşteri oranı	Sıklık	Yüzde	Satışlar ve Müşteri Oranındaki Değişim
a- arttı	2	%10	
b- azaldı	17	%85	
c- etkilemedi	1	%5	
Toplam	20	100	

Cadde genel olarak değerlendirildiğinde kentlileşmeyi teşvik edici faktörlere sahip olduğu görülmektedir. Caddedeki mevcut konfor koşullarının caddenin yayalaştırılmasından öncesine oranla önemli ölçüde yükseldiği gözlenebilmektedir, fakat ulaşılan bu seviye yeterli değildir. Sağlıklı ve temiz bir çevre kazanabilmek için caddede bakımın artırılması gerekmektedir. Bina cephelerinde ve vitrin düzenlemelerinde rehabilitasyona gidilmesi caddenin imajını olumlu yönde etkileyecektir. Yeme içme olanaklarının ve ticari fonksiyonların kalitelerinin artırılması caddeye daha fazla katkı sağlayacaktır. Ayrıca cadde sunduğu kullanımlar açısından incelendiğinde sosyo-kültürel açıdan oldukça fakir olduğu görülmüş olduğundan kullanıcıların gelir seviyelerine uygun olarak; sinema, tiyatro gibi ticari rekreasyon seçeneklerinin yanında sanat galerisi, sokak sergileri ve diğer etkinlikler gibi ticari olmayan rekreasyon seçeneklerinin de çoğaltılması caddedeki sosyo-kültürel açığı dengelemede önemli bir çözüm yolu olacaktır.

6.3. İstiklal Caddesi, Beyoğlu

Alan çalışması kapsamında kent ölçeği bazında seçilen İstiklal Caddesi bu bölümde ele alınmıştır. Tarihi kimliğe sahip ve bir açık hava müzesi niteliğindeki cadde İstanbul kentinin simgesi yayılabilecek niteliktedir. Bu bölüm; çalışma alanının incelenmesi, İstiklal Caddesi'nde yapılan anket çalışmasının bulguları ve İstiklal Caddesi alan çalışmasının değerlendirilmesi kısımlarını kapsamaktadır.

6.3.1. İstiklal Caddesi Çalışma Alanının İncelenmesi

Bu kısım İstiklal Caddesi'nin konumu ve tarihi kimliği, yayalaştırma amacı ve hedefleri ile İstiklal Caddesi'nin alansal analizlerine ait bilgileri içermektedir.

6.3.1.1. İstiklal Caddesinin Konumu ve Tarihi Kimliği

İstiklal caddesi'nin yer aldığı Beyoğlu ilçesi Galata sırtlarının üst bölümünde ve Tünel ile Taksim arasında kalan alandır. İstiklal caddesi'nin iki yanından Boğaz'a Marmara'ya ve Haliç'e doğru inen geniş yamaçları kapsar (Şekil 6.37.). İstiklal caddesi alanın doruk noktasını oluşturmakta ve alanın sınırlarını topografik dış yamaçlar belirlemektedir. (Gülersoy ve diğerler, 1992)



Şekil 6.37.: İstiklal Caddesi'nin konumu

Tünel-Taksim arasında uzanan İstiklal Caddesi, Bizans döneminde karşı yaka anlamına gelen 'Grand Rue de Pera' adını taşımıştır. Daha sonra 'Cadde-i Kebir' adını alan cadde, bir asra yakın zamandır ülkenin en ünlü caddesi olma özelliğini korumuştur. 19. yüzyılda en görkemli dönemini yaşayan Beyoğlu semtinin esas sahipleri Levantenlerdir. Bunlar, çeşitli nedenlerle İstanbul'a gelip, kendileri gibi

yabancı ya da yerli gayrimüslimlerle evlenerek kente yerleşen Avrupalılardır. Caddenin yavaş yavaş bir alışveriş ve zanaat merkezi haline dönüşmesi de Avrupalı veya İstanbullu gayrimüslim esnaf ve zanaatkarlarla başlamıştır (Akbayar, 1993-94).

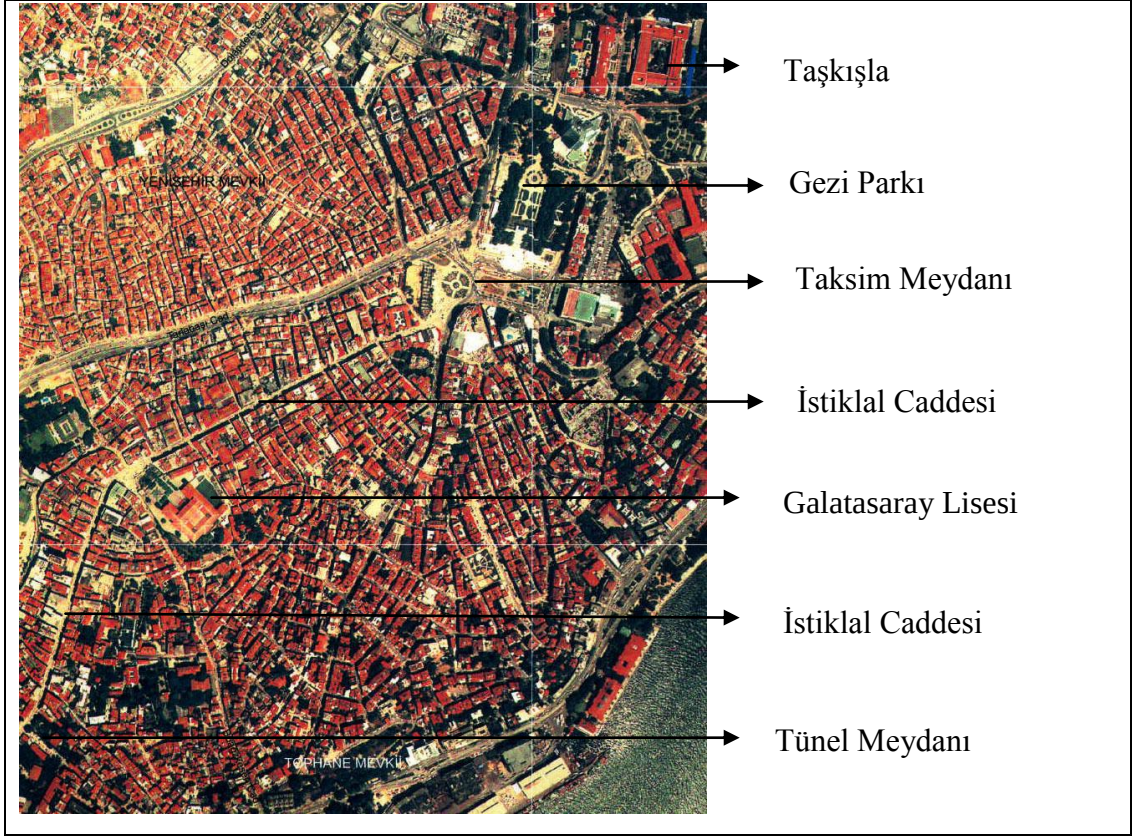
Böylece, İstanbul içinde farklı bir topluluk 17. Yüzyılda gelişmeye başlamıştır. İlk önceleri, Fransız ve Venedik elçilikleri ile onların çevresinde yerleşmiş Fransisken misyonerleri yerleşmenin çekirdeğini oluşturmuştur.

1700'de Beyoğlu, bugünkü Tünel-Galatasaray Caddesi'nin iki tarafı ile bu caddenin yan sokaklarına yayılmıştır. Dört yol, merkez olmak üzere Beyoğlu gelişmiştir. Batısında mezarlıklar ve doğusunda ise elçilikler vardır. 18. yüzyılda yavaş yavaş Avrupa etkisi artmıştır. 18. yüzyıl sonunda, İstiklal Caddesi'nde, yapıların tamamı taş veya tuğla, ya da alt katları taş ve üstleri ahşaptır. Yapılar en çok 3-4 katlıdır. 18. Yüzyılın sonunda İstanbul'a gelen Dallaway, Beyoğlu'nu Galata'nın yazlığı olarak tanımlamış, yolların düzensiz olduğunu belirtmiş ve bu bölgede Fransız, İngiliz, Hollanda, Venedik, Rusya, İsveç, İspanya, Prusya ve Napolili diplomatların kışlık malikanelerinin bulunduğunu yazmıştır (www.istiklalcaddesi.org/beyoglubilgisi).

Kılık, kıyafet ve yaşam tarzı ve binalar açısından bütün halinde Türkiye ölçeğinden farklı bir yaşam ve görüntünün asıl yoğunluk kazandığı yer, kuskusuz, Beyoğlu olmuştur. 1860-1864 yılları arasında Aşıklar ve Ayazpaşa mezarlıkları kaldırılmış, Galata surları yıktırılmış, yeni caddeler ve sokaklar açtırılmış; yangınların önlenmesi için ahşap bina yapımı yasaklanmıştır. 1873'de Galatasaray'ı Beyoğlu'na bağlayan Tünel açılıp hizmete girmiştir. 1913'te ise Beyoğlu-Şişli arasında elektrikli tramvaylar hizmete başlamıştır. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçildiğinde de Beyoğlu'nun yerleşme alanı Teşvikiye ve Maçka'dan Beşiktaş'a, Şişli ötelere, Haliç ve Boğaziçi yamaçlarına uzanmıştır. Bu gelişme sırasında konutlar yavaş yavaş iş yerlerine dönüşmüştür. Önceleri adı Cadde-i Kebir iken Cumhuriyetten sonra İstiklal Caddesi denilen ana yol boyunca mağazalar, bankalar, kahvehaneler, tiyatrolar, sinemalar, pastaneler ve eğlence yerleri açılmaya başlamıştır. Bu gelişme Halaskargazi Caddesi boyunca Şişli'ye doğru devam etmiştir.

Türk Şehirciliğinde anıtlı çevre ve meydan düzenlemesinin ilk denendiği yer Beyoğlu'nda Taksim Meydanıdır. Ayrıca insan figürü anıtların, özellikle Atatürk temalı anıtları, yerleşim planlamasından, önünde toplanılacağı da düşünülen bir çevre

düzenlemesine gidildiği ilk meydan örneğidir. Taksim'in meydan özelliği önce Cumhuriyet Anıtı ile daha sonrada Şehirci Mimar Prost'un temelinde Taksim Kışlası'nın yıkımı yatan düzenleme projesi ile gelişme kaydetmiştir (Şekil 6.38.).



Şekil 6.38.: İstiklal caddesi ve çevresi hava fotoğrafı (Kaynak: Uygur Merkezi, İTÜ)

Taksim meydanının 9 Ağustos 1928 tarihinde yeni baştan düzenlenmesi İstiklal Caddesi'ni mekansal açıdan noktalamıştır. Bu düzenleme sırasında, Taksim Meydanı'na İtalyan Mimar Kanonika tarafından yapılan Taksim Cumhuriyet Anıtı yerleştirilmiştir. Bu gelişme burayı bu tarihten başlayarak Cumhuriyet Dönemi İstanbul'unun en özgün yeri yapmıştır. 1940'larda Taksim Kışlası yıktırılmış ve yerine bugünkü Taksim Parkı, Hilton Oteli'nin alanını da içermek üzere düzenlenmiş ve bu tarihten sonra, Taksim Meydanı daha çok önem kazanmıştır. 1850'lere kadar bir buluşma yeri olarak merkeziliğini koruyan Dört yol mevkii böylece Taksim'e kaymış olmaktadır. Beyoğlu çevresindeki çağdaş semtlerin yoğun bir biçimde gelişmesi Taksim Meydanı'nı kentin merkezi durumuna getirmiştir. (Dökmeci, 1990)

Osmanlı İmparatorluğu zamanında Mutasarrıflıkla idare edilen Beyoğlu, 1923'te Cumhuriyetle birlikte ilçe olmuştur. Bugün Beyoğlu ilçesi, 45 mahalleden ve yaklaşık 225 bin yerleşik nüfustan oluşan bir yerleşim yeridir. İş, eğlence ve kültür

merkezi olması nedeniyle bu ilçe sınırları içerisindeki gündüz ve gece nüfusu birkaç milyonu bulmaktadır. Beyoğlu özellikle Tünel'den Taksim'e giden İstiklal Caddesi; günde 1,5 milyon insanın gezdiği dünyanın en kalabalık beş caddesinden birisidir.

(www.beyoglubeyoglu.com/beyoglutarih/beyoglutarihi)

6.3.1.2. İstiklal Caddesi Yayalaştırma Amaç ve Hedefleri

Beyoğlu Belediyesi 1990 yılında tarihi ve kültürel değerlerine uygun olarak, bölgedeki geleneksel yapı ve dokuyu bozmadan güncel gereksinimleri en iyi şekilde karşılayabilmek amacıyla İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılmasına yönelik bir yönetmelik hazırlamıştır. Yönetmelik, trafik, otopark, servis araçları, inşaat çalışmaları, alt yapı çalışmaları, çöp toplama, dış mekan düzenlemeleri, reklam panoları ve seyyar standlar konusunda hükümler içermektedir. Yine 1990 yılında yönetmelik kabul edilmiş, cadde araç trafiğine kapatılarak yalnızca nostaljik tramvay ile yaya hareketi desteklenmiştir.

Zamanla popülerliği artan caddenin kullanıcı yoğunlunu kaldıramadığını fark eden girişimciler İstiklal caddesine dik ve paralel sokaklarda mağazalar, restaurant ve kafeler açmaya başladılar. Bu şekilde cadde çevresine kullanıcı çekilmesi amaçlandı, ancak çevre sokakların mevcut durumu güvenlik ve kalite adına kullanıcıları tatminden uzaktı, bunun üzerine Beyoğlu'na yakışır bir çevre kazandırmak ve İstiklal caddesinin çevresine de yaya çekebilmek amacıyla yerel yönetim Mis Sokak, Bekar Sokak, Tosbağa Sokak ve Yeşilçam Sokağı başta olmak üzere İstiklal Caddesi'ne dik ve paralel sokakları düzenleme kararı alarak, proje hazırlıklarını 2003 yılında başlattı. Özel girişimcilerin desteği ile Galatasaray Lisesi'nin arkasında bulunan Cezayir sokak ve Cezayir çıkmazı ise Fransız Sokağı teması altında projelendirilerek yeniden düzenlendi ve bir kafe sokağı haline getirildi.

* İstiklal caddesinin sosyal ve mekansal özellikleri şunlardır:

- İstanbul merkezi iş alanı içinde olan önemli bir aksıdır.
- Konumu itibarıyla İstanbul'un tarihi geçmişi olan ve ilk yerleşilen alanları içinde yer almaktadır. (Galata- Pera)
- Gerek caddenin kendisi, gerekse içinde bulunduğu çevre, kültürel, tarihi ve ticari bir geçmişe sahiptir.

- Perakende ticaretin egemenliği ve beraberinde getirdiği bir yaya potansiyeli mevcuttur.
- İstanbul kenti için önemli alışveriş gezi, ticaret ve kültür odağıdır. Bu sebeple kentin farklı gelir, kültür ve eğitime sahip bireylerini bir araya toplama özelliğine sahiptir. (Çol, 2004)

Şekil 6.39.: İstiklal caddesi ve çevresinde yer alan yaya alanları (turuncu= yaya alanı, koyu yeşil= araç yolları)

- Taksim Meydanı,
- Ağa Cami önü,
- Galatasaray lisesi önü,
- Asmalı mescit,
- Odakule önü,
- Tünel Meydanı, şeklinde sıralanabilir. (Şekil 6.39.)

- Tarihi dokunun karakterini vurgulamak,
- Beyoğlu’nu eskisi gibi cazip bir merkez haline getirmek,
- Yayaların yoğun olarak bulunduğu bu alanı tamamen yayalara tahsis ederek hareketlerini kolaylaştırmak,

- Tünel- Taksim bağlantılı tramvay yolu ile yaya hareketini desteklemek,
- Ticareti daha cazip hale getirmek,
- Kültürel faaliyetleri yoğunlaştırarak yaya çekimini kuvvetlendirmek (Gülersoy ve diğerleri, 1992)

15 yıldır yayalara ait olan caddenin yayalaştırma çalışmaları sırasında ortaya konan hedeflere büyük oranda yaklaşılmış bulunmaktadır. Bu araştırma kapsamında caddenin daha başarılı olabilmesi için yapılması gerekenlere, alansal analizler ve kullanıcı anketlerinin değerlendirilmesi sonucunda ulaşılabacaktır.

6.3.1.3. İstiklal Caddesi Alansal Analizleri

Bu bölümde Tünel ve Taksim meydanı arasında uzanan İstiklal Caddesi'nde alansal incelemeler yapılmış mevcut durumu analiz edilerek ve değerlendirilmiştir. Bu amaçla öncelikle caddede yer alan yapıların mimari değerleri ve işlevsel kullanımları irdelenmiş, daha sonra ise sokak mekanında yer alan donatı öğelerine ait tespitlerde bulunulmuştur.

- İstiklal Caddesi'nin 'tasarım ilkelerine' ve 'peyzaj tasarım elemanlarına' yönelik analizler :

Alansal analizler kapsamında İstiklal Caddesi'nin rekreasyon potansiyelini büyük ölçüde etkileyen etmenler arasında bulunan peyzaj tasarım kriterlerine uygunluk bazında caddenin mevcut durumu analiz edilmiştir.

Bu amaçla; caddeye Taksim meydanı tarafından başlamak gerekirse; caddenin girişinin herhangi bir öge ile vurgulanmadığı ve tanımsız bırakıldığı şekil 6.40.'da da görülmektedir. Cadde girişi bayraklar, afiş ve ilanlar ile bir karmaşa içerisinde.



Şekil 6.40.: İstiklal Caddesi girişi ve Taksim Meydanı



Şekil 6.41.: a- Meydanda kullanılan döşeme b- Sınırlama elemanları (Fotoğraf : Günseli Döllük)

Cadde girişine yerleştirilen sınırlama elemanları yanlış konumlandırıldığından yaya sirkülasyonuna engel oluşturmaktadır. Bu şekilde sert zeminlerdeki farklılık sınırlama elemanlarıyla daha belirgin bir hale getirilerek meydan parçalanmıştır. Sınırlama elemanları meydana araç girişini önlemek amacıyla değil yeni yapılan granit blok taş döşemeyi korumak amacını taşıdığından son derece uygun bir konumda yer almaktadırlar (Şekil 6.41a-b.).

Meydanda 2 tip döşeme mevcuttur. Bunlardan birincisi (50x20cm) pembe granit blok taş derzli (60x60cmx8cm) gri granit blok taştır, diğeri ise pembe dökme beton derzli gri granit parke taş görünümü verilmiş yerinde dökme betondur. Bu farklılık meydanı ikiye bölmüş ve yaya mekanını ayırmıştır. Granit blok taş döşeme yaya için konforlu bir yürüyüş mekanı sunarken, yer yer çukurların olduğu kalitesini yitirmiş yerinde dökme beton döşeme yaya konforuna negatif bir etkide bulunmaktadır (Şekil 6.42.).



Şekil 6.42.: İstiklal Caddesi'nde kullanılan sert zemin döşeme örneği ve tahrip olmuş kısımlar (Fotoğraf : Günseli Döllük)



Şekil 6.43.: Taksim Maskemi'nin önündeki hareketli su ögesi ve İstiklal Caddesi girişine bakış (Fotoğraf : Günseli Döllük)

Taksim meydanında yer alan tarihi Taksim Maskemi'nin önündeki su ögesi mekana hareket katmakta ve taksim çeşmesinin algılanmasını kolaylaştırmaktadır. Aya Triada kilisesi ise caddeneye doğru bir yönelme sağlayan tek öge konumunda yer almaktadır (Şekil 6.43.).



Şekil 6.44.: a-Otomatlar ve telefon kulübeleri b- Gazete büfesi

İstiklal caddesi girişine yerleştirilen otomatlar ve telefon kulübeleri ile gazete büfesinin konumu doğru seçilmiştir. Yalnızca bu elemanların ortak bir tasarım altında buluşmamlarından ötürü gözü rahatsız edici bir görünüm oluşmaktadır. Bu tür özel mekanlarda bankaların otomatlarının dahi bankanın kendine has renk ve stilinde değil caddenin kendine özgü stilinde tasarlanmaları sokak bütünlüğünün sağlanması ve tüm donatılarda ortak bir dil altında buluşulabilmesi açısından gereklidir (Şekil 6.44.).

İstiklal Caddesi boyunca herhangi bir oturma elemanı mevcut değildir. Bu açıdan cadde edilgen rekreasyona fazla bir katkıda bulunamamaktadır. Aynı zamanda bir

açık hava rekreasyon alanı niteliği taşıyan caddedeki bu noksanlık mevcut potansiyeli büyük oranda düşürmektedir. Dinlenme ihtiyacını karşılamakta zorluk çeken yaya taksim çeşmesi veya Cumhuriyet Anıtı çevresinde yer alan çim alanı korumak amacıyla konulmuş sınırlama elemanları gibi öğelerle bu gereksinimini karşılamaya çalışmaktadır (Şekil 6.45.b-c).



Şekil 6.45.: a- İnsan ölçeğine uymayan oturma üniteleri b- Dinlenme ihtiyacını Taksim çeşmesinde karşılamaya çalışan yayalar c- Çim alan çevresindeki demir sınırlama elemanlarına oturmuş yayalar (Fotoğraf : Günseli Döllük)

Caddenin bağlandığı meydanlardan yalnızca Taksim Meydanı'nın bir köşesinde kullanılan ağaç altı oturma niteliğindeki oturma üniteleri ise insan ölçeğinde olmadığından yaya konforunu düşürmektedir. Ayrıca bu ünitelerde kullanılan bitki materyalleri de sağlığını yitirmiş ve küçük olduğundan dolayı gerek estetik gerekse fonksiyonellik (gölge sağlayamadığından) bakımından yayayı tatminden uzaktır (Şekil 6.45 a).



Şekil 6.46: İstiklal Caddesi'nde kullanılan çekme germe sistemli aydınlatma elemanları a- genel görünüm b- detay (Fotoğraf : Günseli Döllük)

İstiklal Caddesi'nde kullanılan çekme germe sistemli aydınlatma elemanları yayanın etkin yürüyüş alanını kısıtlamadığından yerinde bir seçimdir. Aydınlik seviyesinin

yükselmesi ayrıca cadde de güvenliğin artmasına da katkıda bulunmaktadır. Caddedeki eski direklerin kaldırılması suretiyle cadde mekanı daha geniş, ferah bir görünüme bürünmüştür (Şekil 6.46.).



Şekil 6.47.: İstiklal Caddesi'nde kullanılan sanat öğeleri

İstiklal Caddesi boyunca kullanılan sanat öğeleri şekil 6.46.'de gösterilmiştir. Genel olarak bakıldığında sanat öğelerinin durumu iyi görülmektedir. Fakat gerekli bakımlarının ihmal edilmemesi önemlidir. Caddenin sahip olduğu tarihi yapılar sebebiyle yeni sanat öğelerine gerek duyulmamaktadır. Varolanların korunması şuan için yeterli bir çözüm olacaktır (Şekil 6.47.).



Şekil 6.48.: İstiklal Caddesi dükkan tenteleri (Fotoğraf : Günseli Döllük)

Beyoğlu belediyesinin başlattığı uygulama sonucu, zemin katta yer alan dükkanların kullanması önerilen tenteler, kaliteli bir görünüm sunmakta ve vitrin seyreden yayaya güneşli havada gölge, yağmurlu havada korunaklı mekanlar sağladığından yaya

konforu için önemlidir. Ancak bu uygulama tüm aks boyunca devam ettirilemediğinden istenen bütünlük sağlanamamaktadır. Ayrıca tenteler üzerinde yer alan dükkan isimleri ile yetinilmeyip, ek tabelaların da kullanılması görsel karışma yaratmaktadır. Cadde üzerinde tentelerin tümünün aynı renk olmaması monotonluk yaratmamak adına olumlu bir gelişmedir. Yerel yönetimce karar verilen İstiklal Caddesi üzerindeki dükkan tentelerinin yalnızca; bordo, yeşil, lacivert ve açık bej kumaştan olması kuralı caddeyi tekdüzelikten uzak bir çehreye kavuşturmuştur. (Şekil 6.48.).



Şekil 6.49.: İstiklal Caddesi dükkan tabelaları (Fotoğraf : Günseli Döllük)

Yerel yönetimin getirmiş olduğu ‘ahşap üstüne pirinç harfler’ kuralına uymayan dükkan tabelaları nedeniyle cadde boyunca bir bütünlük sağlanamamakta ve ne yazık ki cadde tabela karmaşasına teslim edilmiş bulunmaktadır. Şekil6.48.’de Burger King’in tabelası ahşap üzerine pirinç harfler kuralına uygun iken şekillerde görülen diğer tabelalar bu kurala uymamaktadır (Şekil 6.49.).



Şekil 6.50.: a-b- Bildirişim levhaları c- Çöp kutusu (Fotoğraf : Günseli Döllük)

Gerekli bakımı yapılmayan bildirişim öğeleri cadde boyunca hoş olmayan görünümler oluşturmaktadır. Ayrıca bazı bildirişim levhalarının yanlış konumlandırıldıklarından, yayanın etkin yürüyüş alanını sınırladığı tespit edilmiştir (Şekil 6.50.a-b). Caddede kullanılan çöp kutuları ise caddeye hiç yakışmayacak bir

tarz ve stildeki silindirik formlu metal hazneli pembe renkteki elemanlardır. Birçok çöp kutusunun bakımsız ve vandalizme uğramış olduğu tespit edilmiştir, etrafa saçılmış çöpler ise yayanın sağlığını tehdit etmektedir (Şekil 6.50.c).



Şekil 6.51.: a- Vandalizme uğramış otomat örneği b- Sınırlama elemanları c- Yangın musluğu (Fotoğraf : Günseli Döllük)

Ayrıca cadde üzerinde donatı elemanı niteliğine sahip otomatlardan çoğunun vandalizme uğradığı tespit edilmiştir (şekil 6.51a.). Bu elemanlarında gerekli bakımlarının yapıp estetik kriterlere uygun hale getirilmesi gerekmektedir. İstiklal caddesini kesen sokaklardan caddeye araç girişini önlemek amacıyla konulmuş sarı renkli, silindirik formlu, 45cm boylarındaki, sabit sınırlama elemanları son derece yanlış bir seçimdir. Her ne kadar yayaya ait bir cadde olsa bile bu caddeyi servis araçlarının kullanabileceği göz ardı edilmiştir. Bu sokak kesişimlerinde yer alan sınırlama elemanları şekil 6.51.b.'de de görüldüğü gibi yarıdan kesilerek çözümlenmeye çalışılsa da gerek estetik gerek fonksiyonellik açısından başarılı sayılamaz. Caddede kullanılan yangın musluklarının çoğu tahrip edilmiş bulunduğu elden geçmesi gerekmektedir (Şekil 6.51.c).



Şekil 6.52. : a- İlan kalıntıları ile kaplı cephe örneği b-c Grafiti vandalizmine uğramış cephe ve direk örneği (Fotoğraf : Günseli Döllük)

Ayrıca cadde üzerinde az olmakla birlikte bazı boş zemin kat cephelerinin ilan duvarı şeklinde kullanılması sonucu şekil 6.52.a.'da görüldüğü tipte hoş olmayan görünümler oluşmaktadır. Bazı cephelerin ve elektrik direklerinin grafiti vandalizmine uğradığı ve çoğu telefon servis kutularına geliş güzel ilan asılmıştır. Sokak mekanında yayayı rahatsız eden bu tür görünümün de iyileştirilmesi caddeye artı değer kazandıracaktır (Şekil 6.52.b-c.).



Şekil 6.53. : Donatı elemanlarından sokak saatleri (Fotoğraf : Günseli Döllük)

İstiklal Caddesi üzerinde kimi bina cephelerinde ankastre veya düşey yatay hat boyunca yer alan sokak saatleri yayayı bilgilendirme amaçlı kullanılan donatı elemanlarından. Bu elemanların kullanılması yaya mekanının kalitesini arttırdığından olumlu bir gelişmedir. Ancak diğer bildirişim öğeleri arasında kaybolan bu saatlerin daha fark edilebilir olması ve tarihi bina cephelerinde yer alan ve çalışmayan ankastre saatlerinde gerekli bakımının yapıp çalışır duruma getirilmesi gerekmektedir (Şekil 6.53.).

- İstiklal Caddesi'nin yapısal çevre özellikleri:

Cadde üzerinde yer alan yapıların bütüne yakın kısmı tescillidir ve tarihi eser niteliği taşımaktadır (Şekil 6.54.). Çoğunluğu neo barok ve neo klasik akıma ait olan yapılar cepheleri ile de oldukça gösterişli bir görünüm sergilemektedirler. Bu açıdan İstiklal caddesindeki yapıların cephe zenginliği alanın yaya çekim potansiyelini arttırdığından oldukça önemlidir. Düzenli olarak bakımlarının yapıp restorasyondan geçmeleri gerekmektedir. Caddedeki yapıların kat adetleri ise ortalama olarak 6 ile 7 arasında değişmektedir.



Şekil 6.54.: İstiklal caddesi'nde yer alan yapıların tescil durumu mavi renk tescilli yapıları, yeşil renk tescilsiz yapıları göstermektedir. (Kaynak: Beyoğlu Belediyesi)



Şekil 6.55.: İstiklal caddesi genel görünüm 15 mart 2005 salı saat 15.00 dolayları (Fotoğraflar: Günseli Döllük)

15 metre en ve 2 kilometre uzunluğundaki İstiklal caddesinde (zemin katlarda) toplam 296 dükkan yer almaktadır (Şekil 6.55.). Bu dükkanların birçoğu ticari fonksiyona sahiptir. Cadde üzerinde yer alan pasaj, sinema, tiyatro, kültür merkezleri, sanat galerileri ve konsolosluklar ayrı ayrı gruplanarak sunulmuştur. Şekil 6.56.'de bu işlevlere sahip yapıların cadde üzerindeki konumları gösterilmiştir.

* Cadde üzerinde bulunan pasajlar: (www.arkitera.com/haberler/2005/03/04/pasaj)

1840-Pasaj Markiz, 1871-Hazzopulo Pasajı, 1855- Avrupa (Aynalı) Pasajı, 1883-Aznavur Pasajı, 1894Beyoğlu Rumeli Pasajı, 1877- Atlas Pasajı

* Cadde üzerinde ve yakın çevresinde yer alan sinemalar:

Her türlü gelişme gibi sinema da öncelikle İstiklal Caddesinde gelişmiştir. Günümüzde (2005) cadde de yer alan sinemalar ise; AFM Fitaş sineması, Akademi İstanbul sineması, Beyoğlu Alkazar sineması, Atlas sineması, Beyoğlu sineması, Emek sineması, Lale sineması, Pera sineması, Sinepop sineması olmak üzere toplam 9 adettir. (www.istiklalcaddesi.org/sinemalar)

* Cadde üzerinde ve yakın çevresinde yer alan tiyatrolar:

Bilsak Tiyatro Atölyesi, Devlet Tiyatrosu Taksim Sahnesi, Kültür ve Sanat İçin Vakıf Tiyatro Sahnesi, Muammer Karaca Tiyatrosu, Ortaoyuncular Sahnesi, Ortaoyuncular Ses-1885, Sadri Alışık Tiyatrosu olmak üzere toplam 7 tiyatro yer almaktadır. (www.istiklalcaddesi.org/tyatrolar)

* Cadde üzerinde ve yakın çevresinde yer alan kültür merkezleri:

AKM Büyük Salon, Aksanat, Arkadaş Kültür Merkezi, Atatürk Kitaplığı, Atatürk Kültür Merkezi, Aziz Nesin Sahnesi, Babylon, Bilsak Bilim Sanat Kültür Kurumu, Bilyay Vakfı, Borusan Kültür Sanat Merkezi, Borusan Müzik Kütüphanesi, Cervantes Enstitüsü, Düşün Sahnesi, Evrensel Kültür Merkezi, Fransız Kültür Merkezi, H.İ.T Kültür Merkezi, Japon Kültür ve Enformasyon Merkezi, Mezopotamya Kültür Merkezi, Nazım Hikmet Vakfı Kültür Merkezi, Orhan Veli Şiir Evi , Pera Güzel Sanatlar, Piya Kültür evi, Ruhi Su Kültür Merkezi, Tarık Zafer Tunaya Kültür Merkezi, Yapı Kredi Kültür ve Sanat Yayıncılık, İFSAK İstanbul Fotoğraf ve Sinema Amatörleri Derneği, İnsancıl Atölyesi, İstanbul Kültür ve Sanat Merkezi, İtalyan Kültür Merkezi olmak üzere toplam 29 adet kültür merkezi bulunmaktadır (www.istiklalcaddesi.org/kulturmerkezleri).



Şekil 6.56.: İstiklal Caddesinde yer alan önemli yapıların cadde üzerindeki konumları

* Cadde üzerinde ve yakın çevresinde yer alan konsolosluklar:

Alman Konsolosluğu, Amerika Birleşik Devletleri Konsolosluğu, Azerbaycan Konsolosluğu, Belçika Konsolosluğu, Fransa Konsolosluğu, Hollanda Konsolosluğu, Hırvatistan Cumhuriyeti Baş Konsolosluğu, Japonya Konsolosluğu, Kanada Konsolosluğu, Kırgızistan Konsolosluğu, Libya Baş Konsolosluğu, Romanya Konsolosluğu, Rus Federasyonu Konsolosluğu, Tayland Konsolosluğu, Tunus Konsolosluğu, Yunanistan Konsolosluğu, İsveç Konsolosluğu olmak üzere toplam 17 adet konsolosluk bulunmaktadır. (www.istiklalcaddesi.org/konsolosluklar)

* Cadde üzerinde ve yakın çevresinde yer alan sanat galerileri:

Akademililer Sanat Merkezi, Anadolu Art Galerisi, Apel Sanat Galerisi, Artniyet Kültür ve Sanat evi, Asmalı mescit Sanat Galerisi, Atölye Anka, Beyoğlu Belediyesi Sanat Galerisi, Beyoğlu Sanat Merkezi, Borusan Sanat Galerisi, Cep Sanat Galerisi, Dulcinea Sanat Galerisi, Eller Sanat Galerisi, Emlak Sanat Galerisi, Eren Sanat Galerisi, Fransız Sokağı Kültür Merkezi, Galeri Artist 2, Galeri Imrahor, Garanti Sanat Galerisi, Karşı Sanat Çalışmaları, Seraçe Sanat Galerisi, Taksim Sanat Galerisi, The Marmara Opera Sanat Koridoru, Tire Sanat Galerisi, Tünel Galata Sanat Galerisi, Vakko Sanat Galerisi, Vakıfbank Kemal Sunal Sanat Merkezi, Yapı Kredi Kazım Taşkent Sanat Galerisi, Yapı Kredi Sermet Çifter Sergi Salonu, T.C. Ziraat Bankası Sanat Galerisi, İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Galerisi, İş Bankası Parmakkapı Sanat Galerisi olmak üzere toplam 31 adet sanat galerisi bulunmaktadır.

(www.istiklalcaddesi.org/sanatgalerileri)



Şekil 6.57.: a- Restore edilmiş, bakımlı bina cephesi örneği (Elhamra han cephesi) b- Bakımsız bina cephesi örneği. (Jean Botter'in, Raimondo d'Aronco tarafından art nouveau tarzında inşa edilmiş olan ünlü Botter Han) (Fotoğraf : Günseli Döllük)

İstiklal Caddesi üzerinde mimari değeri yüksek bir çok tarihi yapı yer almaktadır. Bu yapıların restorasyon amacıyla tek tek elden geçmeye başlanması, tarihi değerlere yapılan katkının yanı sıra caddenin rekreasyon potansiyeline katkıda bulunarak ve turizm potansiyelini de arttırarak ekonomik katkı sağlayacağından dolayı olumlu bir gelişmedir (Şekil 6.57.a-b).



Şekil 6.58.: a- İstiklal caddesi vitrin düzenlemeleri (Markiz Pastanesi) b- Vitrin cephesinin anlamlı öğelerle kapatılması (Fotoğraf : Günseli Döllük)

Yayalaştırılmış alışveriş sokaklarında dikkat edilecek hususlardan bir diğeri olan vitrin tasarımları da titizlikle ele alınması gereken bir başka konudur. Dükkan vitrinlerindeki hareketlilik başarılı bir yaya sokağın için en gerekli unsurlar arasında yer aldığından belirli özel gün ve haftalara göre tasarlanmalı ve kullanılan renk ve malzemeye de bir bütünlük oluşturmalıdır (Şekil 6.58.a).

Vitrin düzenlemesi yerine cephe anlamlı öğelerle de kaplanabilir. Şekil 6.58.b.'de de görüldüğü gibi vitrin oluşturulmayan cephe İstiklal Caddesi'nin eski zamanlara ait bir fotoğrafıyla kaplanarak sokak mekanına bir zenginlik katılmıştır. Geçmiş zamanlara yapılan bu atıf yaya da manevi duygular uyandırarak geçmişine sahip çıkmasını sağladığından olumlu bir etkide bulunmaktadır (Şekil 6.58.b).

6.3.2. İstiklal Caddesi'nde Yapılan Anket Çalışmasının Bulguları

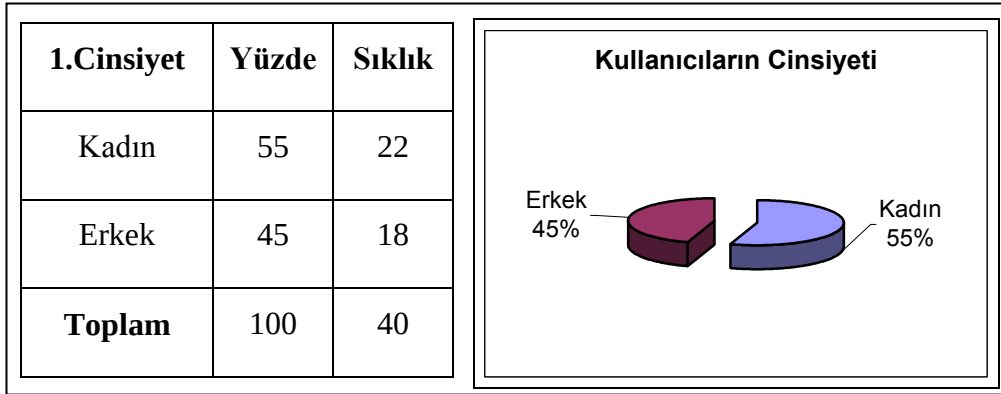
Bu bölümde İstiklal Caddesi kullanıcılarına uygulanan ve kullanıcıların sosyoekonomik yapısına, boş zamanları değerlendirme tercihlerine, araştırma alanının kullanım sıklığına ve kullanıcıların tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bilgileri içeren anketlerin sonuçları tablo ve grafiklerle birlikte sunulmuş ve değerlendirilmiştir.

6.3.2.1. Kullanıcıların Sosyoekonomik Yapısına İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının bu bölümünde İstiklal caddesi'ndeki kullanıcılara uygulanan anketlerdeki sosyoekonomik yapıya ilişkin bulguları içermektedir. İstiklal Caddesi'nde bulunan kullanıcılara 40 adet anket yapılmıştır.

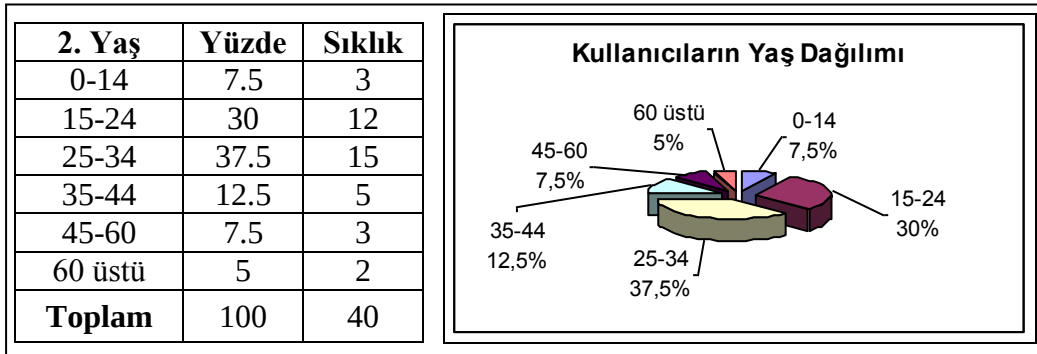
Buna göre; ankete katılan kullanıcıların % 55'si kadın ve % 45'i erkektir (Tablo 6.38).

Tablo 6.38. :Kullanıcıların cinsiyeti

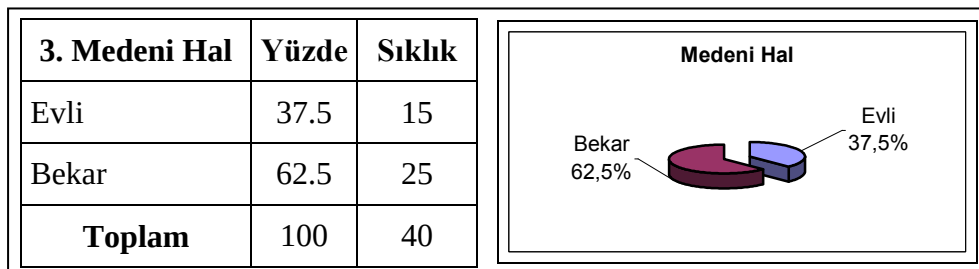


Kullanıcıların %7.5'i 0-14 yaş, %30'u 15-24 yaş, %37.5'i 25-34 yaş, %12.5'i 35- 44 yaş, %7.5'i 45-60 yaş, %5'i 60 ve üzeri yaşlar arasındadır (Tablo 6.39).

Tablo 6.39. : Kullanıcıların yaşı



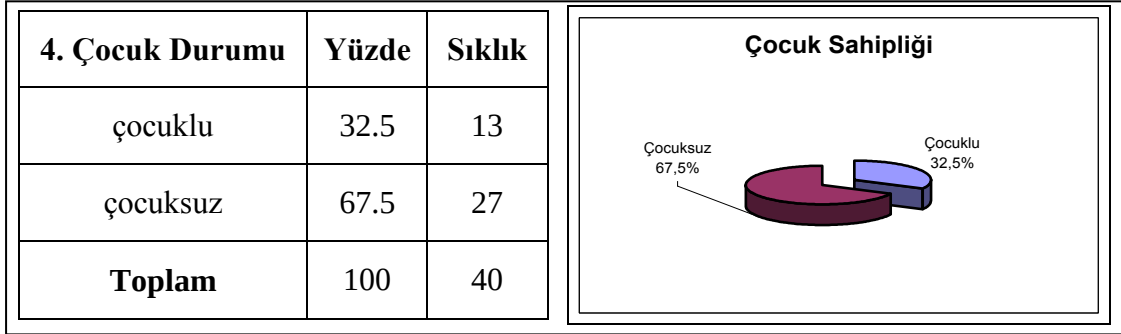
Tablo 6.40.: Kullanıcıların medeni hali



Kullanıcıların %37,5'i evli, %62,5'i bekindir (Tablo 6.40.).

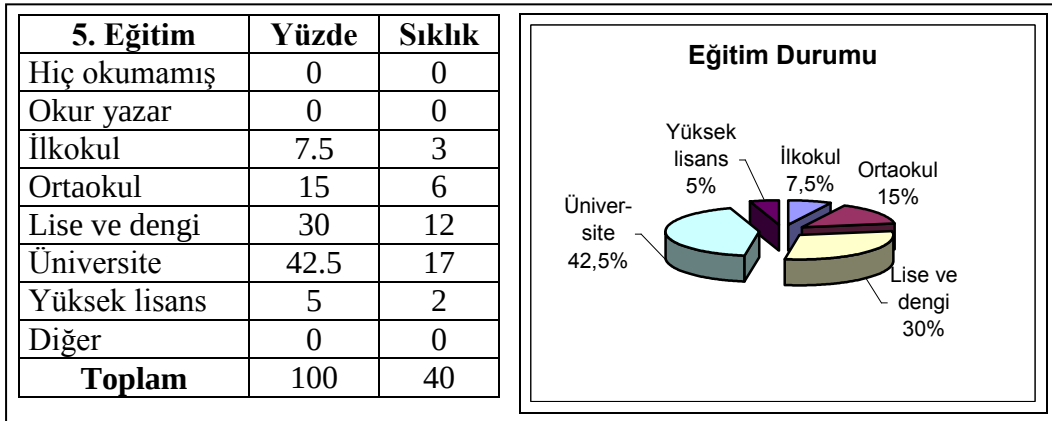
Anket uygulanan kullanıcıların %32.5'i çocuklu, %67.5'i çocuksuzdur. (Tablo 6.41).

Tablo 6.41. : Kullanıcıların çocuk sahipliği

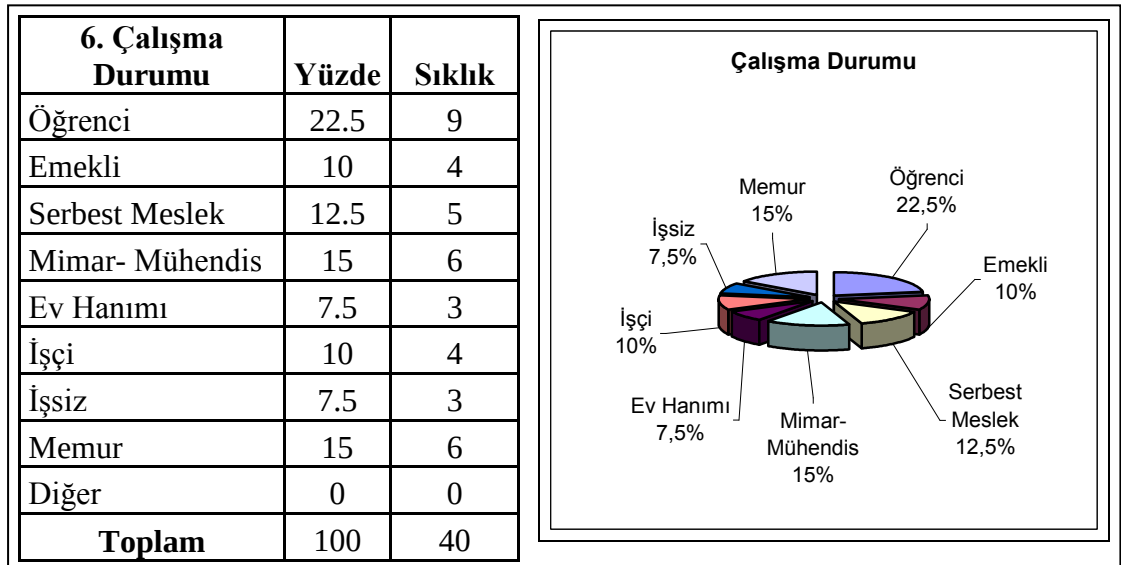


Kullanıcıların, %7.5'i ilkokul, %15'i ortaokul, %30'u lise ve dengi, %42.5'i üniversite, %5'i yüksek lisans mezunudur (Tablo 6.42.).

Tablo 6.42.: Kullanıcıların eğitim durumu



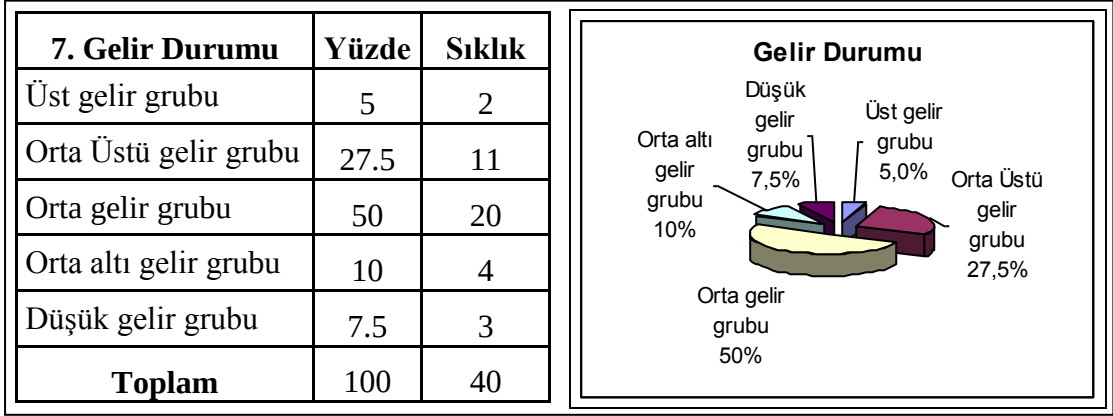
Tablo 6.43.: Kullanıcıların çalışma durumu



Ankete katılan kullanıcıların %52.5'i çalışmakta, % 47.5'i çalışmamaktadır. Çalışanların %12.5'i serbest meslek, %15'i mimar- mühendis, %10 işçi, %15'i memurdur. Çalışmayanların; %22.5'i öğrenci, %10'u emekli, %7.5'i ev hanımı, %7.5'i işsiz olduğu için çalışmamaktadır (Tablo 6.43.).

Kullanıcıların %5'i üst gelir grubu, %27.5'i orta üstü gelir grubu, %50'si orta gelir grubu, %10'u orta altı gelir grubu, %7.5'i düşük gelir grubuna dahildir. (Tablo 6.44)

Tablo 6.44.: Kullanıcıların gelir durumu



Kullanıcıların sosyoekonomik yapısına ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre kullanıcıların %55'i kadın ve %45'i erkektir. Çoğunluğu 25 ve 34 yaşları arasında ve bekardır. Çocuk sahipliği açısından ise, kullanıcıların birçoğu çocuksuzdur. Eğitim durumuna bakıldığında caddeyi kullanan kullanıcıların çoğunluğu üniversite mezunudur ve caddeyi en fazla kullananlar ise öğrencilerdir. Orta gelir grubu caddeyi kullanmada en yüksek paya sahiptir.

6.3.2.2. Kullanıcıların Boş Zamanlarını Değerlendirme Tercihleri ve Araştırma Alanının Kullanım Sıklığına İlişkin Bulgular

Bu bölümde İstiklal Caddesi'ndeki ankete katılan kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bulgular değerlendirilmiştir.

Buna göre; ankete katılan kullanıcıların % 5'i Beyoğlu'nda (yayalaştırılmış sokağın bulunduğu semtte), %95'i diğer semtlerde oturmaktadır (Tablo 6.45).

Tablo 6.45.: Oturulan semt

8- Oturulan semt	Yüzde	Sıklık
Beyoğlu	5	2
Diğer	95	38
Toplam	100	40

Oturulan Semt

Beyoğlu 5% Diğer 95%

Kullanıcılar boş vakitlerini değerlendirmede 1. tercihlerini %2,5'i spor yaparak, %20'si evde dinlenerek, %2,5'i eş dost ziyaretine giderek, %15'i parklara giderek, %30'u kapalı alışveriş merkezlerinde, %27,5'i yayalaştırılmış sokaklarda, %2,5'i hobileri ile uğraşarak değerlendirmeyi tercih ettiklerini bildirmişlerdir (Tablo 6.46).

Tablo 6.46.: Boş vakitleri değerlendirmede 1. tercih

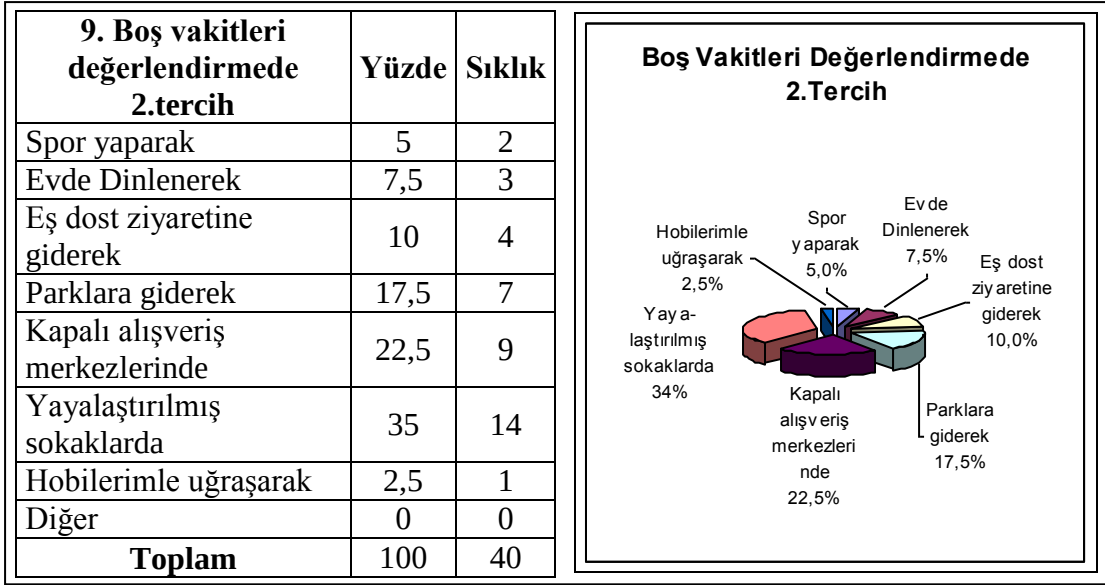
9. Boş vakitleri değerlendirmede 1. tercih	Yüzde	Sıklık
Spor yaparak	2,5	1
Evde Dinlenerek	20	8
Eş dost ziyaretine giderek	2,5	1
Parklara giderek	15	6
Kapalı alışveriş merkezlerinde	30	12
Yayalaştırılmış sokaklarda	27,5	11
Hobilerimle uğraşarak	2,5	1
Diğer	0	0
Toplam	100	40

Boş Vakitleri Değerlendirmede 1. Tercih

Kapalı alışveriş merkezlerinde 30% Parklara giderek 15% Evde Dinlenerek 20% Eş dost ziyaretine giderek 2,5% Spor yaparak 2,5% Hobilerimle uğraşarak 2,5% Yayalaştırılmış sokaklarda 27,5%

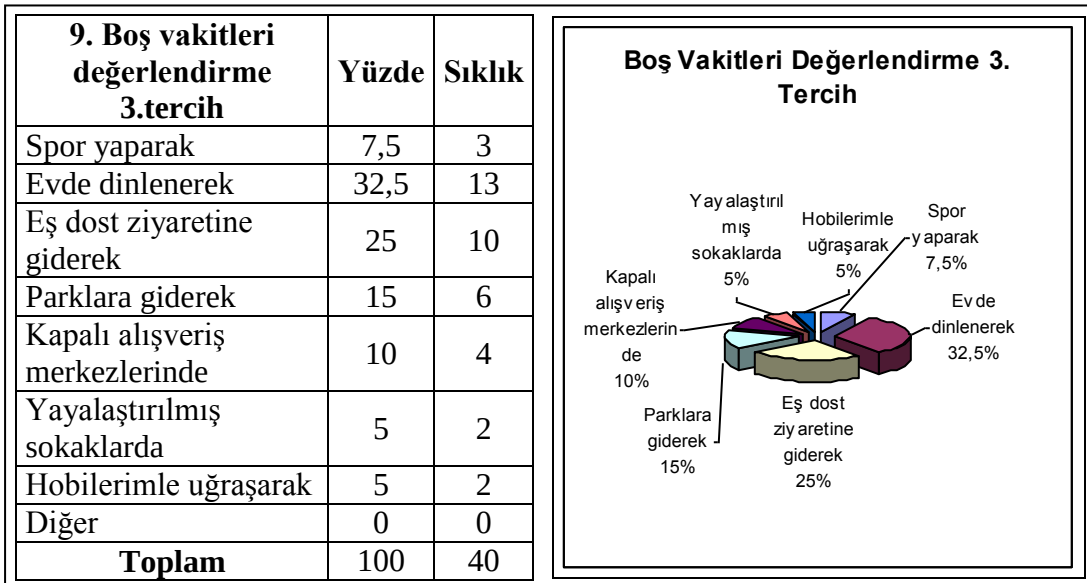
Kullanıcılar; boş vakitlerini değerlendirmede 2. tercihlerini, %5'i spor yaparak, %7,5'i evde dinlenerek, %10'si eş dost ziyaretine giderek, %17,5'si parklara giderek, %22,5'ı kapalı alışveriş merkezlerinde, %35'i yayalaştırılmış sokaklarda, %2,5'i hobileri ile uğraşarak geçirmekten yana kullanmışlardır (Tablo 6.47).

Tablo 6.47.: Boş vakitleri değerlendirmede 2. tercih



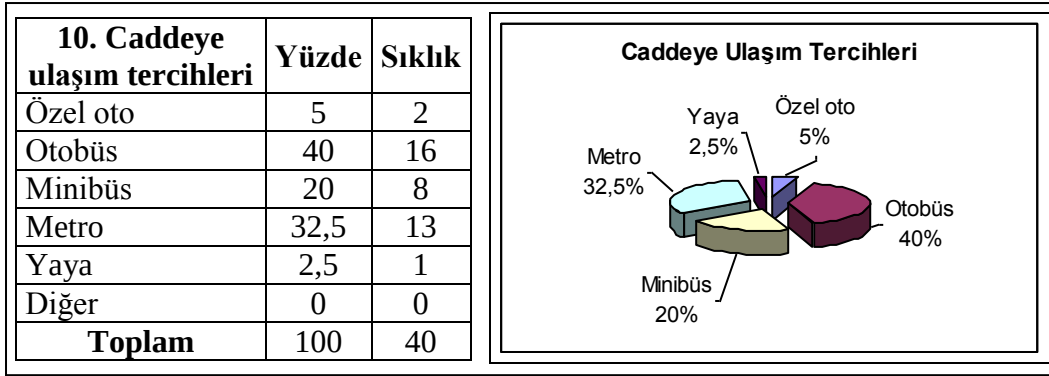
Kullanıcılar boş vakitlerini değerlendirmede 3. tercihlerini %7,5'i spor yaparak, %32,5'i evde dinlenerek, %25'i eş dost ziyaretine giderek, %15'i parklara giderek, %10'u kapalı alışveriş merkezlerinde, %5'i yayalaştırılmış sokaklarda, %5'i hobileri ile uğraşarak seçeneğinden yana kullanmışlardır (Tablo 6.48).

Tablo 6.48.: Boş vakitlerini değerlendirmede 3. tercih



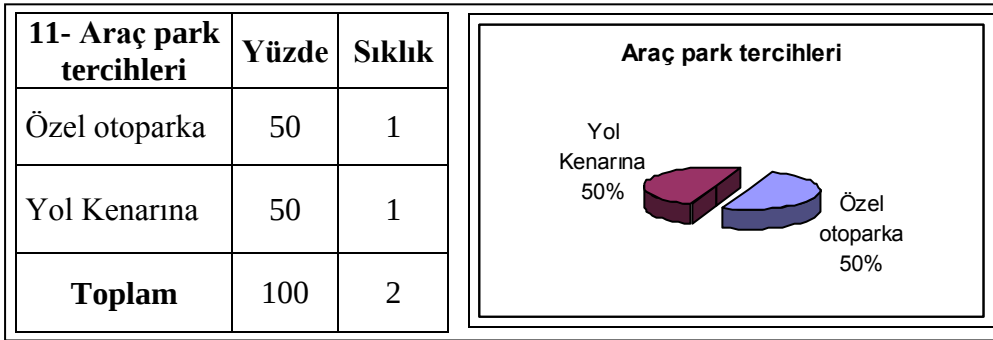
İstiklal Caddesi'ne kullanıcıların %5'i özel oto ile, %40'ı otobüs ile,%20'si minibüs ile, %32,5'si metro ile, %2,5'i yaya olarak ulaştıklarını belirtmişlerdir (Tablo 6.49).

Tablo 6.49.: Kullanıcıların caddeye ulaşım tercihleri



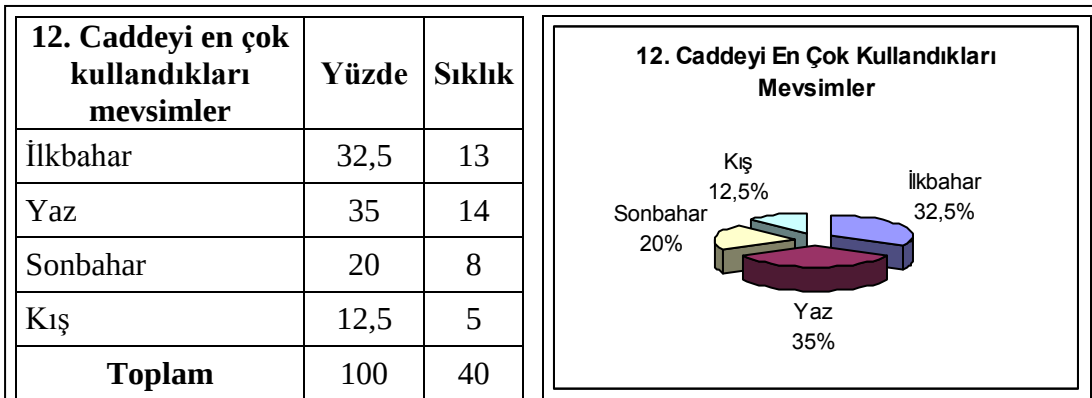
İstiklal Caddesi'ne özel oto ile gelen kullanıcıların %50'si araçlarını özel otoparka, %50'si araçlarını yol kenarına park ettiklerini bildirmişlerdir (Tablo 6.50).

Tablo 6.50.: Kullanıcıların araçlarını park tercihleri

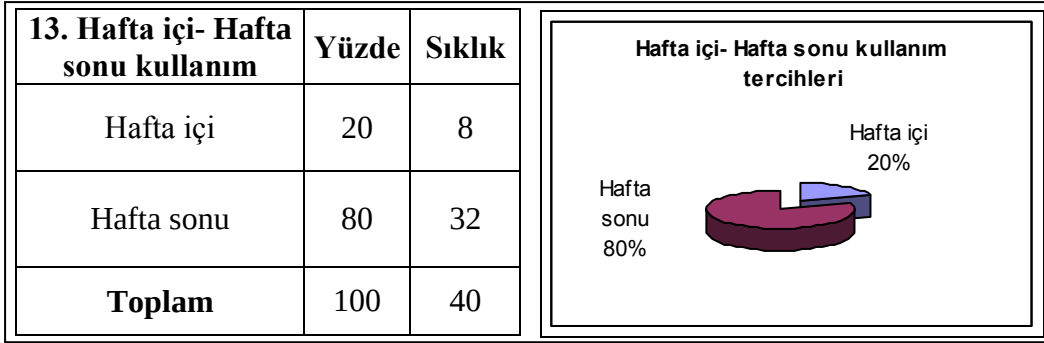


Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni en çok kullandıkları mevsimin %32,5'i ilkbahar, %35'i yaz, %20'si sonbahar, %12,5'i kış olduğunu belirtmişlerdir (Tablo 6.51).

Tablo 6.51.: Caddeyi en çok kullandıkları mevsimler

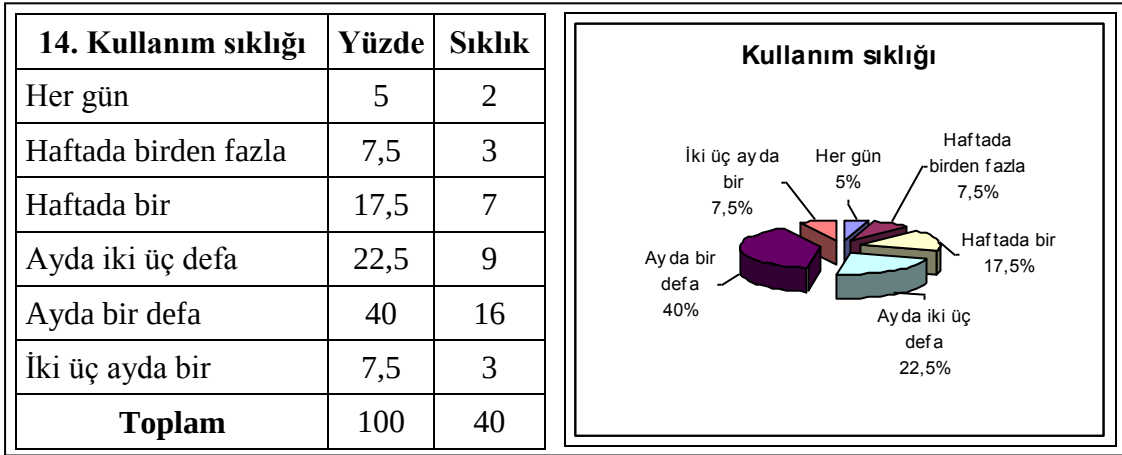


Tablo 6.52.: Hafta içi- Hafta sonu kullanım tercihleri



İstiklal Caddesi'ni kullanıcıların % 20'si hafta içi, %80'i hafta sonu kullandıklarını bildirmişlerdir (Tablo 6.52).

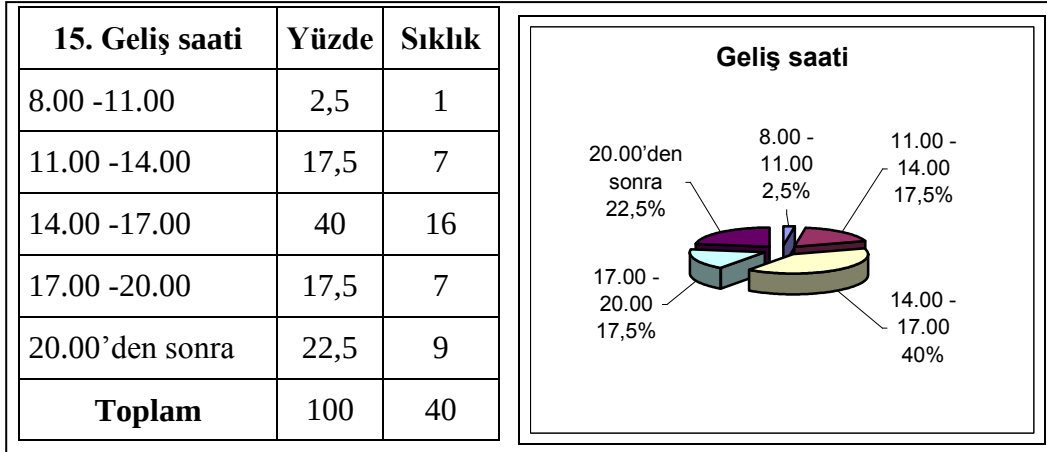
Tablo 6.53.: Kullanım sıklığı



Kullanıcıların %5'i caddeyi her gün, %7,5'i haftada birden fazla, %17,5'i haftada bir, %22,5'i ayda iki üç defa, %40'ı ayda bir defa, %7,5'i ise iki üç ayda bir kullandıklarını belirtmişlerdir (Tablo 6.53).

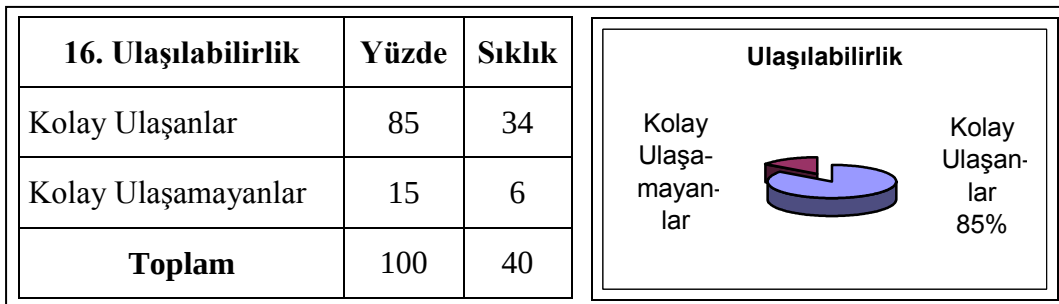
Kullanıcıların %2,5'i caddeyi, 8.00-11.00 arasında, %17,5'i 11.00-14.00 arasında, %40'i 14.00-17.00 arasında, %17,5'i 17.00-20.00 arasında, %22,5'i 20.00'den sonra kullandıklarını belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğu caddeyi 14.00-17.00 saatleri arasında kullanmaktadır (Tablo 6.54).

Tablo 6.54.: Geliş saati



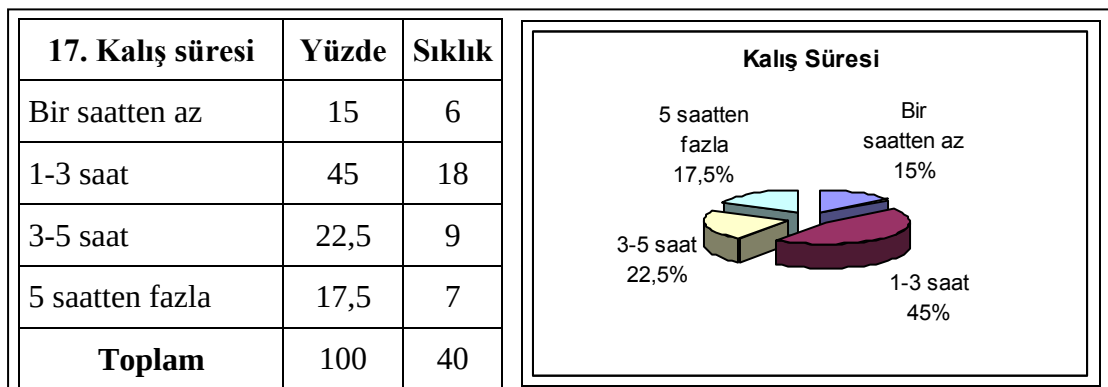
Kullanıcıların %85'i caddeye kolayca ulaşabilmekte, %15'i ise kolay ulaşamamaktadır (Tablo 6.55).

Tablo 6.55.: Caddeye ulaşılabilirlik



Ankete katılan kullanıcıların ortalama cadde de kalış süresi; %15'i bir saatten az, %45'inin 1-3 saat, %22,5'ünün 3-5 saat, %17,5'sinin ise 5 saatten fazladır (Tablo 6.56.).

Tablo 6.56.: Kullanıcıların cadde de kalış süresi



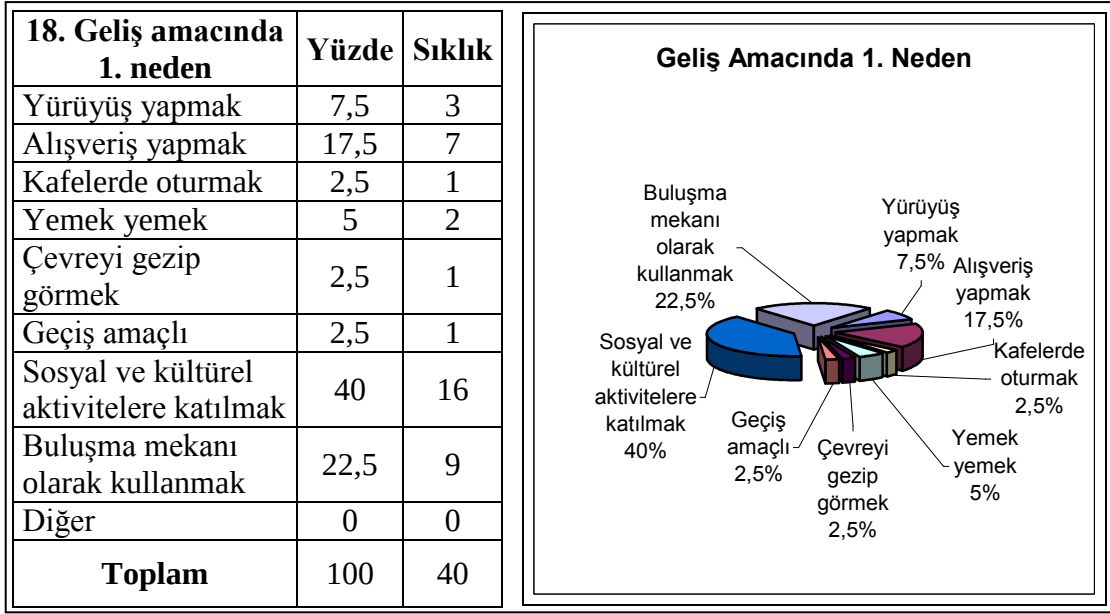
Kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre; caddeyi kullanan kullanıcıların bütüne yakın kısmı İstiklal Caddesi'nin yer aldığı Beyoğlu ilçesi dışındaki semtlerden gelmektedir. İstiklal Caddesi'ni kullanan kullanıcıların çoğunluğu boş vakitlerini kapalı alışveriş merkezlerinde geçirmeyi tercih etmektedirler. Boş vakitleri değerlendirmede 2. tercihleri ise en çok yayalaştırılmış sokaklarda, 3. tercihleri ise evde dinlenerek değerlendirmek yönündedir. Otobüs, dolmuş, metro, hafif tramvay, tünel finüküler hattı gibi ulaşım seçeneklerinin olduğu caddede kullanıcıların çoğunluğu caddeye otobüs ile ulaşmaktadır. Kullanıcılar caddeyi en çok yaz aylarında kullanmaktadırlar. Hafta sonu kullanımı hafta içi kullanımına göre daha yüksektir. Kullanıcıların çoğu caddeyi ayda en az bir kez kullanmaktadırlar, caddeyi ayda iki üç defa kullananların oranı da azımsanmayacak orandadır. Kullanıcıların çoğunluğu caddeyi 14.00 ve 17.00 saatleri arasında kullanmaktadır. Kullanıcıların bütüne yakın kısmı caddeye kolay ulaşabilmektedir. Kullanıcıların yarıya yakın bir kısmı caddede 1 ile 3 saat vakit geçirmektedir.

6.3.2.3. Kullanıcıların Tercih-Memnuniyet ve Şikayetlerine İlişkin Bulgular

Anket çalışmasının bu bölümünde kullanıcılara; İstiklal Caddesi'ni kullanım amaçlarını, tercih nedenlerini, donatı elemanlarından duydukları memnuniyeti, caddede eksik buldukları yönleri, onları bu caddede rahatsız eden faktörleri, kendilerini güvende hissedip hissetmediklerini ve caddedeki diğer işlevsel kullanımlardan memnuniyet derecelerini saptamaya yönelik sorular sorulmuştur.

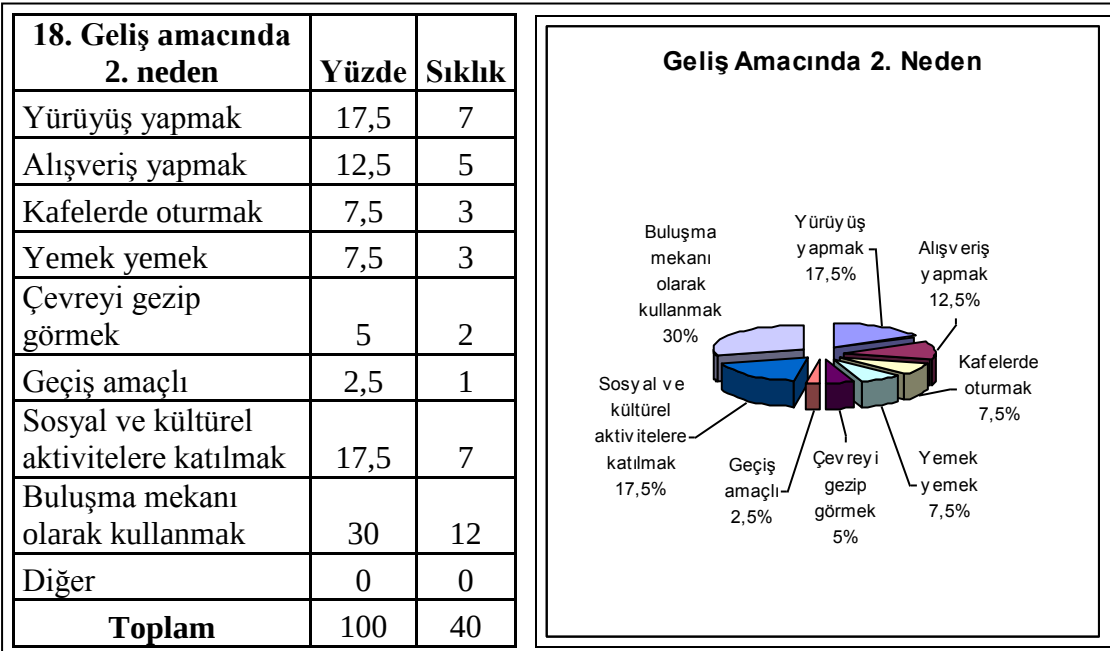
Kullanıcılar İstiklal Caddesi'ni kullanma amaçlarının 1. nedenini; %7,5'i yürüyüş yapmak, %7'si alışveriş yapmak, %5'i yemek yemek, %2,5'i çevreyi gezip görmek, %2,5'i geçiş amaçlı, %40'ı sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak, %22,5'i buluşma mekanı olarak kullanmak olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcılar caddeyi en çok sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak amacıyla kullanmaktadır (Tablo 6.57).

Tablo 6.57.: Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni kullanma amaçlarının 1. nedeni



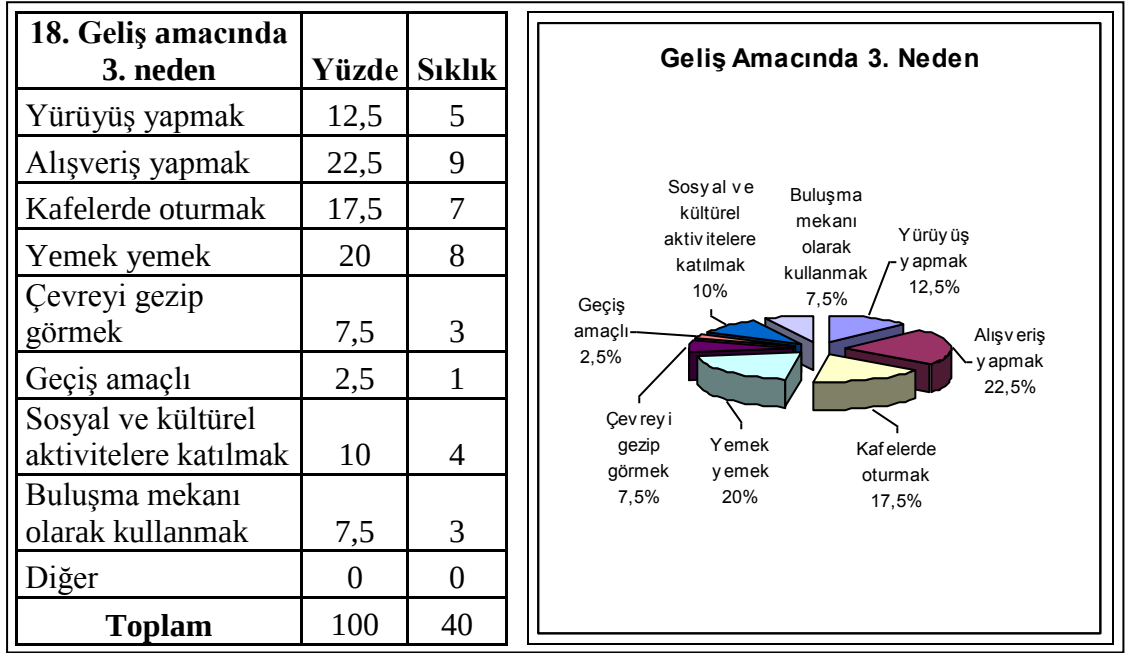
Kullanıcılar İstiklal Caddesi'ni kullanma amaçlarının 2. nedenini; %17,5'i yürüyüş yapmak, %12,5'si alışveriş yapmak, %7,5'i kafelerde oturmak, %7,5'i yemek yemek, %5'i çevreyi gezip görmek, %2,5'i geçiş amaçlı, %17,5'i sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak, %30'u buluşma mekanı olarak kullanmak olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun caddeyi kullanma amaçlarında 2. neden buluşma mekanı olarak kullanmaktır (Tablo 6.58).

Tablo 6.58.: Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni kullanma amaçlarının 2. nedeni



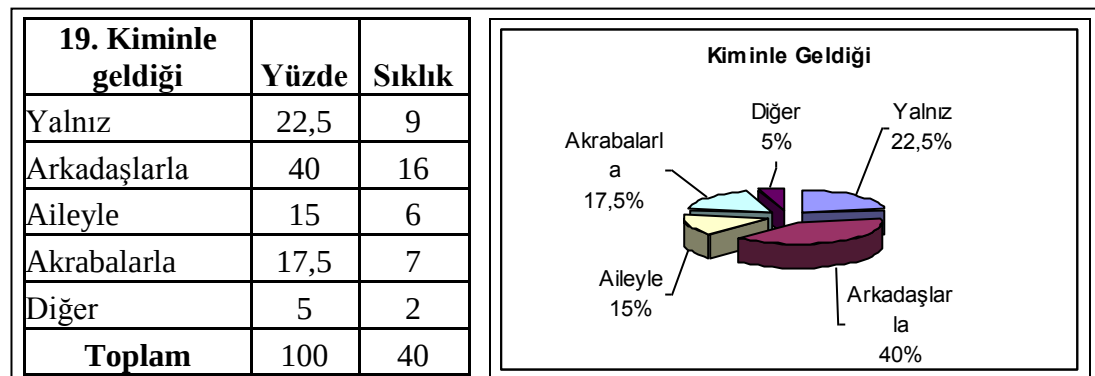
Kullanıcılar İstiklal Caddesini kullanma amaçlarının 3. nedenini; %12,5'i yürüyüş yapmak, %22,5'si alışveriş yapmak, %17,5'i kafelerde oturmak, %20'i yemek yemek, , %2,5'si geçiş amaçlı, %10'u sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak, %7,5'i buluşma mekanı olarak kullanmak olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun (%22,5) caddeyi kullanma amaçlarında 3. neden alışveriş yapmaktır. (Tablo 6.59.).

Tablo 6.59.: Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni kullanma amaçlarının 3. nedeni



Kullanıcıların %22,5'i caddeye yalnız, %40'ı arkadaşlarla, %15'i aileyle, %17,5'i akrabalarla, %5'i diğer kişilerle geldiğini belirtmiştir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğu (%40) caddeye arkadaşları ile gelmektedir (Tablo 6.60).

Tablo 6.60.: Kullanıcıların alana kiminle geldiği



Tablo 6.61.: Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinin 1. nedeni

20) Caddeyi tercih etmede 1. neden	Yüzde	Sıklık
Yakın olduğu için	2,5	1
Alışkın olduğu için	10	4
Bakımlı olduğu için	5	2
Tarihi bir niteliğe sahip olduğu için	12,5	5
Kültürel aktiviteleri barındırdığı için	25	10
Hareketli ve eğlenceli olduğu için	22,5	9
Çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için	15	6
Merak ettiğim için	7,5	3
Diğer	0	0
Toplam	100	40

Caddeyi Tercih Etmede 1. Neden

Tablo 6.62.: Kullanıcıların İstiklal Caddesini tercih etmelerinin 2. nedeni

20) Caddeyi tercih etmede 2. neden	Yüzde	Sıklık
Yakın olduğu için	5	2
Alışkın olduğum için	5	2
Bakımlı olduğu için	7,5	3
Tarihi bir niteliğe sahip olduğu için	10	4
Kültürel aktiviteleri barındırdığı için	15	6
Hareketli ve eğlenceli olduğu için	30	12
Çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için	25	10
Merak ettiğim için	2,5	1
Diğer	0	0
Toplam	100	40

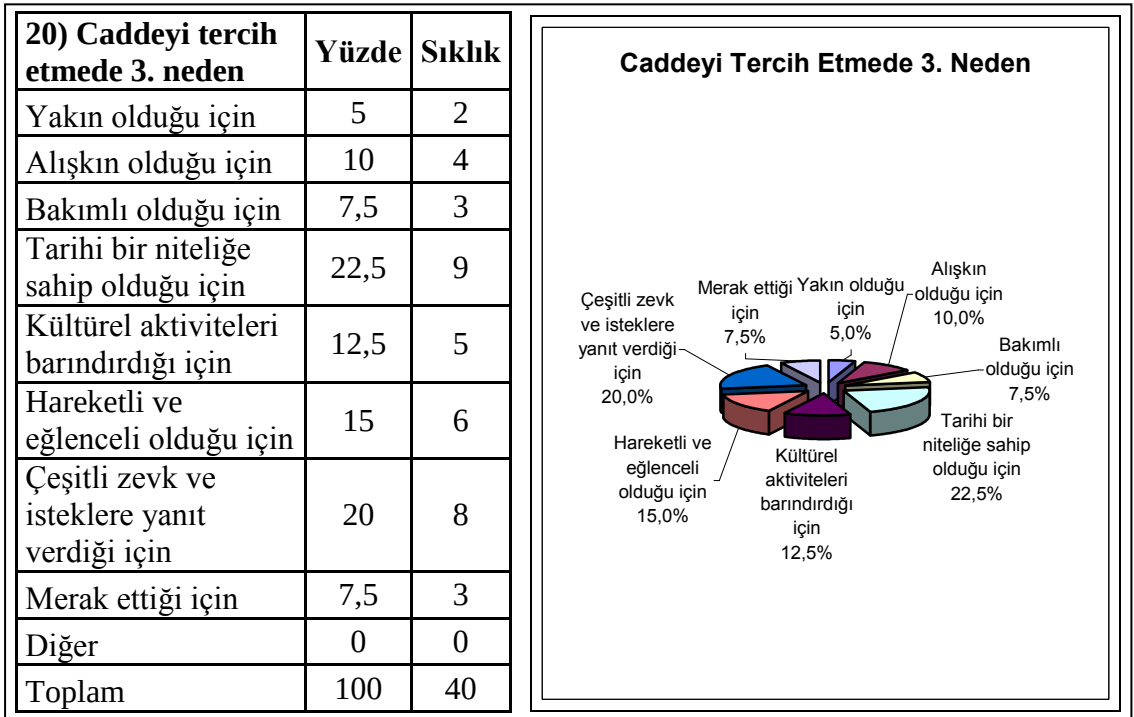
Caddeyi Tercih Etmede 2. Neden

Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinin 1. nedenini; %2,5'i yakın olduğu için, %10'u alışkın olduğu için, %5'i bakımlı olduğu için, %12,5'i tarihi bir niteliğe

sahip olduğu için, %25'i kültürel aktiviteleri barındırdığı için, %22,5'i hareketli ve eğlenceli olduğu için, %7,5'i merak ettiği için olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun (%25) İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinin 1. nedeni kültürel aktiviteleri barındırdığı içindir (Tablo 6.61).

Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinin 2. nedenini; %5'i eşit oranda yakın olduğu ve alışkın oldukları için, %7,5'i bakımlı olduğu için, %10'u tarihi bir niteliğe sahip olduğu için, %15'i kültürel aktiviteleri barındırdığı için, %30'u hareketli ve eğlenceli olduğu için, %25'i çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için, %2,5'u merak ettiği için olarak belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun (%30) İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinin 2. nedeni hareketli ve eğlenceli olduğu içindir (Tablo 6.62)

Tablo 6.63.: Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinin 3. nedeni

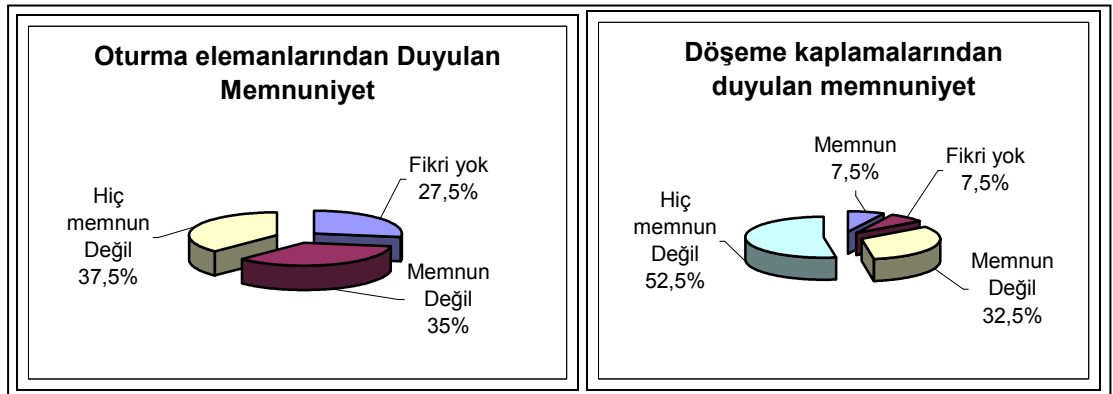


Kullanıcıların İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinin 3. nedenini; %5'i yakın olduğu için, %10'u alışkın olduğu için, %7,5'i bakımlı olduğu için, %22,5'i tarihi bir niteliğe sahip olduğu için, %12,5'i kültürel aktiviteleri barındırdığı için, %15'i hareketli ve eğlenceli olduğu için, %20'i çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için, %7,5'i merak ettiği için olduğunu belirtmişlerdir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun (%22,5) İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinin 3. nedeni caddenin tarihi bir niteliğe sahip olduğu içindir (Tablo 6.63).

Kullanıcıların, İstiklal Caddesi’ndeki donatı elemanlarından duydukları memnuniyet tablo 6.64.’deki gibidir.

Tablo 6.64. : Donatı elemanlarından duyulan memnuniyet

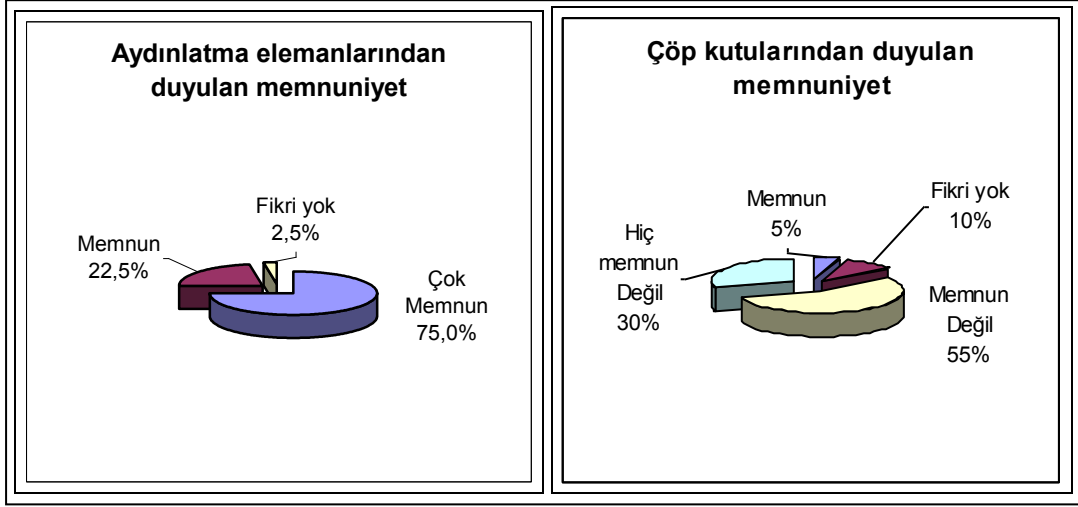
21. Donatı elemanlarından duyulan memnuniyet:		Çok memnun	Memnun	Fikri yok	Memnun değil	Hiç memnun değil	Toplam
1-Oturma elemanları	Sıklık	0	0	11	14	15	40
	Yüzde	0	0	27,5	35	37,5	100
2-Döşeme kaplamaları	Sıklık	0	3	3	13	21	40
	Yüzde	0	7,5	7,5	32,5	52,5	100
3-Aydınlatma Elemanları	Sıklık	30	9	1	0	0	40
	Yüzde	75	22,5	2,5	0	0	100
4-Çöp kutuları	Sıklık	0	2	4	22	12	40
	Yüzde	0	5	10	55	30	100
5- Bilgilendirme levhaları	Sıklık	5	17	8	6	4	40
	Yüzde	12,5	42,5	20	15	10	100
6-Sanat Öğeleri	Sıklık	6	13	7	9	5	40
	Yüzde	15	32,5	17,5	22,5	12,5	100
7-Büfeler, Kiosklar	Sıklık	9	14	7	6	4	40
	Yüzde	22,5	35	17,5	15	10	100
8-Telefon Kulübesi	Sıklık	9	15	6	7	3	40
	Yüzde	22,5	37,5	15	17,5	7,5	100



Şekil 6.59.: a-Kullanıcıların oturma elemanlarından duydukları memnuniyet
b- Kullanıcıların döşeme kaplamalarından duydukları memnuniyet

Kullanıcıların %27,5’i oturma elemanları hakkında bir fikri olmadığını, %35’i memnun olmadığını, %37,5’i ise hiç memnun olmadığını belirtmiştir (Tablo 6.64., Şekil 6.59a.).

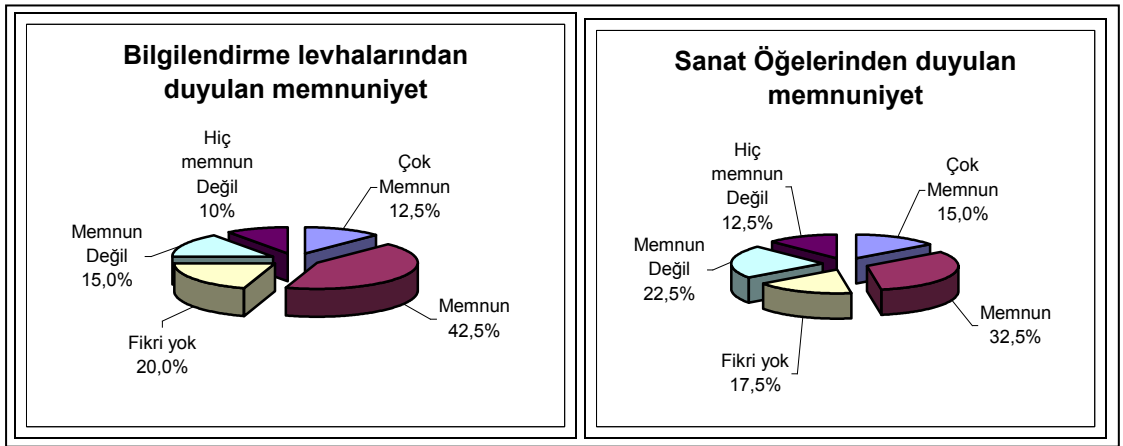
Döşeme kaplamalarından kullanıcıların % 7,5'i eşit oranda memnun ve fikri yok, %32,5'i memnun değil, %52,5'i hiç memnun değildir (Tablo 6.64., Şekil 6.59b.).



Şekil 6.60.: a-Kullanıcıların aydınlatma elemanlarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların çöp kutularından duydukları memnuniyet

Aydınlatma elemanlarından kullanıcıların %75'i çok memnun, %22,5'ı memnun, %2,5'inin fikri yoktur (Tablo 6.64., Şekil 6.60a.).

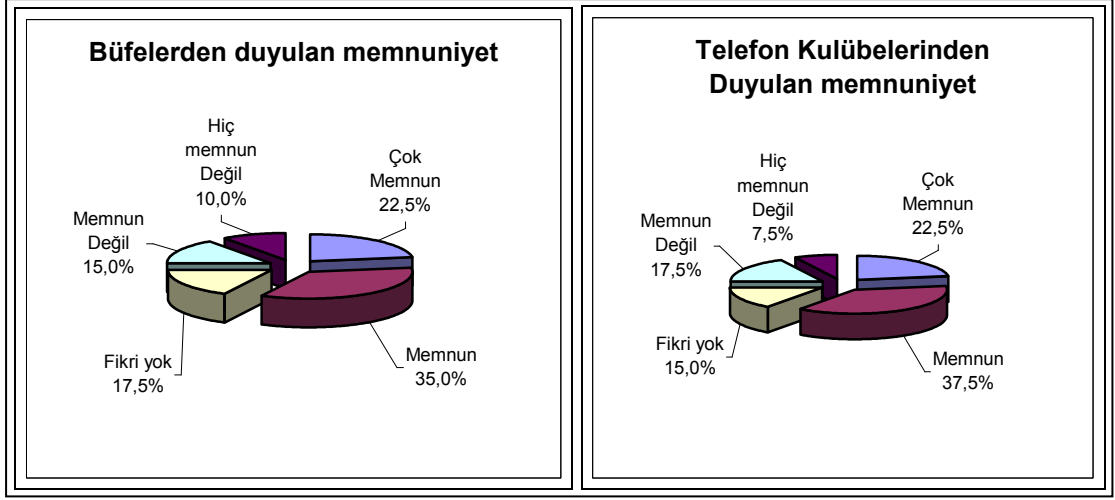
Çöp kutularından kullanıcıların %5'i memnun, %10'unun fikri yok, %55'i memnun değil, %30'u ise hiç memnun değildir (Tablo 6.64., Şekil 6.60b.).



Şekil 6.61.: a-Kullanıcıların bilgilendirme levhalarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların sanat öğelerinden duydukları memnuniyet

Bilgilendirme levhalarından kullanıcıların %12,5'i çok memnun, %42,5'i memnun, %20'sinin fikri yok, %15'i ise memnun değil, %10'u hiç memnun değildir (Tablo 6.64., Şekil 6.61).

Sanat öğelerinden kullanıcıların %15'i çok memnun, %32,5'i memnun, %17,5'unun fikri yok, %22,5'i memnun değil, %12,5'i ise hiç memnun değildir (Tablo 6.64., Şekil 6.61.).



Şekil 6.62.: a-Kullanıcıların büfelerden duydukları memnuniyet b-Kullanıcıların telefon kulübelerinden duydukları memnuniyet

Büfelerden kullanıcıların %22,5'si çok memnun, %35'i memnun, %17,5'inin fikri yok, %15'i memnun değil, %10'u ise hiç memnun değildir (Tablo 6.64., Şekil 6.62a.).

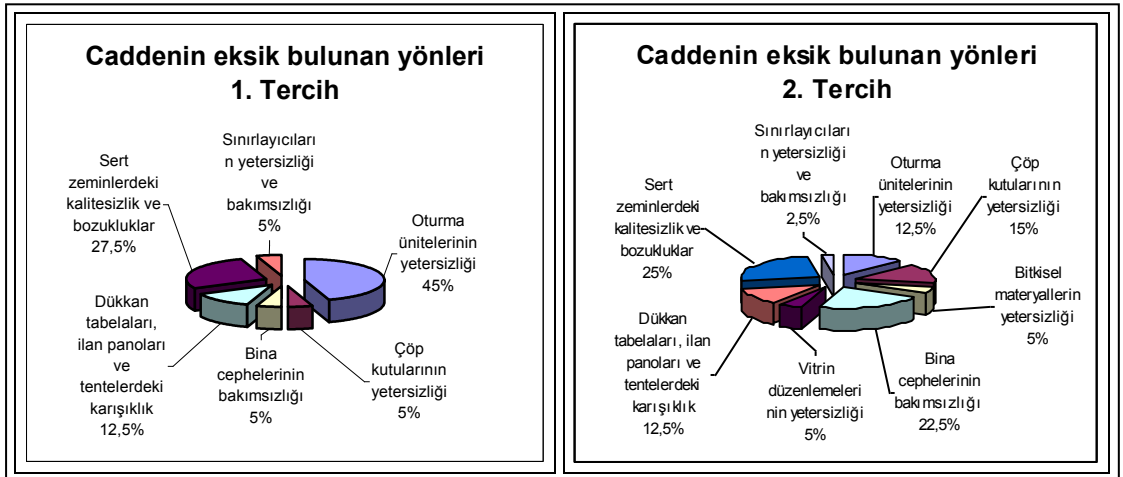
Telefon kulübelerinden kullanıcıların %22,5'i çok memnun, %37,5'i memnun, %15'inin fikri yok, %17,5'i memnun değil, %7.5 hiç memnun değildir (Tablo 6.64., Şekil 6.62b.).

Edinilen bu bilgilere göre kullanıcıların çoğunluğu (%37,5) oturma elemanlarından ve (%52,5) döşeme kaplamalarından hiç memnun değil, (%75) aydınlatma elemanlarından çok memnun, (%55) çöp kutularından memnun değil, (%42,5) bilgilendirme levhaları, (%32,5) sanat öğelerinden, (%35) büfeler, (%37,5) telefon kulübesinden memnundur (Tablo 6.64.).

Anket uygulanan İstiklal caddesi kullanıcıları, caddenin eksik buldukları yönleri hakkında yöneltilen soruda 1. tercihlerini; %45'i oturma ünitelerinin yetersizliğinden, %5'i çöp kutularının yetersizliğinden, %5'i bina cephelerinin bakımsızlığı, %12,5'i dükkan tabelaları, ilan panoları ve tentelerdeki karışıklıktan, %27,5'i sert zeminlerdeki kalitesizlik ve bozukluklar, %5'i ise sınırlayıcıların yetersizliği ve bakımsızlığından yana kullanmışlardır (Tablo 6.65.- Şekil 6.63.a.).

Tablo 6.65.: Kullanıcıların İstiklal Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 1. tercih

22) Caddenin eksik bulunan yönleri (1. Tercih)	Yüzde	Sıklık
Oturma ünitelerinin yetersizliği	45	18
Aydınlatma elemanları yetersizliği	0	0
Çöp kutularının yetersizliği	5	2
Bitkisel materyallerin yetersizliği	0	0
Bina cephelerinin bakımsızlığı	5	2
Vitrin düzenlemelerinin yetersizliği	0	0
Dükkan tabelaları, ilan panoları ve tentelerdeki karışıklık	12,5	5
Sert zeminlerdeki kalitesizlik ve bozukluklar	27,5	11
Sınırlayıcıların yetersizliği ve bakımsızlığı	5	2
Toplam	100	40



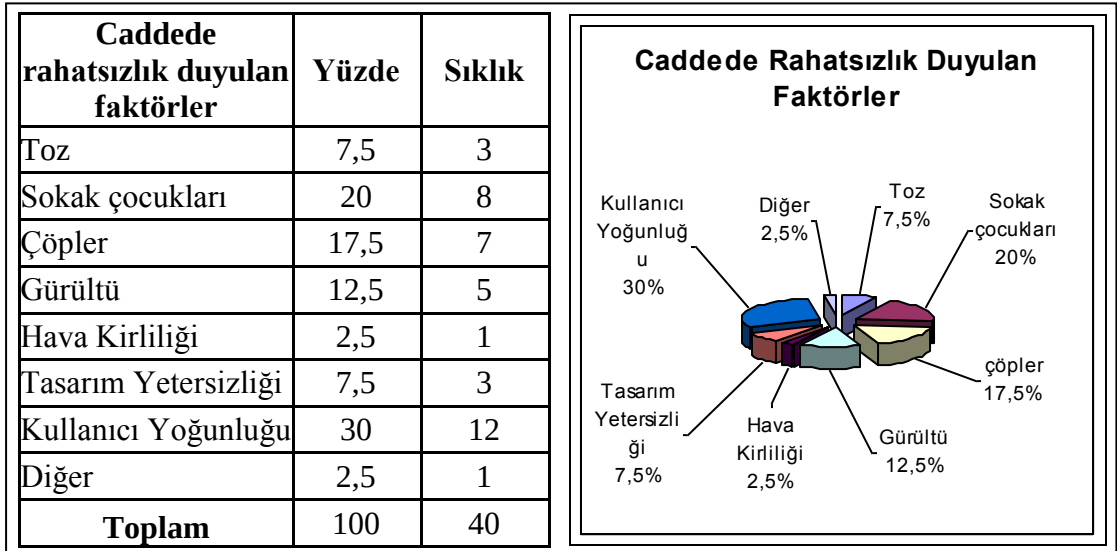
Şekil 6.63.: a-Kullanıcıların İstiklal caddesinin eksik bulunan yönlerinde 1. tercih
b- Kullanıcıların İstiklal Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 2. tercih

Tablo 6.66.: Kullanıcıların İstiklal Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde 2. tercih

22) Caddenin eksik bulunan yönleri (2. Tercih)	Yüzde	Sıklık
Oturma ünitelerinin yetersizliği	12,5	5
Aydınlatma elemanları yetersizliği	0	0
Çöp kutularının yetersizliği	15	6
Bitkisel materyallerin yetersizliği	5	2
Bina cephelerinin bakımsızlığı	22,5	9
Vitrin düzenlemelerinin yetersizliği	5	2
Dükkan tabelaları, ilan panoları ve tentelerdeki karışıklık	12,5	5
Sert zeminlerdeki kalitesizlik ve bozukluklar	25	10
Sınırlayıcıların yetersizliği ve bakımsızlığı	2,5	1
Toplam	100	40

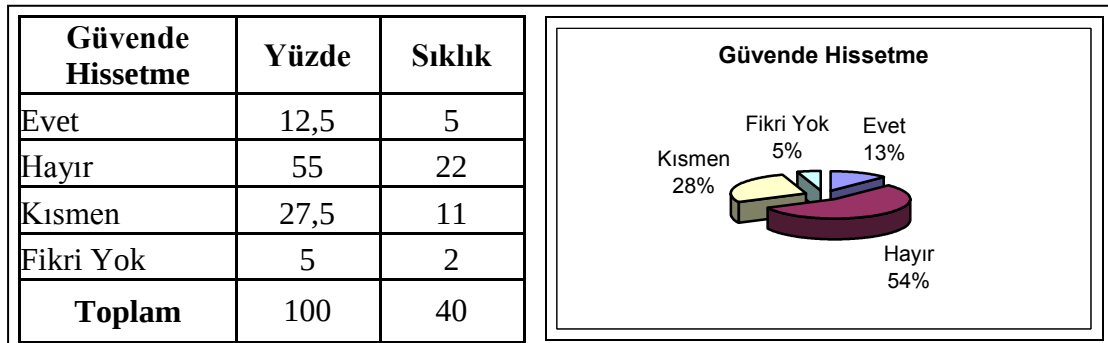
Anket uygulanan İstiklal Caddesi kullanıcıları, caddenin eksik buldukları yönleri hakkında yöneltilen soruda 2. tercihlerini; %12,5'i oturma ünitelerinin yetersizliği, %15'i çöp kutularının yetersizliği, %5'i bitkisel materyallerin yetersizliği, %22,5'i bina cephelerinin bakımsızlığı, %5'i vitrin düzenlemelerinin yetersizliği, %12,5'i dükkan tabelaları, ilan panoları ve tentelerdeki karışıklık, %25 sert zeminlerdeki kalitesizlik ve bozukluklar, %2,5'i sınırlayıcıların yetersizliği ve bakımsızlığından yana kullanmışlardır (Tablo 6.66.- Şekil 6.63b.).

İstiklal Caddesi kullanıcıları rahatsızlık duydukları faktörlere; %7,5 toz, %20 sokak çocukları, %17,5 çöpler, %12,5 gürültü, %2,5 hava kirliliği, %7,5 tasarım yetersizliği, %30 kullanıcı yoğunluğu, %2,5 diğer faktörler yanıtını vermişlerdir. Tablo 6.67.: İstiklal Caddesi kullanıcılarının rahatsızlık duydukları faktörler



Buna göre kullanıcıların çoğunluğunun rahatsız olduğu faktörlerin başında %30'luk oranla yüzdeyle kullanıcı yoğunluğu gelmektedir. (Tablo 6.67.).

Tablo 6.68.: Kullanıcıların caddede kendini güvende hissetme oranı



“Bu yayalaştırılmış sokakta kendinizi güvende hissediyor musunuz?” şeklindeki soruya kullanıcılarının % 12,5’i evet, %55’i hayır, %27,5’si kısmen, %5’i fikrim yok yanıtını vermiştir. Buna göre kullanıcıların çoğunluğu kendini caddede güvende hissetmemektedir (Tablo 6.68.).

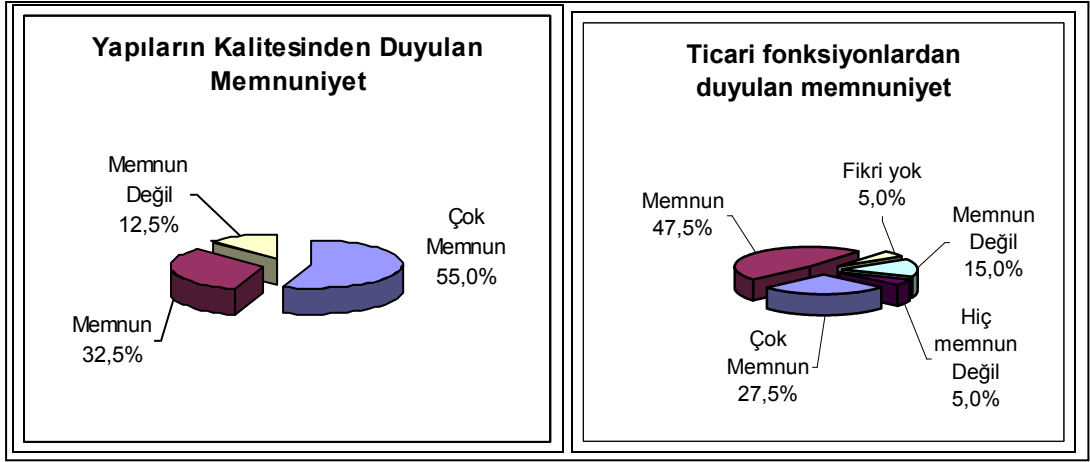
Kullanıcıların, İstiklal Caddesi’ne ait çeşitli özelliklerinden ve fonksiyonların kullanımından duydukları memnuniyet tablo 6.69.’daki gibidir.

Tablo 6.69.: İstiklal Caddesi’nin çeşitli özelliklerinden ve fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet

25) Caddeye ait çeşitli özelliklerden duyulan memnuniyet		Çok memnun	Memnun	Fikri yok	Memnun değil	Hiç memnun değil	Toplam
1. Mevcut Yapıların Kalitesinden	Sıklık	22	13	0	5	0	40
	Yüzde	55	32,5	0	12,5	0	100
2. Mevcut ticari fonksiyonlardan	Sıklık	11	19	2	6	2	40
	Yüzde	27,5	47,5	5	15	5	100
3.Mevcut Yeme -içme fonksiyonlarından	Sıklık	10	14	5	7	4	40
	Yüzde	25	35	12,5	17,5	10	100
4. Mevcut kültürel fonksiyonlardan	Sıklık	24	12	0	4	0	40
	Yüzde	60	30	0	10	0	100
5.Çevre canlılığından	Sıklık	23	15	0	2	0	40
	Yüzde	57,5	37,5	0	5	0	100
6. Mevcut Bitkilendirmeden	Sıklık	8	18	5	6	3	40
	Yüzde	20	45	12,5	15	7,5	100
7.Donatı elemanlarının yer seçiminden	Sıklık	5	12	2	17	4	40
	Yüzde	12,5	30	5	42,5	10	100

Buna göre; kullanıcıların %55’i yapıların kalitesinden çok memnun, %32,5’i memnun, %12,5’i ise memnun değildir (Tablo 6.69.- Şekil 6.64a.).

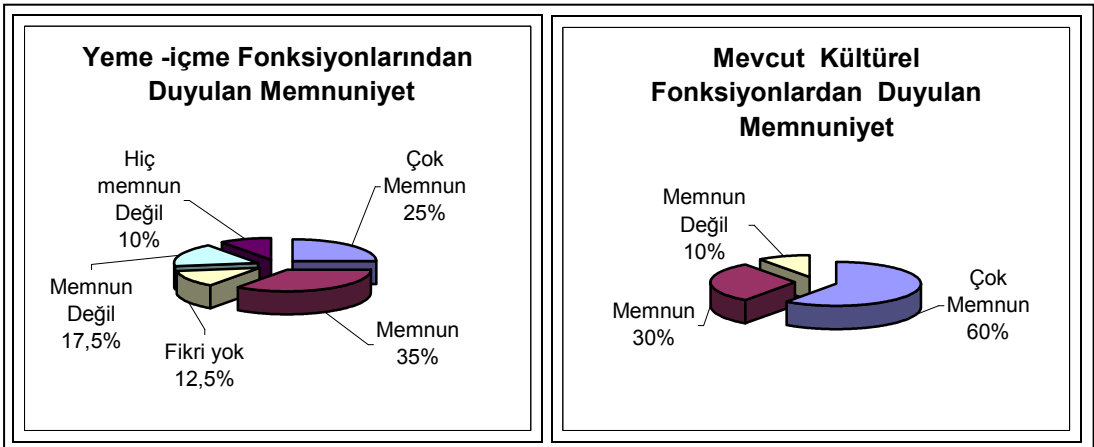
Kullanıcıların %27,5’i caddedeki mevcut ticari fonksiyonlardan çok memnun, %47,5’i memnun, %5’inin bir fikri yok, %15’i memnun değil, %5’i ise hiç memnun değildir (Tablo 6.69.- Şekil 6.64b.).



Şekil 6.64.: a-Kullanıcıların yapıların kalitesinden duydukları memnuniyet
b- Kullanıcıların caddedeki mevcut ticari fonksiyonlardan duydukları memnuniyet

Kullanıcıların %25'i caddedeki mevcut yeme-içme fonksiyonlarından, çok memnun, %35'i memnun, %12,5'inin bir fikri yok, %17,5'i memnun değil, %10'u ise hiç memnun değildir (Tablo 6.69.- Şekil 6.65a.).

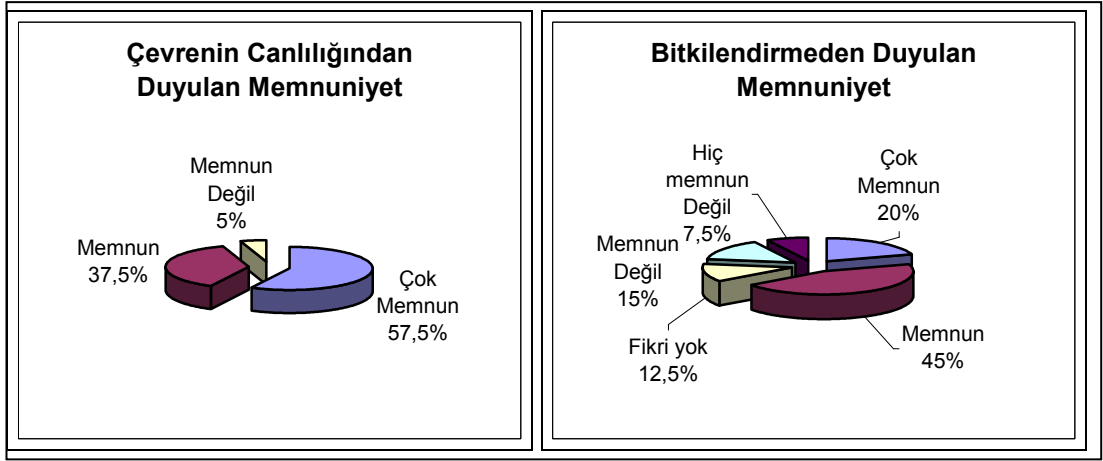
Caddedeki mevcut kültürel fonksiyonlardan kullanıcıların; %60'ı çok memnun, %30'u memnun, %10'u memnun değildir. (Tablo 6.69.- Şekil 6.65b.).



Şekil 6.65.: a-Kullanıcıların caddedeki mevcut yeme-içme fonksiyonlarından duydukları memnuniyet b- Kullanıcıların caddedeki mevcut kültürel fonksiyonlardan duydukları memnuniyet

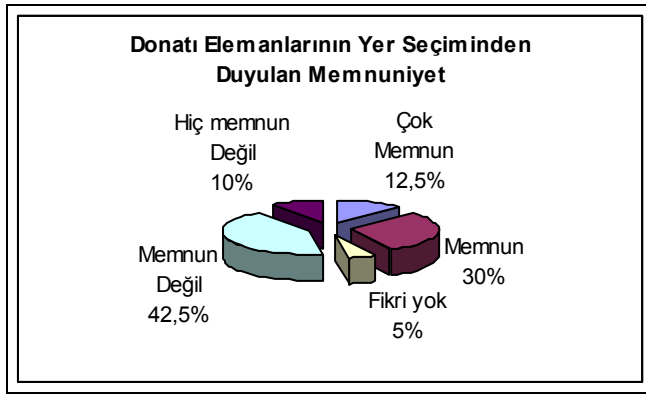
Kullanıcıların %57,5'i çevrenin canlılığından çok memnun, %37,5'i memnun, %5'i ise memnun değildir (Tablo 6.69.- Şekil 6.66a.).

Kullanıcıların %20'si caddedeki bitkilendirmeden çok memnun, %45'i memnun, %12,5'inin bir fikri yok, %15'i memnun değil, %7,5'i ise hiç memnun değildir (Tablo 6.69.- Şekil 6.66b.).



Şekil 6.66.: a-Kullanıcıların çevrenin canlılığından duydukları memnuniyet
b- Kullanıcıların bitkilendirmeden duydukları memnuniyet

Kullanıcıların %12,5'i donatı elemanlarının yer seçiminden çok memnun, %30'u memnun, %5'inin bir fikri yok, %42,5'i memnun değil, %10'u ise hiç memnun değildir (Tablo 6.69.- Şekil 6.67.).



Şekil 6.67.: Donatı elemanlarının yer seçiminden duyulan memnuniyet

Kullanıcıların tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre; caddeyi kullanan kullanıcıların caddeye geliş amacında 1. tercihleri sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak yönündedir. Caddeyi kullanan kullanıcıların caddeye geliş amacında 2. tercihleri buluşma mekanı olarak kullanmak, 3. tercihleri ise en çok alışveriş yapmak yönündedir. Caddeye kullanıcıların büyük çoğunluğu arkadaşları ile gelmektedir ve İstiklal Caddesi'ni tercih etmelerinde 1. neden kültürel aktiviteleri barındırdığı için, 2. neden ise hareketli ve eğlenceli olduğu için, 3. neden ise tarihi bir niteliğe sahip olduğu içindir.

Kullanıcıların, İstiklal Caddesi'ndeki donatı elemanlarından (tasarım bazında) duydukları memnuniyet sorgulandığında ise oturma elemanları, döşeme kaplamalarından hiç memnun değil, aydınlatma elemanlarından çok memnun, çöp

kutularından memnun değil, bilgilendirme levhaları, sanat öğeleri, büfeler ve telefon kulübelerinden çoğunluğun memnun oldukları yönünde bir sonuç çıkmıştır. Caddenin eksik bulunan yönlerinde kullanıcıların yarıya yakını oturma ünitelerinin yetersizliğinden şikayetçi olurken, 2. olarak ise sert zeminlerdeki kalitesizlik ve bozukluklardan duyulan rahatsızlık dile getirilmiştir. Kullanıcıların caddede rahatsızlık duydukları faktörlerde ilk sırayı kullanıcı yoğunluğu almaktadır ve kullanıcıların yarısından fazlası kendilerini caddede güvende hissetmemektedirler.

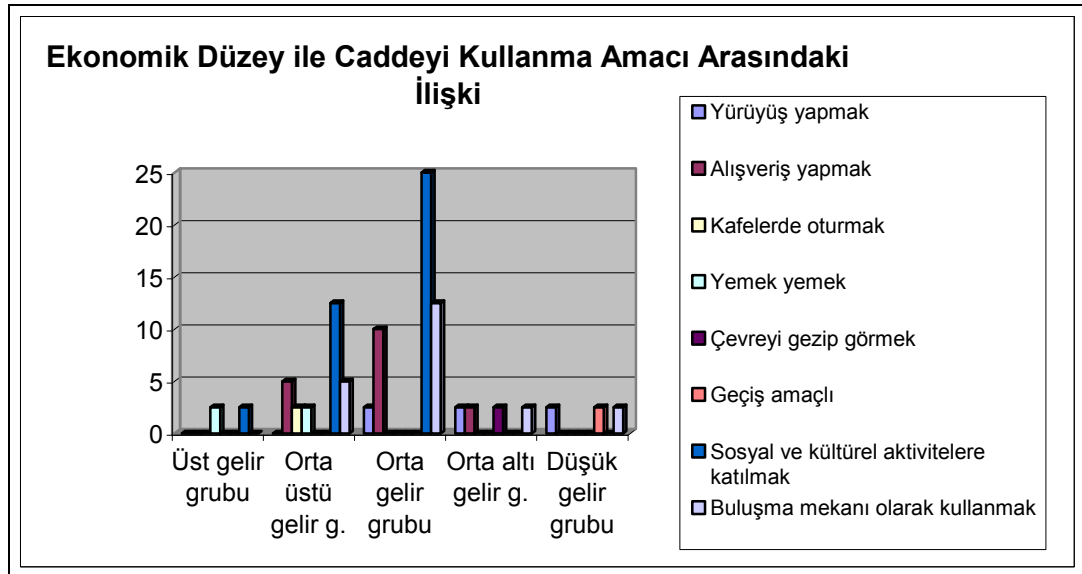
İstiklal caddesi'ne ait çeşitli özelliklerden ve fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet sorgulandığında kullanıcıların yapıların kalitesinden, mevcut kültürel aktivitelerden ve çevrenin canlılığından çok memnun oldukları sonucuna ulaşılırken, caddedeki mevcut ticari fonksiyonlardan, yemek kültüründeki mevcut çeşitlilikten ve mevcut bitkilendirmeden memnun oldukları sonucuna ulaşılmıştır. Kullanıcılar donatı elemanlarının yer seçiminden ise memnun değildir.

6.3.2.4. Ekonomik Düzey ile Kullanma Amacı Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi

Alt hipotezler de yer alan 'kullanıcıların ekonomik düzeylerine göre sokağı rekreasyonel kullanım amaçlarının değiştiği yargısına bir açıklık getirebilmek adına bu değerlendirme yapılmıştır. Kullanıcıların ekonomik düzeyi ve caddeyi kullanma amaçları arasındaki ilişkinin saptanması amacıyla yapılan değerlendirme tablo 6.70. ve şekil 6.68.'deki gibidir. Buna göre; üst gelir grubu caddeyi en çok eşit oranda (%2,5) yemek yemek ve sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak amacıyla, orta üstü gelir grubu caddeyi en çok (%12,5) sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak amacıyla, daha sonra eşit oranda (%5) buluşma mekanı olarak kullanmak ve alışveriş yapmak amacıyla, (%2,5) kafelerde oturmak ve yemek yemek amacıyla, orta gelir grubu caddeyi en çok (%25) sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak amacıyla, daha sonra (12,5) buluşma mekanı olarak kullanmak, (10) alışveriş yapmak, (2,5) yürüyüş yapmak amaçlarıyla kullanmaktadır. Orta altı gelir grubu caddeyi eşit oranda (2,5) yürüyüş yapmak, alışveriş yapmak, çevreyi gezip görmek ve buluşma mekanı olarak kullanmak amaçlı kullanmaktadır. Düşük gelir grubu kullanıcıları ise caddeyi en çok eşit oranda yürüyüş yapmak, geçiş amaçlı ve buluşma mekanı olarak kullanmak amaçlı kullanmaktadır (Tablo 6.70.- Şekil 6.68.).

Tablo 6.70.: Kullanıcıların geliri ve caddeyi kullanma amaçları arasındaki ilişki

Kullanma Amacı (1. Tercih)		Gelir Durumu					TOPLAM
		Üst gelir grubu	Orta üstü gelir g.	Orta gelir grubu	Orta altı gelir g.	Düşük gelir grubu	
Yürüyüş yapmak	Sıklık			1	1	1	3
	Yüzde			2,5	2,5	2,5	7,5
Alışveriş yapmak	Sıklık		2	4	1		7
	Yüzde		5	10	2,5		17,5
Kafelerde oturmak	Sıklık		1				1
	Yüzde		2,5				2,5
Yemek yemek	Sıklık	1	1				2
	Yüzde	2,5	2,5				5
Çevreyi gezip görmek	Sıklık				1		1
	Yüzde				2,5		2,5
Geçiş amaçlı	Sıklık					1	1
	Yüzde					2,5	2,5
Sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak	Sıklık	1	5	10			16
	Yüzde	2,5	12,5	25			40
Buluşma mekanı olarak kullanmak	Sıklık		2	5	1	1	9
	Yüzde		5	12,5	2,5	2,5	22,5
Toplam	Sıklık	2	11	20	4	3	40
	Yüzde	5	27,5	50	10	7,5	100



Şekil 6.68.: Kullanıcıların ekonomik ve caddeyi kullanma amaçları arasındaki ilişki

Bu değerlendirmeden çıkarılacak sonuç; st gelir grubunun daha çok ticari rekreasyonu, daha düşük gelir gruplarının ise ticari olmayan rekreasyon çeşitlerini tercih ettikleri şeklinedir. Buna göre; ekonomik düzey ile kullanma amacı arasında bir ilişki olduğu sonucu çıkarılabilir.

6.3.2.5. Yaş ile Rahatsızlık Nedeni Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi

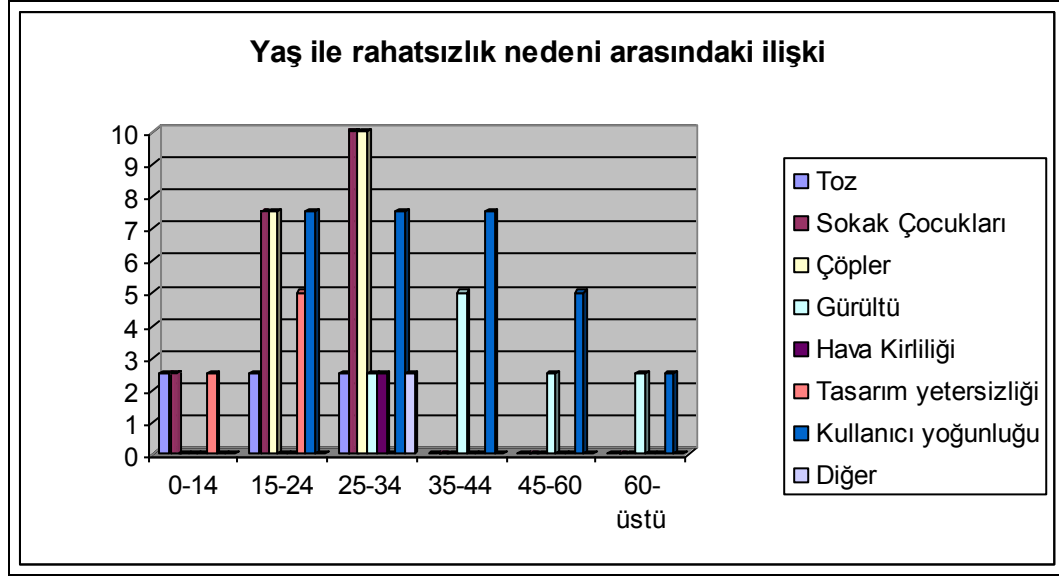
Yaş ile rahatsızlık nedeni arasında alt hipotezde öngörülen ilişkiyi ortaya çıkarabilmek amacıyla bu çalışma yapılmıştır. Bu ilişkinin saptanması amacıyla yapılan değerlendirmenin sonuçları tablo 6.71. ve şekil 6.69.'deki gibidir.

Tablo 6.71.: Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişki

Rahatsızlık Nedeni		Yaş						Toplam
		0-14	15-24	25-34	35-44	45-60	60- st	
Toz	Sıklık	1	1	1				3
	Yüzde	2,5	2,5	2,5				7,5
Sokak ocukları	Sıklık	1	3	4				8
	Yüzde	2,5	7,5	10				20
Çöpler	Sıklık		3	4				7
	Yüzde		7,5	10				17,5
Gürültü	Sıklık			1	2	1	1	5
	Yüzde			2,5	5	2,5	2,5	12,5
Hava Kirliliği	Sıklık			1				1
	Yüzde			2,5				2,5
Tasarım Yetersizliği	Sıklık	1	2					3
	Yüzde	2,5	5					7,5
Kullanıcı Yoğunluğu	Sıklık		3	3	3	2	1	12
	Yüzde		7,5	7,5	7,5	5	2,5	30
Diğer	Sıklık			1				1
	Yüzde			2,5				2,5
Toplam	Sıklık	3	12	15	5	3	2	40
	Yüzde	7,5	30	37,5	12,5	7,5	5	100

Buna göre; yaşı 0-14 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni eşit oranda (%2,5) toz, sokak çocukları ve tasarım yetersizliğidir, yaşı 15-24 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni en çok eşit oranlarda (%7,5) sokak çocukları, çöpler ve kullanıcı yoğunluğu, (%5) tasarım yetersizliği ve tozdur. Yaşı 25-34 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni eşit oranda (%10) pler ve sokak çocukları, (%7,5) kullanıcı yoğunluğu, ve (%2,5) oranında toz, gürültü, hava kirliliği ve diğer

etmenlerdir. Yaşı 35-44 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni en çok (%7,5) kullanıcı yoğunluğu, daha sonra (%5) gürültüdür.



Şekil 6.69.: Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişki

Yaşı 45-60 arasında olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni (%5) kullanıcı yoğunluğu, daha sonra (%2,5) oranında gürültüdür. Yaşı 60 ve üstünde olan kullanıcıların rahatsızlık nedeni en çok (%2,5) kullanıcı yoğunluğu ve gürültüdür. Buna göre, gençler daha çok toz ve sokak çocuklarından rahatsız olurken, yetişkinler daha çok kullanıcı yoğunluğu ve gürültüden şikayetçi olmaktadır. Bu sonuçtan yaş ile rahatsızlık nedeni arasında bir ilişki olduğu sonucu çıkarılabilir. (Tablo 6.71.- Şekil 6.69.)

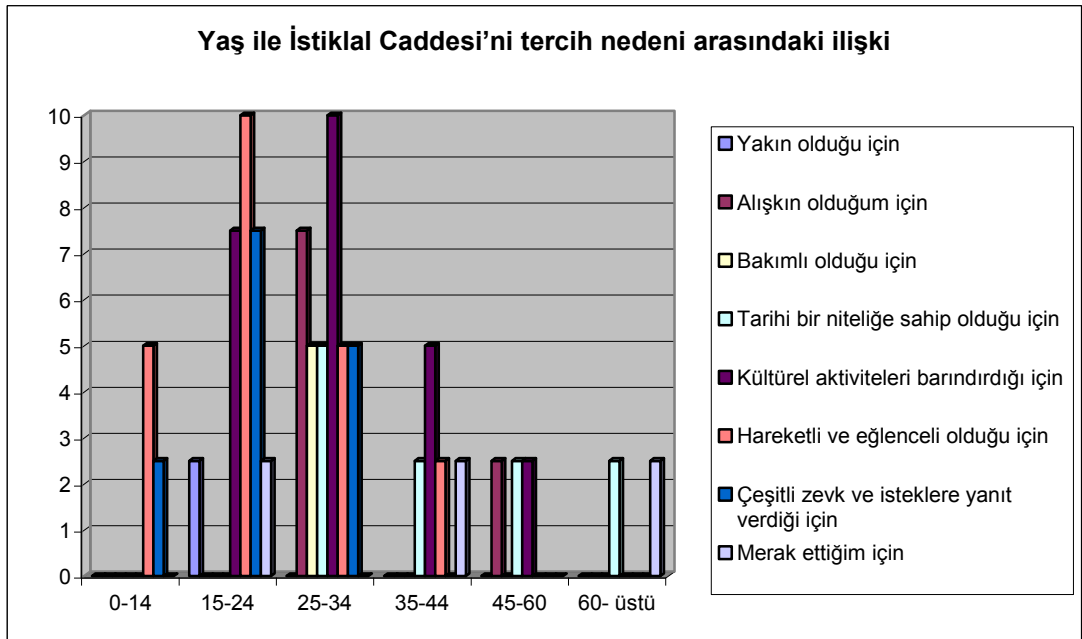
6.3.2.6. Yaş ile Caddeyi Tercih Nedeni Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi

Alt hipotezlerde öngörülen; yaş ile İstiklal Caddesi'ni tercih neden arasında bir ilişki olup olmadığı sonucuna varabilmek adına bu çalışma yapılmıştır. Yaş ile İstiklal Caddesi'ni tercih nedeni arasındaki ilişkinin saptanması amacıyla yapılan değerlendirmenin sonuçları tablo 6.72. ve şekil 6.70.'deki gibidir.

Buna göre; 0-14 yaşları arasındaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri %5 hareketli ve eğlenceli olduğu için, %2,5 çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği içindir. 15-24 yaşları arasındaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri %10 hareketli ve eğlenceli olduğu için, 7,5 çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için, %2,5 yakın olduğu, merak ettikleri içindir.

Tablo 6.72.: Yaş ile İstiklal Caddesi'ni tercih nedeni arasındaki ilişki

Caddeyi Tercih Etmede 1. Neden		Yaş						Toplam
		0-14	15-24	25-34	35-44	45-60	60-üstü	
Yakın olduğu için	Sıklık		1					1
	Yüzde		2,5					2,5
Alışkın olduğum için	Sıklık			3		1		4
	Yüzde			7,5		2,5		10
Bakımlı olduğu için	Sıklık			2				2
	Yüzde			5				5
Tarihi bir niteliğe sahip olduğu için	Sıklık			2	1	1	1	5
	Yüzde			5	2,5	2,5	2,5	12,5
Kültürel aktiviteleri barındırdığı için	Sıklık		3	4	2	1		10
	Yüzde		7,5	10	5	2,5		25
Hareketli ve eğlenceli olduğu için	Sıklık	2	4	2	1			9
	Yüzde	5	10	5	2,5			22,5
Çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için	Sıklık	1	3	2				6
	Yüzde	2,5	7,5	5				15
Merak ettiğim için	Sıklık		1		1		1	3
	Yüzde		2,5		2,5		2,5	7,5
Toplam	Sıklık	3	12	15	5	3	2	40
	Yüzde	7,5	30	37,5	12,5	7,5	5	100



Şekil 6.70. : Yaş ile İstiklal Caddesi'ni tercih nedeni arasındaki ilişki

25-34 yaşları arasındaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri en çok %10 kültürel aktiviteleri barındırdığı için, %7,5 alışkın oldukları için, ve eşit oranda (%5) bakımlı olduğu, tarihi bir niteliğe sahip olduğu, hareketli ve eğlenceli olduğu ve çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği içindir. 35-44 yaşları arasındaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri en çok (%5) kültürel aktiviteleri barındırdığı için, daha sonra eşit oranda (%2,5) tarihi bir niteliğe sahip olduğu ve hareketli ve eğlenceli olduğu içindir. 45-60 yaşları arasındaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri en çok eşit oranda (%2,5) alışkın oldukları, tarihi bir niteliğe sahip olduğu ve kültürel aktiviteleri barındırdığı içindir. 60 ve üstü yaştaki kullanıcıların caddeyi tercihte 1. nedenleri (%2,5) tarihi niteliğe sahip olduğu ve merak ettikleri içindir (Tablo 6.72.- Şekil 6.70.).

Buna göre; gençler caddeyi daha çok hareketli ve eğlenceli olduğu için ve kültürel aktiviteleri barındırdığı için tercih ederken yetişkinler caddeyi daha çok tarihi bir niteliğe sahip olduğu için ve kültürel aktiviteleri barındırdığı için tercih etmektedirler. Buna göre caddeyi tercih nedeni ile yaş arasında bir ilişki olduğu sonucu çıkarılabilir. Aynı zamanda caddenin en çok öne çıkan özelliği olan kültürel aktiviteleri barındırması tüm yaş gruplarında en çok tercih nedeni olmuştur.

6.3.2.7. Öğrenim Durumu ile Caddenin Özelliklerinden ve Çeşitli Fonksiyonların Kullanımından Duyulan Memnuniyet Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi

Alt hipotezde öngörülen öğrenim durumu ile caddenin özelliklerinden ve çeşitli fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet arasında bir ilişki olup olmadığı sonucuna varabilmek için bu çalışma yapılmıştır. Öğrenim durumu ile caddenin özelliklerinden ve çeşitli fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet arasındaki ilişkiyi gösteren tablo 6.73.'deki gibidir. Buna göre; yapıların kalitesinden, ilkokul mezunlarının %5'i memnun %2.5'i memnun değildir, ortaokul mezunlarından %12,5'i çok memnun, 2.5'i memnundur, lise mezunlarından %15'i çok memnun, %12.5'i memnun, 2.5'i memnun değildir, üniversite mezunu kullanıcıların %25'i çok memnun, %10'u memnun ve %7,5'i memnun değildir, yüksek lisans mezunlarının %2.5'i eşit oranda çok memnun ve memnundur.

Tablo 6.73.: Öğrenim durumu ile caddenin özelliklerinden ve çeşitli fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet arasındaki ilişki

Fonksiyonların Kullanımından Duyulan Memnuniyet		İlkokul					Ortaokul					Lise ve Dengi					Üniversite					Yüksek Lisans					TOPLAM
		ÇM	M	FY	MD	HM D	ÇM	M	F Y	MD	HM D	ÇM	M	FY	M D	H M D	ÇM	M	FY	M D	H M D	ÇM	M	FY	M D	H M D	
Yapıların Kalitesi	Sıklık		2		1		5	1				6	5		1		10	4		3		1	1				40
	Yüzde		5		2,5		12,5	2,5				15	12,5		2,5		25	10		7,5		2,5	2,5				100
Mevcut Ticari Fonksiyonlardan	Sıklık				1	2		1	2	3		3	7		2		8	9				2					40
	Yüzde				2,5	5		2,5	5	7,5		7,5	17,5		5		20	22,5				5					100
Mevcut yemek kültürü ve çeşitliliğinden	Sıklık				1	2			1	3	2		7	2	3		8	7	2			2					40
	Yüzde				2,5	5			2,5	7,5	5		17,5	5	7,5		20	17,5	5			5					100
Mevcut kültürel aktivitelerden	Sıklık		1		2		1	3		2		7	5				15	2				1	1				40
	Yüzde		2,5		5		2,5	7,5		5		17,5	12,5				37,5	5				2,5	2,5				100
Çevre canlılığından	Sıklık	1	2				2	3		1		7	4		1		11	6				2					40
	Yüzde	2,5	5				5	7,5		2,5		17,5	10		2,5		27,5	15				5					100
Bitkilendirmeden	Sıklık	2		1			1	3	2				7	2	3		5	8		2	2				1	1	40
	Yüzde	5		2,5			2,5	7,5	5				17,5	5	7,5		12,5	20		5	5				2,5	2,5	100
Donatı elemanlarının yer seçiminden	Sıklık	2	1				3	2		1			3	1	8			6	1	8	2					2	40
	Yüzde	5	2,5				7,5	5		2,5			7,5	2,5	20			15	2,5	20	5					5	100

Mevcut ticari fonksiyonlardan; ilkokul mezunlarının %2,5'i memnun değil %5'i hiç memnun değildir, ortaokul mezunlarının %2,5'i memnun, %5'inin fikri yok, %7,5'u memnun değildir, lise mezunlarının %7,5'si çok memnun, %17,5'i memnun, %5'i memnun değildir, üniversite mezunu kullanıcıların %20'si çok memnun, %22,5'u memnundur, yüksek lisans mezunlarının %5'i çok memnundur (Tablo 6.73.).

Mevcut yemek kültürü çeşitliliğinden; ilkokul mezunlarının %2,5'i memnun değil ve %5'i hiç memnun değildir, ortaokul mezunlarının, %2,5'inin fikri yok, %7,5'i memnun değil, lise mezunlarının %17,5'si memnun %5'inin fikri yok, %7,5'i memnun değildir, üniversite mezunu kullanıcıların %20'si çok memnun, %17,5'i memnun ve %5'inin fikri yoktur, yüksek lisans mezunlarının ise %5'i çok memnundur (Tablo 6.73.).

Mevcut kültürel aktivitelerden; ilkokul mezunlarının %2,5'i memnun, %5'i memnun değildir, ortaokul mezunlarının, %2,5'i çok memnun, %7,5'i memnun, %5'i memnun değildir, lise mezunlarının %17,5'si çok memnun, %12,5'i memnun, üniversite mezunu kullanıcıların %37,5'i çok memnun, %5'i memnun, yüksek lisans mezunlarının ise %2,5'i eşit oranda çok memnun ve memnundur (Tablo 6.73.).

Çevre canlılığından; ilkokul mezunlarının %2,5 çok memnun, %5'i memnun, ortaokul mezunlarının %5'i çok memnun, %7,5'i memnun, %2,5 memnun değildir, lise mezunlarının %17,5'si çok memnun, %10'u memnun, %2,5 memnun değildir, üniversite mezunu kullanıcıların %27,5'i çok memnun, %15'i memnun, yüksek lisans mezunlarının ise %5'i çok memnundur (Tablo 6.73.).

Bitkilendirmeden; ilkokul mezunlarının %5'i çok memnun, %2,5'inin bir fikri yoktur, ortaokul mezunlarının %2,5 çok memnun, %7,5'i memnun, %5'inin bir fikri yoktur, lise mezunlarının %17,5'si memnun, %5'inin bir fikri yok, %7,5'i memnun değildir, üniversite mezunu kullanıcıların %12,5'i çok memnun, %20'si memnun, %5'i eşit oranda memnun değil ve hiç memnun değildir, yüksek lisans mezunlarının ise %2,5'i eşit oranda memnun değil ve hiç memnun değildir (Tablo 6.73.).

Donatı elemanlarının yer seçiminden; ilkokul mezunlarının %5'i çok memnun, %2,5'i memnundur, ortaokul mezunlarının %7,5'i çok memnun, %5'i memnun, %2,5'i memnun değildir, lise mezunlarının %7,5'i memnun, %2,5'inin bir fikri yok, %20'si memnun değildir, üniversite mezunu kullanıcıların %15'i memnun,

%2,5'inin bir fikri yok, %20'si memnun değil, %5'i hiç memnun değildir, yüksek lisans mezunlarının ise %5'i hiç memnun değildir (Tablo 6.73.).

Bu sonuçlara göre eğitim seviyesi yüksek kullanıcıların daha eleştirel bakabildikleri ve daha çok fikir beyan edebildikleri, eğitim seviyesi düşük kullanıcıların ise caddeyi kendi kendilerine sorgulamada, çevreyi algılayabilmede ve eleştirel bakabilmede eksiklikleri olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

6.2.4. İstiklal Caddesi Alan Çalışmasının Değerlendirilmesi

Bu bölümde İstiklal Caddesi anket çalışmasının verilerinden ve alansal analizlerden elde edilen sonuçlara göre bir değerlendirme yapılarak alana ilişkin önerilerde bulunulmuştur.

- Kullanıcıların sosyoekonomik yapısına ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre;

Kullanıcıların çoğu 25 ve 34 yaşları arasında olduğundan caddenin tasarımında bu yaş grubunun istekleri ön plana çıkarılmalıdır. Caddeyi en az kullanan 60 yaş üstü kullanıcılarında yoğunluğunu arttırmak için çalışmalarda bulunulmalıdır. Caddeyi kullanan kullanıcıların çoğunluğunun bekar olmasından ve evlilerden ise çoğunun çocuğu olmamasından ötürü çocuklu ailelere göre bir planlamadan çok çocuksuz ve bekar kişilere yönelik bir planlamaya gidilmelidir. üniversite mezunu kullanıcıların çoğunlukta olduğu caddede çalışma durumuna bakıldığında ise caddeyi en çok öğrenciler kullanmaktadır. Bu sebepten dolayı sosyal etkinlikler öğrencilerin katılabilmesi amacıyla okul saatleri dışında planlanmalıdır. Kullanıcıların çoğunluğu orta gelir grubu ve orta üstü gelir grubunda yer almakta olduğundan dolayı sokakta ticari rekreatif seçeneklerin yanı sıra ticari olmayan rekreatif etkinliklerin arttırılmasında da yarar vardır.

- Kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre;

Kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre; caddeyi kullanan kullanıcıların oldukça yüksek bir çoğunluğunun İstiklal caddesi'nin yer aldığı Beyoğlu ilçesi dışındaki semtlerden gelmesi, caddenin tüm kente hitap ettiğinin bir

kanıtıdır. Bundan ötürü caddeye erişim olanaklarının titizlikle planlanması gerekmektedir.

İstiklal Caddesini kullanan kullanıcıların çoğunluğu boş vakitlerini öncelikle kapalı alışveriş merkezlerinde daha sonra yayalaştırılmış sokaklarda, son olarak da evde dinlenerek değerlendirmek yönünde olduğundan kullanıcıların boş vakitlerini daha etkili kullanmaları amacıyla caddedeki rekreatif etkinlik seçenekleri çoğaltılabilir.

Caddeye otobüs, dolmuş, metro, nostaljik tramvay, tünel finüküler hattı gibi ulaşım seçeneklerinin olduğu caddede kullanıcıların çoğunluğunun caddeye otobüs ile ulaşmayı seçmesi neden diğer ulaşım seçeneklerinin oranının az olduğu sorununun çözümlenmesi gerektiğini doğurmaktadır. Kullanım sıklığına ilişkin bulgulara bakıldığında, hafta sonu kullanımı hafta içi kullanımına göre daha yüksektir. Cadde hafta sonu aşırı bir yoğunluk yaşamaktadır. Bu nedenle rekreatif etkinliklerin hafta içi daha çeşitli kılınması yoğunluğu dengelemede bir seçenek olarak görülebilir. Hafta içi boş vakitleri bulunabilen kullanıcı potansiyeli olarak, çalışmayan; ev hanımı veya emekli kullanıcılara yönelik etkinlikler düzenlenmelidir.

Kullanıcıların çoğu caddeyi ayda en az bir kez kullanmaktadırlar, caddeyi ayda iki üç defa kullananların oranı da azımsanmayacak orandadır. Kullanıcıların çoğunluğu caddeyi 14.00 ve 17.00 saatleri arasında kullanmaktadır. 20.00'den sonra kullanım oranının %22.5'luk yüksek bir oran çıkmasında dükkanların kapanış saatlerinin geç saatlere ve hatta bazılarında sabaha kadar açık olmasının büyük payı vardır. Bu oranın daha da arttırılması için caddede yer alan dükkanların, dükkanlarını kapatsalar dahi kepenklerini kapatmaları önlenerek bu period uzatılabilir. Böylece gece vitrinler ışıklandırılarak satış olmasa dahi yaya çekim potansiyeli arttırılmış olunur. Caddede gece etkinlikler düzenlemekte bir başka strateji olarak uygulanabilir. Kullanıcıların bütüne yakın kısmı caddeye kolay ulaşabilmektedir. Kullanıcıların yarıya yakın bir kısmı caddede 1 ile 3 saat vakit geçirmektedir. Rekreatif seçeneklerin fazlalaşması bu süreyi de uzatacaktır.

- Kullanıcıların tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre;

Kullanıcıların tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bulgulardan elde edilen sonuçlara göre; caddeyi kullanan kullanıcıların caddeye geliş amacında 1. tercihleri sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak yönündedir. Bu oran caddenin sosyal ve

kültürel etkinlikler açısından zenginliğinin bir kanıtı sayılabilir. Caddeyi kullanan kullanıcıların caddeye geliş amacında 2. tercihleri buluşma mekanı olarak kullanmak, 3. tercihleri ise en çok alışveriş yapmak yönündedir.

Caddeye kullanıcıların büyük çoğunluğu arkadaşları ile geldiğinden tasarımda sosyalleşmeyi destekleyici bir anlayış sergilenmelidir. Kullanıcıların İstiklal caddesini tercih etmelerinde 1. neden kültürel aktiviteleri barındırdığı için, 2. neden ise hareketli ve eğlenceli olduğu için, 3. neden ise tarihi bir niteliğe sahip olduğu içindir. Bu sonuçlar caddenin kültürel, tarihi ve hareketli, eğlenceli bir yapısı olduğunun kanıtıdır.

- Kullanıcıların, İstiklal Caddesi'ndeki donatı elemanlarından (tasarım yönünden) duydukları memnuniyet sorgulandığında ise;

Taksim meydanında bulunan oturma üniteleri insan ölçeğinde yeniden tasarlanmalı, 2 km'lik uzunluğu boyunca hiç oturma donatısı bulunmayan İstiklal Caddesi ise; oturma ünitelerince zenginleştirilmelidir. Ayrıca alt yapıdaki sorunların çözümlenebilmesi esnasında tahrip gören sert zeminler caddenin kalite düzeyini düşürerek yayayı yürüme esnasında zor durumlara sokmaktadır. Döşeme kaplamalarının cadde bir bütün şeklinde düşünülerek yeniden tasarlanması gerekmektedir.

Caddenin eksik bulunan yönlerinde kullanıcıların yarıya yakını oturma ünitelerinin yetersizliğinden, 2. olarak ise sert zeminlerdeki kalitesizlik ve bozukluklardan duyulan rahatsızlık dile getirilmiştir. Bu sonuçta oturma üniteleri ve sert zeminlerdeki eksiklik ve kalitesizliğin bir göstergesidir. Bu amaçla caddeye oturma ünitelerinin değişik iklimsel koşullarda kullanıcı gereksinimlerini sağlayacak şekilde eklenmesi ve sert zeminlerin yayaların konforlu bir yürüyüş alanına kavuşabilmeleri için en kısa süre içerisinde yenilenmeleri kaçınılmaz bir gereklilik halini almıştır.

Kullanıcıların caddede rahatsızlık duydukları faktörlerde ilk sırayı kullanıcı yoğunluğu almaktadır. Bu bulgudan caddenin oldukça yoğun bir kullanıcı potansiyeli olduğu sonucu çıkartılabilir. Bu yoğunluğa bağlı olarak caddenin yan sokaklara doğru bir genişleme gösterdiği açık bir şekilde gözlenebilmektedir. Kendiliğinden meydana gelen bu genişlemeyi destekleyerek caddeye bağlanan bu sokakların da planlamaya katılmalı, cadde ile bütünleşecek bir şekilde tasarlanarak düzenlenmeleri caddedeki kullanıcı yoğunluğunu optimumda tutabilmek için olanak sağlayabilir.

Yan sokakların mevcut durumları yaya çekici bir potansiyelden uzaktır. Güvenlik sorunu yaşandığından ötürü kullanıcıların bu sokakları kullanmaya sıcak bakmadığı düşünülebilir. Bu sebeple yapılacak düzenlemede güvenlik sorununun da çözümlenmeye çalışılması aynı zamanda caddenin imajını etkileyen önemli bir artı değer olacaktır. Sokak çocukları meselesi ise sosyal dernekler ve yerel yönetimlerce ortaklaşa çözümlenerek halledilebilir. Kullanıcıların yarısından fazlası kendini caddede güvensiz hissetmektedir. Bu sonuç caddede güvenliği artırıcı tedbirlerin alınmasının kaçınılmaz olduğu sonucunu doğurmaktadır.

- İstiklal Caddesi'ne ait çeşitli özelliklerden ve fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet sorgulandığında;

Kullanıcıların yapıların kalitesinden, mevcut kültürel aktivitelerden ve çevrenin canlılığından çok memnun oldukları sonucuna ulaşılırken, caddedeki mevcut ticari fonksiyonlardan, yemek kültüründeki mevcut çeşitlilikten ve mevcut bitkilendirmeden memnun oldukları sonucuna ulaşılmıştır. Bu oranlar cadde için oldukça tatmin edici rakamlardır ve aynı zamanda caddenin mevcut gastronomik, ticari ve kültürel kullanımının zenginliğinin bir göstergesidir. Kullanıcılar donatı elemanlarının yer seçiminden ise memnun değildir. Bu sebepten ötürü donatılarının konumlarının tekrar ele alınması gerekmektedir.

- Ekonomik düzey ile kullanma amacı arasındaki ilişkiye bakıldığında;

Üst gelir grubunun daha çok ticari rekreasyon çeşitlerini daha alt gelir gruplarının ise caddeyi daha çok yürüyüş yapmak, çevreyi gezip görmek, buluşma mekanı olarak kullanmak gibi ticari olmayan rekreasyon seçeneklerini kullandıkları görülür. Buna göre, ekonomik düzey ile kullanma amacı arasında bir ilişki olduğu sonucu çıkartılabilir. Düşük gelir grubunun caddeden daha çok yararlanabilmesi için ücretsiz katılabilecekleri sokak etkinlikleri gibi ticari olmayan rekreatif aktivitelerin çoğaltılması gerekmektedir.

- Yaş ile rahatsızlık nedeni arasındaki ilişki değerlendirildiğinde;

İleri yaştakilerin gürültü ve kullanıcı yoğunluğundan rahatsız oldukları gençlerin ise toz ve sokak çocuklarından rahatsız olması, yaş ile rahatsızlık nedeni arasında bir ilişki olduğu sonucunu doğurmaktadır. Kullanıcı yoğunluğu sorunu fonksiyon alanlarının caddenin yakın çevresinde etkin hale getirilerek peyzaj düzenlenmesiyle

birlikte kullanıcıya sunulması ile çözümlenebilir. Gürültü düzeyini optimuma indirmemek için çalışmalarda bulunulmalıdır.

- Yaş ile İstiklal Caddesi'ni tercih nedeni arasındaki ilişki değerlendirildiğinde;

Gençler caddeyi daha çok hareketli ve eğlenceli olduğu için, yetişkin grup ise kültürel aktiviteleri barındırdığı için caddeyi kullanmayı tercih etmektedir. Bu gruplaşma yaş ile tercih nedeni arasında bir ilişki olduğu sonucunu doğurmaktadır.

- Öğrenim durumu ile caddenin özelliklerinden ve çeşitli fonksiyonların kullanımından duyulan memnuniyet arasındaki ilişkinin değerlendirilmesine göre;

Yapıların kalitesinden, ilkokul mezunlarının çoğu memnun, ortaokul, lise ve üniversite mezunlarının çoğu çok memnun, yüksek lisans mezunlarının çoğu eşit oranda çok memnun ve memnundur. Mevcut ticari fonksiyonlardan; ilkokul mezunlarının çoğu hiç memnun değildir, ortaokul mezunlarının çoğu memnun değildir, lise ve üniversite mezunlarının çoğu memnun, yüksek lisans mezunlarının ise çoğu çok memnundur. Mevcut yemek kültürü çeşitliliğinden; ilkokul mezunlarının çoğu hiç memnun değildir, ortaokul mezunlarının çoğu memnun değil, lise mezunlarının çoğu memnun, üniversite ve yüksek lisans mezunları kullanıcıların çoğu çok memnundur. Mevcut kültürel aktivitelerden; ilkokul mezunlarının çoğu memnun değildir, ortaokul mezunlarının çoğu memnun, lise ve üniversite mezunlarının çoğu çok memnun, yüksek lisans mezunlarının ise çoğu eşit oranda çok memnun ve memnundur. Çevre canlılığından; ilkokul ve ortaokul mezunlarının çoğu memnun; lise, üniversite ve yüksek lisans mezunlarının çoğu çok memnundur. Bitkilendirmeden; ilkokul ve üniversite mezunlarının çoğu çok memnun, ortaokul ve lise mezunlarının çoğu memnun, yüksek lisans mezunlarının ise çoğu eşit oranda memnun değil ve hiç memnun değildir. Donatı elemanlarının yer seçiminden; ilkokul ve ortaokul mezunlarının çoğu çok memnun, lise ve üniversite mezunlarının çoğu memnun değildir, yüksek lisans mezunlarının ise çoğu hiç memnun değildir.

● İstiklal Caddesi'nin Kent Peyzajına Katkılarına ilişkin değerlendirme:

- İstiklal Caddesi çevresel katkıları;

Alandan araçların uzaklaştırılması hava, gürültü ve görüntü kirliliğini azaltmaya yönelik ve caddeye kazandırılan bitkisel elemanlarla da bölgedeki hava kalitesini yükselmeye yönelik olumlu katkılar sağlanmıştır. Cadde mekanının döşeme ve

mobilyalarla donatılması ile kalite düzeyi arttırılmalı alanın çekiciliği yükseltilerek ve ilçenin fiziksel imajını iyileştirmeye yönelik olumlu katkılar sağlanmalıdır. İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması ile yaya ulaşımına ve motorlu araç ulaşımının yönlendirilmesine de büyük katkılar sağlamış, bölgedeki trafik yeniden planlanarak sürücülere rahat yeni güzergahlar sunulmuştur. Bu gelişme motorlu taşıtlar ile ulaşım alışmış yayayı yürümeye sevk ettiğinden kente ve kentliye olumlu bir katkı sağlamaktadır.

- İstiklal Caddesi'nin Sosyal Katkıları;

İstiklal Caddesi'nin kentin sosyal yapısına yönelik sunduğu katkılara değinilecek olursa; İstanbul metropoliten kenti İstiklal Caddesi ile toplum bireylerinin bir araya geldikleri, birbirleri ile etkileşime geçtikleri ve bu şekilde sosyal bağlarının kuvvetlendiği, hatta uluslararası kültürel alışverişin yaşanabildiği bir mekana kavuşmuştur. Yaya yürümeye teşvik eden bu ve bu tür sokaklar aynı zamanda gelir düzeyinde farklılıklar bulunan gruplar arasında eşitlik sağlayarak sosyal bağları kuvvetlendirmektedir. Caddedeki aşırı yaya yoğunluğunun caddeye dik ve paralel sokaklara yayılması amacıyla çevre sokaklar da emniyeti arttırıcı, ve sokak mekanının kalitesini arttırıcı peyzaj tasarım düzenlemelerine gidilmesi önerilebilir. Ayrıca yayalaştırma sonucu araç trafiğine kapanan caddede, can ve mal kaybını azaltmaya yönelik olumlu katkılar sağlanmıştır.

- İstiklal Caddesi'nin Rekreasyonel Katkıları

İstiklal Caddesi'nin Türkiye'nin ve hatta dünya devletlerinin kendilerini dile getirdiği, ifade ettiği bir platform niteliğini taşıdığı görülür. Bu açıdan var olan bu potansiyeli arttırmaya ve geliştirmeye yönelik önlemler alma yoluna gidilmelidir. Caddedeki yoğunluğu eşit kılabilmek amacıyla daha az yoğun tünel meydanı aktivite merkezi konumuna getirilebilir. Ayrıca yaya konforunu arttırmaya yönelik tedbirlerin alınması amacıyla, öncelikle sokak mobilyaları, yer döşemeleri, bina cepheleri üzerinde titizlikle düşünülerek bir tasarım bütünlüğü oluşturulmalıdır.

Genç nüfusun çoğunlukta olduğu caddede aktif rekreasyon seçeneklerinin çoğaltılmasında yarar vardır. Anket sonuçlarına göre çoğunluğun caddeye geliş nedeni sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak içindir. Bu sebepten caddede var olan bu potansiyeli geliştirmeye yönelik çözümler üretilmelidir.

İstiklal Caddesi'nde kullanıcılara koşmak, yürümek, bisiklete binmek, vitrin seyretmek ve alışveriş yapmak için güvenli bir mekan sunulmanın ötesinde konserler, fuarlar, sergiler ve çeşitli kutlamalar gibi etkinlikler ile insanlara çeşitli kültürel rekreasyon seçenekleri de sunulmaktadır.



Şekil 6.71: a- Taksim meydanı 1. uluslar arası çocuk şenliği kutlaması b- Tünel meydanı 'Beyoğlu' konulu sokak sergisi (Fotoğraf : Günseli Döllük)

Şekil 6.71.a'da Taksim Meydanı'ndaki 1. uluslar arası çocuk şenliği kutlaması ve bu kutlamaları seyreden insanlar, şekil 6.71.b'de ise; Tünel Meydanı'ndaki 'Beyoğlu' konulu sokak sergisi görülmektedir. Sokak gösterileri de bu tür mekanların yaşatılmasında diğer önemli husustur. Şekil 6.72.'de ise İstiklal Caddesi'nde gerçekleştirilen gösterilerden örnekler görülmektedir. Caddenin kazandığı bir diğer artı ise; mağaza vitrinlerinin bir tema altında birleşen sanat eserlerini konuk etmesi ile caddenin bir sanat galerisi haline dönüşmesi ile kazanılmıştır.



Şekil 6.72: İstiklal Caddesi'nde gerçekleştirilen gösterilerden örnekler (Fotoğraf : Günseli Döllük)

- İstiklal Caddesi'nin Ekonomik Katkıları;

Caddenin kente ekonomik katkılarına değinilecek olursa; güvenli bir alışveriş mekanı ile cadde üzerinde ve çevresinde bulunan dükkanlarda perakende ticaret artmıştır. Alışveriş süresindeki kısıtlama kaldırılarak gündüz olduğu kadar gece de canlılığın devam etmesi sağlanmıştır. Yeni yatırımcıların teşvik edilmesi ve yöreye çekilmesi sağlanmıştır. Araçlara kapalı bu cadde insanları araba sahipliğinden uzaklaştırmakta ve bu sayede topluma ekonomik katkılar sağlanmaktadır. Araç sahipliğine özendirilmeyen yaya; ulaşımını yaya olarak veya toplu taşıma araçlarını kullanarak sağlamakta ve bu şekilde otopark ücretlerinden de kurtulmaktadır. Kente en fazla getiri bölgenin turistik açıdan çekici hale gelmesi ile sağlanan ekonomik katkıdır. İstiklal caddesinin yayalaştırılmasından sonra iyileşen çevre şartlarının etkisiyle o sokak ve çevresindeki konutların kıymeti artmış ve emlak fiyatları yükselmiştir. 1990 yılındaki yayalaştırmadan sonra emlak fiyatların da 2 katlık bir artış yaşanmıştır. Şuan ki durum itibariyle İstiklal Caddesi'nin Taksim Meydanı'ndan Galatasaray'a kadar olan bölümünde 100 metrekaarelik dükkanlar 10 bin dolar, Galatasaray'dan Tünel'e kadar uzanan kısımda ise 4 bin ile 6 bin dolar arasında değişmektedir. Sonuç olarak İstiklal Caddesi emlak fiyatları konusunda Türkiye çapında en üst sıralara yükselmiştir.

- İstiklal Caddesi'nin; kentsel yeşil alana katkıları;

Cadde boyunca yer alan yeşil doku caddenin değerini yükseltmektedir. Hava ve rüzgar kontrolü sağlamaktadır. Cadde boyunca yer alan ağaçlar ayrıca gölge etkisi ile mikro klima oluşturarak yayalar için konforlu bir yürüyüş ortamı sunmaktadır Ayrıca kullanıcıları güneşin zararlı radyoaktif ışınlarından koruyarak yayaların solar radyasyondan zarar görmesini önlemektedir. Topluma doğa sevgisinin aşılmasına katkıda bulunmaktadır. İstiklal Caddesi boyunca yer alan binaların insanları ezici etkisini azaltarak kullanıcıları psikolojik açıdan rahatlatmakta ve caddenin estetik değerini arttırmaktadır.

İlçede 1995 yılında kişi başına 1.7 m² aktif kullanılan, 4.9 m² aktif kullanılmayan yeşil alan düşerken 2000 yılında bu değerler, aktif kullanılan yeşil alanlar için 1.7 m²/kişi; aktif kullanılmayan yeşil alanlar için 4.8 m²/kişi olmuştur. Toplam yeşil alan kişi başına 6.6 m²'den 2000 yılında 6.5 m²'ye düşmektedir (Çayır, 2004). İlçede hem planlanan hem de mevcut aktif ve pasif yeşil alanların kişi başına düşen miktarları,

belirtilen yeşil alan standartlarına uymamakta, hatta bu orana yaklaşmamaktadır. İstiklal Caddesi'nde bulunan yeşil doku bu oranların iyileşmesine katkı sağladığından büyük bir önem arz etmektedir.

Yayalaştırılmış İstiklal Caddesi ile tarihi doku araçlardan kurtarılarak korunmuş ve caddenin karakteri vurgulanmıştır. Beyoğlu eski ihtişamlı dönemindeki gibi cazip bir merkez halini almış ve İstanbul halkı için önemli alışveriş, gezi, ticaret ve kültür odağı konumuna erişmiştir. Anket çalışmalarından çıkan sonuçlara göre de kentin farklı gelir, kültür ve eğitime sahip bireylerini bir araya toplama özelliğine sahip olduğu görülmektedir. Tramvay hattı ile yaya hareketinin desteklenmesi caddeye artı bir değer katmıştır. Çok çeşitli ve kültürel ağırlıklı rekreasyonel aktiviteler ile cadde 24 saat yaşam dolu bir lineer aks halini almıştır. Mevcut potansiyeli iyileştirmek ve kalitesini arttırmak amacıyla İstanbul metropoliten kentine ve caddenin sahip olduğu tarihi geçmişe yakışır peyzaj tasarım elemanları ile caddede bir tasarım bütünlüğünün oluşturulması kullanıcıların yaşam kalite düzeyini arttırmasına bir katkı sunacaktır.

Sonuç olarak yayalaştırılmış İstiklal caddesi yayalara güvenli ve rahat bir sirkülasyon ağı sunmanın ötesinde tüm İstanbul metropoliten kentine hitap eden bir lineer açık hava rekreasyon alanı konumuna erişmiştir ve bu görevini başarıyla yerine getirmektedir.

BÖLÜM 7. DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Yayalaştırma, sokak üzerinde bulunan fonksiyonların servis ihtiyaçlarını karşılamak koşulu ile acil durumlar veya belirli saatler dışında araç geçişlerinin kısıtlanarak sokağın yalnızca yayalara ait kılınması işlemidir.

Yayalaştırılmış sokakların, geçmişte tarihi şehir çekirdeğini araçlardan korumak amacı ile ortaya çıkışından daha sonraki yıllarda oluşturulma amacı; parkları, doğal rezervleri, kültürel merkezleri ve tarihi sit alanlarını hem birbirleri ile hem de yaya yoğunluğunun fazla olduğu alanlarla bağlayarak birleştirmek olmuştur. Zaman içerisinde popülerliği artan bu sokaklar kentin kalbinin attığı mekanlar konumuna erişmiştir. Kentte yaşayan insanların yaşam tarzlarının ve kültürlerinin en iyi şekilde gözlenebildiği bu sokaklar bu şekilde kentin simgesi olma özelliğine de sahip olmuşturlardır.

Taşıt trafiğinden arındırılan yayalaştırılmış sokaklar, kentliye bir ulaşım aksı olmanın ötesinde bir açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet verirler. Bu tür sokaklar aynı zamanda lineer bir meydan görevi görme potansiyeline sahip olur. İnsanların dolaştığı, oturduğu, yemek yediği ve çevresini seyrettiği bir mekan haline gelir.

Trafiğe kapatılan; yer döşemeleri yenilenip, bitkilendirilerek, donatı elemanları eklenen ve heykel, su ögesi gibi diğer unsurlarla hareketlendirilen bu sokaklar yayalara kaliteli bir çevre sunar. Ancak yayalaştırılmış sokağın donatılma işlemi sırasında; o mekanın türüne, büyüklüğüne, ölçeğine, konumuna ve o sokakta hakim materyallere bakılarak karar verilmelidir. Çünkü başarı ancak bir tema altında şekillenen birbiriyle uyumlu elemanlarla elde edilebilir.

Kente açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet veren yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına sunduğu katkıların ve rekreasyon potansiyelini etkileyen etmenlerin araştırılması amacıyla İstanbul metropoliten kentinde, kent ölçeğinde İstiklal Caddesi (Beyoğlu) ve ilçe ölçeğinde (Zeytinburnu) 58. Bulvar Caddesi, seçilmiş kente ve kentliye sunduğu katkılar belirlenmiştir.

■ Kullanıcıların sosyoekonomik yapısına ilişkin bulgular karşılaştırıldığında;

58. Bulvar Caddesi kullanıcılarının %52'si kadın, %48'i erkektir. Çoğunluğu (%32'si) 45 ve 60 yaşları arasında, (%76'sı) evli, (%71'i) çocukludur. Kullanıcıların çoğu (%28'i) ortaokul mezunu olup, birçoğu (%28'i) ev hanımıdır ve (%16'sı) orta gelir grubunda yer almaktadır.

İstiklal Caddesi kullanıcılarının ise, %55'i kadın, %45'i erkektir. Çoğunluğu (%37.5'u) 25 ve 34 yaşları arasında, (%62.5'u) bekar ve (%67.5'u) çocuksuzdur. Kullanıcıların çoğu (%42.5'u) üniversite mezunu olup, çalışma durumu bakımından çoğu (%22.5'u) öğrencidir ve çoğunluğu (%20'si) orta gelir grubunda yer almaktadır.

Tablo 7.1.: Kullanıcıların Sosyoekonomik Yapısına İlişkin Bulguların Karşılaştırılması

Sosyoekonomik Yapı	58. Bulvar Caddesi	İstiklal Caddesi
<i>Cinsiyet</i>	%52 Kadın	%55 Kadın
<i>Yaş</i>	%32 [45-60] Yaş Arasında	%37.5 [25-34] Yaş Arasında
<i>Medeni Hal</i>	%76 Evli	%62.5 Bekar
<i>Çocuk Sahipliği</i>	%71 Çocuklu	%67.5 Çocuksuz
<i>Eğitim Durumu</i>	%28 Ortaokul	%42.5 Üniversite
<i>Çalışma Durumu</i>	%28 Ev Hanımı	%22.5 Öğrenci
<i>Gelir Durumu</i>	%16 Orta Gelir Grubu	%20 Orta Gelir Grubu

Buna göre, 58. Bulvar Caddesi'nde orta yaş grubu, evli, çocuklu ailelere, eğitim durumu yönünden ortaokul mezunlarına, ayrıca çalışma durumu bakımından ev hanımlarına ve gelir grubuna göre ise orta gelir grubuna özgü, İstiklal Caddesi'nde ise genç yaş gruplarına, bekar ve çocuksuz kişilere, eğitim durumu yönünden üniversite mezunlarına, çalışma durumu bakımından öğrencilere ve gelir grubuna göre ise; orta gelir grubuna özgü bir tasarım anlayışı sergilenmeli ve bu kişilere özgü aktivite alanları planlanmalıdır.

■ Kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bulgular karşılaştırıldığında;

58. Bulvar Caddesi kullanıcılarının çoğunluğunun (%76) Zeytinburnu'nda oturduğu, boş zamanlarını değerlendirmede 1. tercihlerinin en çok (%48) evde dinlenmek olduğu, caddeye (%76) bir çoğunun yaya olarak ulaştığı, özel oto ile ulaşanların araçlarını en çok (%66.66) yol kenarına park ettiği, caddeyi en fazla (%64)

ilkbahar'da, (%68) hafta sonu, çoğunlukla (%28) haftada bir ve daha çok (%48) 14.00-17.00 saatleri arasında kullandığı, ayrıca oldukça yüksek bir yoğunluğun (%92) caddeye kolay ulaştığı ve kullanıcıların en çok (%60) cadde de 1-3 saat vakit geçirdiği tespit edilmiştir.

Tablo 7.2.: Kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirme tercihleri ve araştırma alanının kullanım sıklığına ilişkin bulguların karşılaştırılması

Boş Zam. Değ. Ter. ve Alanın Kul. Sıklığı	58. Bulvar Caddesi	İstiklal Caddesi
<i>Oturulan Semt</i>	%76 Zeytinburnu	%95 Diğer Semtlerden
<i>Boş Zamanlarını Değerlendirmede 1. Tercihleri</i>	%48 Evde Dinlenerek	%30 Kapalı Alışveriş Merkezlerinde
<i>Caddeye Ulaşım Tercihleri</i>	%76 Yaya	%40 Otobüs
<i>Araç Park Tercihleri</i>	%66.66 Yol Kenarına	%50 Yol Kenarı %50 Otoparka
<i>Caddeyi En Çok Kullandıkları Mevsimler</i>	%64 İlkbahar	%35 Yaz
<i>Hafta içi Hafta sonu Kullanım Tercihleri</i>	%68 Hafta sonu	%80 Hafta sonu
<i>Kullanım Sıklığı</i>	%28 Haftada Bir	%40 Ayda Bir
<i>Geliş Saati</i>	%48 14.00-17.00 Arası	%40 14.00-17.00 Arası
<i>Ulaşılabilirlik</i>	%92 Kolay Ulaşmakta	%85 Kolay ulaşmakta
<i>Kalış Süresi</i>	%60 1-3 Saat	%45 1-3 Saat

İstiklal Caddesi kullanıcılarının ise; birçoğunun (%95) Beyoğlu dışındaki diğer semtlerde oturduğu, boş zamanlarını değerlendirmede 1. tercihlerinin en çok (%30) kapalı alışveriş merkezlerinde geçirmek olduğu, caddeye en fazla (%40) otobüsle ulaştıkları ve özel oto ile ulaşanların ise araçlarını eşit oranlarda (%50) yol kenarına ve otoparka park ettikleri, caddeyi en çok (%35) yaz mevsiminde, (%80) hafta sonu, (%40) ayda bir defa ve saat dilimi açısından ise en fazla (%40) 14.00-17.00 saatleri arasında kullandıkları, birçoğunun (%85) caddeye kolay ulaştığı ve caddede en fazla (%45) 1-3 saat vakit geçirdiği saptanmıştır.

■ Kullanıcıların tercih, memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bulguların karşılaştırılmasına değinilecek olursa;

58. Bulvar Caddesi kullanıcılarının caddeye geliş amacında 1. neden en çok (%60) yürüyüş yapmaktır. Kullanıcılar caddeye daha çok (%36) yalnız gelmekte ve caddeyi (%68) yakın olduğu için tercih etmektedir. Donatılardan duyulan memnuniyet sorgulandığında kullanıcıların çoğunluğu oturma elemanlarından (%56), döşeme

kaplamalarından (%52), aydınlatma elemanlarından (%48), çöp kutularından (%56), büfeler ve kiosklerden (%44) ve telefon kulübelerinden (%40) memnundurlar, bilgilendirme levhaları hakkında (%68) bir fikrileri yok, sanat öğelerinden ise yarıdan fazla kullanıcı (%52) memnun değildir. Cadde de %48 oranında oturma üniteleri eksik bulunmaktadır. 58. Bulvar Caddesi'nde kullanıcıların rahatsızlık duydukları faktörlerde ilk sırayı (%32) toz almaktadır. Kullanıcıların çoğunluğu (%36) kendini 58. Bulvar Caddesi'nde güvende hissetmemektedir.

Tablo 7.3.: Kullanıcıların tercih-memnuniyet ve şikayetlerine ilişkin bulguların karşılaştırılması

Ter. Mem. Şik. İliş. Bul. Karş.		58. Bulvar Caddesi	İstiklal Caddesi
<i>Geliş Amacında 1. Neden</i>		%60 Yürüyüş Yapmak	%40 Sosyal ve Kültürel Aktivitelere Katılmak
<i>Kiminle Geldiği</i>		%36 Yalnız	%40 Arkadaşlarla
<i>Caddeyi Tercih Etmede 1. Neden</i>		%68 Yakın Olduğu İçin	%25 Kültürel Aktiviteleri Barındırdığı İçin
<i>Donatılardan Duyulan Memnuniyet</i>	<i>Oturma Elemanl.</i>	%56 Memnun	%37.5 Hiç Memnun Değil
	<i>Döşeme Kap.</i>	%52 Memnun	%52.5 Hiç Memnun Değil
	<i>Aydınlatma Ele.</i>	%48 Memnun	%75 Çok Memnun
	<i>Çöp Kutuları</i>	%56 Memnun	%55 Memnun Değil
	<i>Bilgilendirme Levhaları</i>	%68 Fikri Yok	%42.5 Memnun
	<i>Sanat Öğeleri</i>	%52 Memnun Değil	%32.5 Memnun
	<i>Büfeler Kiosklar</i>	%44 Memnun	%35 Memnun
	<i>Telefon Kulübeleri</i>	%40 Memnun	%37.5 Memnun
<i>Caddenin Eksik Bulunan Yönlerinde 1. Tercih</i>		%48 Oturma Üni. Yetersizliği	%45 Oturma Üni. Yetersizliği
<i>Caddede Rahatsızlık Duydukları Faktörler</i>		%32 Toz	%30 Kullanıcı Yoğunluğu
<i>Güvende Hissetme</i>		%36 Güvende Hissetmemekte	%54 Güvende Hissetmemekte
<i>Caddeye Ait Çeşitli Özelliklerden Duyulan ait Memnuniyet</i>	<i>Mevcut Yapıların Kalitesinden</i>	%36 Memnun	%55 Çok Memnun
	<i>Mevcut Ticari Fonksiyonlardan</i>	%40 Memnun Değil	%47.5 Memnun
	<i>Mevc. Yeme-İçme Fonksiyonlarından</i>	%56 Memnun Değil	%35 Memnun
	<i>Mevcut Kültürel Fonksiyonlardan</i>	%64 Hiç Memnun Değil	%60 Çok Memnun
	<i>Çevre Canlılığından</i>	%56 Memnun Değil	%57.5 Çok Memnun
	<i>Mevcut Bitkilendirmeden</i>	%48 Memnun Değil	%45 Memnun
	<i>Donatı Elemanlarının Yer Seçiminden</i>	%44 memnun değil	%42.5 Memnun Değil

58. Bulvar Caddesi'ne ait çeşitli özelliklerden duyulan memnuniyet sorgulandığında ise; kullanıcıların çoğunluğu mevcut yapıların kalitesinden (%36) memnun, mevcut ticari fonksiyonlardan (%40), mevcut yeme-içme fonksiyonlarından (%56), çevre canlılığından (%56) mevcut bitkilendirmeden (%48) ve donatı elemanlarının yer seçiminden (%44) memnun değildirler, mevcut kültürel fonksiyonlardan ise (%64) hiç memnun değildirler.

İstiklal Caddesi kullanıcılarının caddeye geliş amacıyla 1. neden (%40) sosyal ve kültürel aktivitelere katılmaktır. Kullanıcılar caddeye (%40) arkadaşları ile gelmeyi tercih etmekte ve caddeyi tercih etmede 1. nedenlerinin (%25) kültürel aktiviteleri barındırdığı için olduğunu bildirmektedirler.

İstiklal Caddesi kullanıcılarının donatı elemanlarından duyulan memnuniyet sorgulandığında ise; çoğunluğunun oturma elemanlarından (%37.5), döşeme kaplamalarından (%52.5) hiç memnun değil, çöp kutularından (%55) memnun değil, aydınlatma elemanlarından (%75) çok memnun, bilgilendirme levhalarından (%42.5), sanat öğelerinden (%32.5), büfeler ve kiosklerden (%35), telefon kulübelerinden (%37.5) çoğu memnundur. İstiklal Caddesi'nin eksik bulunan yönlerinde kullanıcılar 1. tercihleri (%45) oturma ünitelerinin eksikliğinden yana kullanırken, caddede rahatsızlık duydukları faktörlerin başında (%30) kullanıcı yoğunluğu olduğunu belirtmişlerdir. Kullanıcıların yarısından fazlası kendilerini İstiklal Caddesi'nde (%54) güvende hissetmemektedir.

İstiklal Caddesi'ne ait çeşitli özelliklerden duyulan ait memnuniyet sorgulandığında; mevcut yapıların kalitesinden (%55), mevcut kültürel fonksiyonlardan (%60), çevre canlılığından (%57.5) çok memnun, mevcut ticari fonksiyonlardan (%47.5), mevcut yeme-içme fonksiyonlarından (%35) ve mevcut bitkilendirmeden (%45) memnun, donatı elemanlarının yer seçiminden ise (%42.5) memnun değildirler.

Bu araştırma sonucunda 58. Bulvar Caddesi'nin donatı elemanlarınca yayaya kaliteli bir çevre sunduğu ancak caddedeki mevcut yapılar, ticari, yeme-içme ve kültürel fonksiyonların ise kullanıcıları tatmin etmediği sonucu çıkmıştır. Bunun tam tersi olarak İstiklal Caddesi'nde ise caddenin donatı elemanlarınca yayayı tatmin etmediği ancak caddedeki mevcut yapılar, ticari, yeme-içme ve kültürel fonksiyonlar açısından ise yayayı fazlasıyla doyuma ulaştırdığı sonucu elde edilmiştir. Bu nedenle 58.

Bulvar Caddesi mevcut fonksiyonlarca iyileştirilip kültürel açıdan zenginleştirilmeli, İstiklal Caddesi ise donatı elemanlarınca yeniden elden geçirilmelidir.

Yayalaştırılmış sokaklardaki rekreasyon potansiyelini arttırmak dolayısıyla daha kaliteli yaya çevreleri oluşturmak adına sokak mekanındaki donatı elemanlarının caddedeki yaya yoğunluğuna paralel olarak sayıca yeterli düzeye getirilmesi, donatıların insan ölçeğine çekilmesi, etkin yürüyüş alanı oluşturmak amacıyla donatı elemanlarının yer seçimlerine dikkat edilmesi gerektiği, ayrıca ister kent ister, ilçe ölçeğinde olsun bu mekanlardaki rekreasyon potansiyelini arttırmak amacıyla caddenin tüm etkinliklerin merkezi konumuna getirilmesi gerektiği ve cadde mekanını oluşturan ve bu etkinliklere birer arka fon teşkil eden bina cephelerinin ise caddenin değerini olumlu yönde etkilemesi için bakımının düzenli ve sistematik olarak yapılması gerekmektedir.

Bu araştırmadan çıkarılan sonuç şu şekilde özetlenebilir:

- Yayalaştırılmış sokaklara konuşlandırılacak bu donatı elemanları yaya hareketlerini kısıtlamayacak ve yayalara zarar vermeyecek şekilde yerleştirilmelidir. Yayalaştırılmış sokaklarda toplumun her kesimine ve özellikle özürllülere yönelik çözümler üretilmelidir.
- Sokak mekanı hem görsel sanatın ifade edildiği bir yer, hem de sosyal bir ortam olarak tasarlanmalıdır
- Başarılı yayalaştırılmış sokaklarda, özellikle rekreasyonel ve kültürel aktiviteler, arazi kullanım biçimi içinde etkin oranda olmalıdır. Fuarlar ve sokak gösterileri düzenlenerek mekana insanları çekici kılıcı özellikler eklenmeli, sokağa kimlik kazandırılmalıdır. En çok istem duyulan etkinliklerle donatılmış sokaklardaki bu aktiviteler ofis saatlerinde de devam ettirilmelidir.
- Sokağın yakın çevresindeki ev ve ofis kullanımı desteklenmelidir.
- Sokak boyunca yaya yoğunluğu eşit tutulacak şekilde hareketlilik korunmalı ve sokakta yer alan binaların cepheleri bakımlı olmalı ve gürültü düzeyi dengeli olmalıdır.
- Yayalaştırılmış sokaklar düzenlenirken yakın çevresi ile ilişkiler de unutulmamalıdır. Yayalaştırılmış sokaklarının sürekli canlı kalabilmesi için ulaşılabilirliğinin kolay olması en önemli etkenlerin başında gelir. Bu amaçla,

yayalaştırılmış sokağın araç yolu ile birleştiği noktalara otobüs ve taksi durakları konumlandırılmalıdır.

- Yayalaştırılmış sokakların yakın çevresinde de yaya konforu ilk sırada gelmelidir. Bu amaçla yakın çevredeki araç yollarında ve özellikle yayalaştırılmış sokağı kesen araç yolları üzerinde trafiği yavaşlatma teknikleri uygulanmalıdır.

Açık hava rekreasyon alanı olarak yayalaştırılmış sokaklar kente; çevresel sosyal, rekreasyonel, ekonomik ve yeşil alan sistemine çok çeşitli katkılarda bulunurlar.

- Yayalaştırılmış sokakların Çevresel Katkıları;

- Çevresel anlamda; araçların alandan uzaklaştırılması ile hava, gürültü ve görüntü kirliliğini azaltmaya, kent merkezindeki fiziksel imajı iyileştirmeye yönelik katkılarda bulunulmakta ve tarihsel değeri olan yapılar, trafiğin sebep olduğu kirlilik ve kazalara karşı korumaktadır. Böylece topluma tarihi değeri olan yapıları koruma bilinci aşılanmaktadır.
- Kültürel mirasın korunması ve eğitime yönelik katkılarının yanında, ulaşımın yönlendirilmesine, yönelik katkıları da mevcuttur.
- Yayalaştırılmış sokakların aktivite merkezlerini ilişkilendirme ve birbirine bağlama özelliği ile kentte güvenli bir sirkülasyon ağı oluşturulur.
- Yaya etkinlikleri için kaliteli mekanlar oluşturularak, toplum bireylerinin bir araya geldikleri birbirleri ile etkileşime geçtikleri bu şekilde sosyal bağlarının kuvvetlendiği, kültürel alışverişin yaşanabildiği mekanlar yaratılmaktadır.
- Sokakların yayalaştırılması kent merkezindeki hareketi ve hareketliliği geliştirip rahatlatmaktadır.
- Yayalaştırılmış sokaklar insanları yürümeye teşvik etmekte ve bu sayede insan sağlığına olumlu katkılarda bulunmaktadır.

- Yayalaştırılmış sokakların sosyal katkıları;

- Kentlerin sosyal yapısına yönelik katkılara değinilecek olursa, yayalaştırılarak toplumun genel kullanımına açılan bu alanlarda buluşmalar, mitingler gibi bireylerin kent yaşamını, ülke yönetimini ilgilendiren olaylara katılmaları desteklenmektedir.

- Toplum bireylerinin bir araya geldikleri birbirleri ile etkileşime geçtikleri bu şekilde sosyal bağlarının kuvvetlendiği, kültürel alışverişin yaşanabildiği mekanlar yaratılmaktadır.
- Yayalaştırılmış sokak çevresinde uygulanan trafiği yavaşlatma uygulamaları da bölgedeki güvenlik hissini daha da arttırmaktadır.
- Yayalaştırma sonucu araç trafiğine kapanan sokaklarda can kaybı azalmaktadır.
- İnsanları yürümeye teşvik eden bu sokaklar aynı zamanda gelir düzeyinde farklılıklar bulunan gruplar arasında eşitlik sağlamaktadır.

- Yayalaştırılmış sokakların rekreasyonel katkıları:

- Yayalaştırılmış sokaklarda etkin ve edilgen bir çok rekreasyon çeşidi gerçekleştirilebilir. En basit şekliyle; koşmak, yürümek, bisiklete binmek, vitrin seyretmek ve alışveriş yapmak için güvenli bir mekan sunulmaktadır.
- Alışveriş sokaklarında ticari rekreasyon çeşitleri ağırlıktayken tarihi yaya sokaklarında daha çok ticari olmayan estetik rekreasyon çeşitleri ağırlıktadır.
- Sosyo- kültürel işlevlere sahip yaya sokaklarında ise entelektüel rekreasyon çeşitleri ağırlıktadır.
- Konserler, fuarlar, sergiler ve çeşitli kutlamalar gibi etkinlikler ile insanlara çeşitli kültürel rekreasyon seçenekleri sunulmaktadır.
- Yayalaştırılmış sokağı rekreasyonel açıdan beslemek için sahnelenen gösterilerin ilgi çekmesi için yapılan yaratıcı deha ürünü düzenlemeler, seçilen renkler, giysiler, müzik ve her türlü çeşitlemeler, kent halkının genel göz zevkinin yanı sıra kültür ve sanat düzeyine olumlu katkılarda bulunmaktadır.
- Farklı sosyal ve kültürel niteliklere sahip insanların bir araya gelmeleri ve ortak etkinliklere katılmaları, toplumsal kaynaşmaya olanak tanımaktadır.

- Yayalaştırılmış sokakların ekonomik katkıları;

- Sokak üzerinde ve çevresinde bulunan dükkanlarda perakende ticaret artmaktadır.

- Perakende ticaretin artması yeni yatırımcıların teşvik edilmesi ve yöreye çekilmesi de sağlanmaktadır.
- Sokakların yaya ölçeğine indirgenerek kalitesinin artırılması ve güvenli yaya çevrelerinin oluşturulması bölgenin turistik potansiyelini arttırmakta ve bu şekilde bölgenin turistik açıdan çekici hale gelmesi ekonomik getiri sunmaktadır.
- Bir sokağın yayalaştırması sonucu iyileşen çevre şartlarının etkisiyle o sokak ve çevresindeki konutların kıymeti artmakta ve bölgedeki emlak fiyatları da yükselmektedir.

Tüm bu katkılarının yanı sıra yayalaştırılmış sokaklar, kent içerisinde parçalanmış yeşil alanları birbirine bağlayıp, rekreasyon alanlarını ilişkilendirmekte ve böylece bu alanlara ulaşılabilirliğin artırılmasına da katkıda bulunmaktadır.

Sonuç olarak; bir yayalaştırılmış sokağın açık hava rekreasyon alanı olarak kullanılabilirliğinin, o sokağın sahip olduğu rekreasyon potansiyeli ile ilişkili olduğu kadar peyzaj tasarım kriterlerine göre düzenlenmiş olması ile de yakından ilgili olduğu ortaya çıkmış ve tezin hipotezi doğrulanmıştır.

KAYNAKLAR

Akdoğan, G., 1984. Doğa Düzenleme Ders Notlar,, Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul

Akesen, A., 1997. Rekreasyon Planlaması Ders Notları, İ.Ü. Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Akesen, A., 2002. Prof. Dr., Rekreasyon Planlaması Yayınlanmamış Ders Notları, İ.Ü. Orman Fakültesi.

Akbayar, N., 1993-94. Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Kentiçi Ulaşım, Cilt 2-4, İstanbul : Türkiye ve Ekonomik Toplumsal Tarih Vakfı, ISBN: 9757306002 tkm, 9757306010

Altınçekiç H., 2000. Peyzaj Tasarımı Temel İlkeleri Ders Notu, İ.Ü. Orman Fakültesi. İstanbul.

Albayrak, S., 2000. Gülhane, Yıldız ve Emirgan Parklarının Kent parkı işlevi açısından irdelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Appleyard, D., 1981. Livable Streets, University of California Pres, Berkeley, Los Angeles.

Aru, K.A., 1965. Yayalar Taşıtlar Şehir Dokusundaki Yeni Ulaştırma Düzenleri, İTÜ Mim. Fak. Yayınları, İstanbul

Aslanboğa, İ., 1986. Kentlerde Yol Ağaçlandırması, TÜBİTAK Yapı Araştırma Enstitüsü Yayın No:U3, İstanbul

Atabay, S., 1991. Şehirsel kamu mekanları tasarımı ve İstanbul örneği, *Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, M.S.Ü., İstanbul, 15-16 Mayıs 1989, s. 127-129

Ayaşlıgil, Y., Prof. Dr. Tarihsiz. Bitkisel Tasarım Ders Notları, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, İ.Ü., Orman Fakültesi.

- Baş, M.**, 2004. Yerleşik Alanlarda Açık Ortak Alan Kullanımı Dersi, Bahariye Caddesi Çalışması, Şehir ve Bölge Planlaması, Mimarlık Fakültesi, İTÜ.
- Bayraktar, A.**, 1978. İnsan ve Çevre Açısından Kent İçi Yeşil Alanlar ve İstanbul İçin Önemi, *Büyük İstanbul Yeşil Alan Sorunları Ulusal Sempozyumu*, İ.Ü. Orman Fakültesi Yayınları
- Berkowitz, Alan R.**, 2002. Understanding Urban Ecosystems : A New Frontier for Science and Education. Secaucus, NJ, USA: Springer-Verlag New York, Incorporated,. p 2-10
<http://site.ebrary.com/lib/istanbulteknik/Doc?id=10047804&page=31>
- Beatley, T.**, 1999. Green Urbanism: Learning from European Cities, Covelo, CA, USA: Island Press,
- Brambilla, R. and Longo, G.**, 1977. For Pedestrians Only Planning Design and Management of Traffic-Free Zones, Whitney Library of Design, New York.
- Boyer M. A.**, 1973. Armature Pietonniere Et Paysage Urbain, Le Cas De Munich Compare A Oldenburg, Bremen, Sienne, Bologne Et Amsterdam.
- Clawson, M. and Knetsch, J.L.**, 1971. Economics of Outdoor Recreation, ISBN 0-8018-1302-6
- Çokar, A.**, 1994. Kent Mobilyaları, Çöp Kutuları, İstanbul Fenerbahçe Bölgesinde, Bir Değerlendirme Çalışması, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Cerver, F. A.**, 1998. City Planning, Books of Architecture, Landscape, Interior, Furniture and Design, Arco Color, Urban Architecture Elements of Landscape, Word of Environmental Design, Spain.
- Çetiner, A.**, 1979. Şehir Planlamasında Çalışma ve İfade Teknikleri, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Çetiner, A.**, 1991. Şehircilik Çalışmalarında Donatım İlkeleri, İ.T.Ü. Baskı, Atölyesi, İstanbul

- Çayır, A.S.**, 2004. Beyoğlu İlçesinde Parkların Kullanıcılar Tarafından Değerlendirilmesi: Gümüşsuyu, Sururi ve Hasköy Kıyı Parkları Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çol, D.**, 2004. Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar- Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Davies, Stephen C.** 1982. Designing Effective Pedestrian Improvements in Business Districts, American Planning Association, PAS Planning Advisory Service # 368.
- Dil, M.**, 2004. İstanbul'un Yeşil Alan Sisteminin Planlama Kriterleri Açısından İrdelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Dökmeci, V., Çıracı, H.**, 1990. "Tarihsel Gelişim Sürecinde Beyoğlu", Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları İstanbul,
- Erkesim, R.**, 1999. Özürlüye Uygun Açık Alan Tasarım ve Kullanımların Değerlendirilmesi ve İstanbul Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Eruz, E.**, 1988. Kentlerde Yeşil Alanların Önemi, *Şehir Kent Kültürü Dergisi*, Sayı: 11, Dönemli Yayıncılık
- Evren, B.**, 2003. Surların Öte Yanı Zeytinburnu, Zeytinburnu Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul
- Eyüpgiller, K., Ersen, A. ve Özgen, K.**, 2004 Ağustos. Irgandı Köprüsü Restorasyon ve Rökonstrüksiyon Uygulaması, *Yapı Dergisi*, 273, sf. 75-80. ISSN: 1300-3437
- Fanuscu, E.M.**, 1998. Yaya Bölgeleri, *Peyzaj Mimarlığı Dergisi*, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası İstanbul Bölge Şubesi Yayını, Özdemir Ofset, İstanbul, 3, sf.10-17.
- Francis, M.**, 1987. "The Making of Democratic Streets", Public Streets for Public Use. Derleyen: A. V. MOUDON, Van Nostrand Reinhold Co., New York, sf.23- 40

- Fyfe, R., N.**, 1998, Images of the Street Planning Identity and Control in Public Space, Routledge.
<http://site.ebrary.com/lib/istanbulteknik/Doc?id=10062752&page=61>
- Gehl, J.** 1987. Life Between Buildings Using Public Space, Van Nostrand Reinhold Company, New York ISBN: 0-442-23011-7
- Gehl, J., Gemzøe, L.**, 2001, New City Spaces, Arkitektens Forlag, The Danish Architectural Pres, Copenhagen
- Giritlioğlu, C., Prof. Dr.** 1998. “Şehirselsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı 1” İTÜ Mim. Fak. Baskı Atölyesi İst., ISBN 9755610979
- Göl, T.**, 2004. Kentsel Mekanlarda Yer Alan Parkların Aydınlatma Kriterlerinin İncelenmesi: Kadıköy Selamiçeşme Özgürlük Parkı Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Gunnarsson, S. and S. Lindstrom**, 1969. Existing And Planned Pedestrian Streets In Sweden 1969. Gothenburg, Sweden: Chalmers Technical Institute.
- Güç, H.**, 2002. Kentsel Rekreasyon Planlama Dersi Çalışması, Kent, Semt ve Mahalle Parkları, İ.Ü. Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü
- Gülersoy N. Z., Tezer, A., Eyüpoğlu E., Yiğiter, R.**, 1992. Tarihi Şehir Merkezlerinin Gelişme Sürecinde Yayalaştırmanın Etkileri Beyoğlu İstiklal Caddesi Örneği, 2. *Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu*, 21-22 Mayıs. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.
- Güney, A., Erdem, Ü., B. Zafer, Hepcan, Ş.**, 1995. Peyzaj Konstrüksiyonu (Donatı Elemanları) E.Ü. Ziraat Fakültesi Yayını No:514 İzmir.
- Gür, Ö.Ş.**, 1996. Mekan Örgütlenmesi, Gür Yayıncılık, Trabzon
- Hadju, J.C.** 1988. Pedestrian Malls in The West Germany, *Journal of The American Planning Association*, s.: (325-335).
- Hass- Klau, C.** 1990. The Pedestrian and City Traffic. London: Belhaven Press.

Hisarlıgil, 2002. Roman Sokaklarında Yürümek, *TOL Dergisi*, TMMOB Mimarlar Odası Kayseri Şubesi Yayını, 1, s.49-53

İnceoğlu, N., İnceoğlu M., Şener H., Yıldızcı A.C., 1989. Kamu Mekanları Tasarım İlkelerinin Örneklerle İrdelenmesi, *Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu* 15-16 Mayıs

Jacobs, A.B., 1996. Great Streets, The Mit Pres, Cambridge, London

Jenks, Mike, 2000. Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries. London, UK: Spon Press,

Kahraman, C., 1998. Kentsel Mekan Sürekliliği- Süzeksizliği ve Güvenlik İhtiyacı İlişkisi, *Yüksek Lisans Tezi*, İTÜ. FBE. İSTANBUL.

Kazmaoğlu, M., 1979. Yaya Olgusu, Yaya Ulaşımı, Sorunlar, ve Mevcut Kent Merkezlerimizde Yaya Alanları Düzenlemesinde İzlenecek Bir Yöntem Önerisi, *Doktora Tezi*, İDGSA Mimarlık Fakültesi, İstanbul

Karaman. A., 1991. Toplu Konut Alanlarının Tasarımında Sosyo- Kültürel Veriler, Bazı İlke ve Ölçütlerin İrdelenmesi, *Yapı Dergisi*, Sayı: 118, İstanbul.

Kahler, G., Prof. Dr., tarihsiz. Almanya’da Yapı Kültürü Üzerine Durum Raporu, Mevcut Durum ve Tavsiyeler: Almanya Ulaşım, Yapı ve Konut Bakanlığı. www.mimarlarodasi.org.tr/AD/politika/almanya.doc

Kavi, F., 2003. İstanbul Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından değerlendirilmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Keleş, R., 1980. Kent Bilim Terimleri Sözlüğü, Türk Dil Kurumu Yayınları, Seniş Basımevi, Ankara.

Keleş, R., 1984. Kentleşme ve Kent Politikası, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları No:540, Ankara

Keleş, R., 1998. *Peyzaj Mimarlığı Dergisi*, Sayı: 4, İstanbul

Kentiçi Ulaşım, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 4

Kesim, G.,A., Prof. Dr., Eroğlu, E., 2001. A.İ.B.Ü. Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, *1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu* 9-10-11 Mayıs

Kuban, D., 1998. İstanbul Bir Kent Tarihi, Tarih Vakfı Yurt Yayınları

Kısar E., 2004. Yeşil Alan Kullanım Özellikleri ve Tercihleri (Ataköy, Beşiktaş, Zeytinburnu Örneği), *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Lam, Alven Houn-Sang, 1989, The Impacts of Street Landscape Quality on Urban Land Value- A case Study In Cambridge, Massachusetts, *PhD Thesis*, Graduate School of Design, Harvard University, Cambridge, Massachusetts.

Marcus C.C. and Francis C., 1997. People Places Design Guidelines for Urban Open Space, University of California, Berkeley ISBN: 0-471-28833-0

Making Transit Work, Special Report 2001, sayfa 88

Marples, P.,J., 2002. Sumas Way Recreational Greenway Design: A case Study of Sumas Way abbotsford, B.C. , *Yüksek lisans tezi*, The faculty of enviromental Design, The University of Calgary, Calgary, Alberta.

Monheim, R., 1997. Towards a Pedestrian-Friendly Manhattan, Making Cities Livable, S.C. Lennar, S. Sternberg ve H.L. Lennard, Gondolier Press, USA.

Moudon, A.V., 1982. Built For Change, New York

Moore, R. L. ve Ross, D. T., 1998. Trails and Recreational Greenways, Parks and Recreation Jan. 1998, Vol. 33, Issue: 68-80

Moudon, A.V., 1991. Public Streets For Public Use, Columbia University Press, New York

Neill M. J., 2002. City of Abbotsford: Establishing Greenways Criteria, *Master of Urban And Rural Planning*, Dalhousie University, Halifax, Nova Scotia, April.

- Ocakçı, M.**, Prof. Dr., 2005. Yaya Mekanları Dersi Yayınlanmamış Ders Notları
- Oktaç, D.**, 1999. Kentsel ortak mekanların niteliği ve kent yaşantısındaki rolü, *Yapı dergisi*, İstanbul, **207**, s. 54-61
- Özgüç, İ.M.**, 1998. Çocuk Oyun Bahçelerinde Tasarım İlkeleri, Peyzaj Mimarlığı Dergisi, Sayı:5, İstanbul.
- Ödekan, A.**, 2001. İstanbul'da Yaya Hakkı var mı?, *İstanbul Dergisi*, Tarih Vakfı Yayını, İstanbul, **37**, s. 48-51.
- Özaydın, G., Erbil, D., Ulusay, B.** 1989. Kamu Mekanları Tasarımlarının Tamamlayıcısı Olarak Bildirişim Öğeleri "İstiklal Caddesinde Reklam ve Afiş Panoları ile İlgili Bir Araştırma" , *Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu* 15-16 Mayıs
- Özkal, A.**, 1990. Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özcan Z.**, Bayraktar N., Görür N. ve Tekel A. 2003. Kente Dair Analitik Bir Çözümleme: Sokaklar 'İlk Yıl Şehir Planlama Atölyesi Deneyimi' Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Der. Cilt 18, No:2
- Pamay, B.**, 1978. Kentsel Peyzaj Planlaması, İÜ. Orman Fakültesi Yayını, İstanbul
- Pharaoh, T. ve J. Russell.** 1991. Traffic Calming Policy and Performance: The Netherlands, Denmark and Germany. *Town Planning Review* **62**: 79-105.
- Perinçek V.,S.**, 2003. Kamusal Alan - Kamuya Açık Özel Mekan İlişkisinde Geçiş Bölgeleri, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Pitzer, P.S.**, 2003. Government Intervention In Historic Preservation and Downtown Revitalization, *Master Thesis* , California State University, page12-13.
- Prokai, F. Thomas**, 1999, Understanding Impacts of Pedestrian Friendly Streets In Urban Retail Areas, *Master Degree Thesis*, The University of Guelph, Canada.

- Roberts, J.** 1990. Summary and Conclusions For Policy. In *The Greening Of Urban Transport*, R. Tolley, Editor. London: Belhaven Press, 287-302.
- Robertson, K. A.**, 1994. *Pedestrian Malls and Skywalks: Traffic Separation Strategies in American Downtowns*, ASHgate Publishing Limited Aldershot, Avebury. England Sayfa 1-87 ISBN: 1 85628 687 8
- Relph, E.**, 1987. *Place and Placelessness*, Croom -Helm LTD., London.
- Rubenstein, H.M.**, 1992. *Pedestrian Malls, Streetscapes, And Urban Spaces*. John Wiley & Sons Inc. New York, U.S.A., ISBN: 0-471-54680-1
- Seçkin, Ö. B., Prof. Dr.**, 1997. *Peyzaj Yapıları II*, Fakülte Yayın No:447 Üniversite Yayın No: 4029, İ.Ü. Basımevi ve Film Merkezi, ISBN: 975-404-464-3. İstanbul.
- Sevren, N.**, 2002. *Kentiçi Yollarının Bitkilendirilmesi*, Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü.
- Suher, H.**, 1997. *Taksim Meydanı Yeni Düzenleme Önerisi İçin Bir Görüş*, *Yapı Dergisi*, Sayı:194, İstanbul.
- Suher, H., Ocakçı, M., Akkal, L.B., Karabay, H.**, 1992. *Kentiçi Ulaşımında Yayalaştırma ve Kentlileşme İlişkileri*, İst. 2. Kent İçi Ulaşım Kongresi Bildiriler Kitabı 16-18 Aralık 1992, Ayazağa, İstanbul
- Stoneham, J., ve Thoday, P.**, 1996. *Landscape Design For Elderly And Disabled People*, Garden Art Pres, United Kingdom.
- Tall Buildings**, 2001. *Council On Tall Buildings and Urban Habi(CB)*. Florence, KY, USA: Routledge, p 240
<http://site.ebrary.com/lib/istanbulteknik/Doc?id=5003285&page=262>
- The economist**, 1998. "The State of Cities- Downtown is Up", August 22.
- Trancik, R.**, 1986. *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold, New York.

- Taşpınar Ö., Erdoğan C., Arslanlı K.,** 1999, Asmalı Mescit Sokağı Çalışması:
<http://www.turkstudent.net/art/3043>
- Tsuru, K.,** 1992. Elements & Total Concept of Urban Street Furniture Design,
Graphic- Sha Publishing Co. Ltd., Tokyo, ISBN: 4766112660
- Tunçer, M.,** Doç., Dr., 1995. “Kentsel Mimari ve Sanat Öğelerinin Tasarımda Kullanımı” Bergama Tarihi Ticaret Merkezi Çevre Düzenleme Projesi* (*16-17 Mayıs 1995; Mimar Sinan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, 6. *Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*; “*Kentsel Tasarım ve Kentsel Mikro Ortam Tasarımı*”’na; sunulmuştur ancak henüz yayınlanmamıştır).
- Tüzün, Ş.,** Dr., 2001. Geriatri Dergisi, Cilt: 4, Sayı: L Sayfa: 33-38, İstanbul
- Türkoğlu, H.,** 2002. Yayınlanmamış Ders Notları. İ.Ü. Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Şehircilik Ders Notları.
- Uzun, G. Prof. Dr.,** 1996. Peyzaj Konstrüksiyonu 1, Ç. Ü. Ziraat Fakültesi Genel Yayın No:125 Ders Kitapları Yayın No: 37, Ofset Atölyesi, Adana
- Ürgenç, S. İ.,** Prof. Dr., 1998. Genel Plantasyon ve Ağaçlandırma Tekniği, İ.Ü. Orman Fakültesi, Yayın no: 3997, ISBN: 975-404-443-0, İstanbul
- Warren, R.,** 1997-98. The Urban Oasis: Guideways and Greenways in the Human Environment, McGraw-Hill, New York. ISBN: 0-07-068831-x
- Wheater, Philip C.,** 1999. Urban Habitats, London, UK: Routledge,. p 16-17
site.ebrary.com/lib/istanbulteknik/Doc?id=10054895&page=31-32
- White, E., T.,** 1999. Path Portal Place: Appreciating Public Space in Urban Environments, Library of Congress Catalog Card Number 99-094-751, ISBN: 1-928643-00-0, USA
- Veral, A. F.,** 1998. Kent Mobilyalarının Genel Olarak İncelenmesi, *Lisans Tezi*, Peyzaj Mimarlığı Bölümü., İ.Ü., Orman Fakültesi.
- Vuchic, Vukan R.** 1999. *Transportation for Livable Cities*. New Brunswick, NJ: Center for Urban Policy Research.

- Yıldızci, A.C.,** 1982. Kentsel Yeşil Alan Planlaması ve İstanbul Örneği, *Yayımlanmamış Doçentlik Tezi*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul
- Yıldızci, A.,C.,** 1988, Bitkisel Tasarım Ders Notları, İ.T.Ü. Şehir ve Bölge Planlaması Ders Notları, İstanbul
- Yıldızci, A.C.,** 1995. Peyzaj Planlaması Ders Notları, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Yıldızci, A.C.,** 1996. İmar planları yapımında yeşil alanların planlanması ve ortaya çıkan sorunlar, *Marmara ve Boğazları belediyeler birliği imar planlama yapımı ve uygulama sorunları semineri*, Maçka Oteli, 11-15 Mart.
- Yıldızci, A.C.,** 2001. Kent Mobilyaları Kavramı Ve İstanbul'daki Kent Mobilyalarının İrdelenmesi, *1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, İstanbul, 9-10-11 Mayıs, İston Yayını, s.29-40.
- Yılmaz, Ü.** 1992. Şehir içi Ulaşım Düzenlemelerine Bir Örnek Olarak ABD'de Şehir Merkezlerinde Yayalaştırma Uygulamaları, *İst. 2. Kent İçi Ulaşım Kongresi*, Ayazağa, İstanbul, 16-18 aralık
- Yurt Ansiklopedisi,** 5. cilt, Türkiye genel, Anadolu yayıncılık, 1982-83-84, s.4005.
- Zeren, N.,** 1989. *Dinlenme Amaçlı Kentsel Açık Mekanlardan Örnekler, Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları sempozyumu*, s.: (117), 15-16 Mayıs, M.S.Ü. Mimarlık Fakültesi, İstanbul.
- Zafer, B.,** 1996. Yaya Bölgeleri planlama İlkeleri, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayını, Yayın No:516, İzmir.
- Zucker, P.,** 1959. Town and Square, Colombia University Pres, New York.
- Zeytinburnu E-5 Sahil Yolu Ana Aksı İle Yakın Çevresi Kentsel Tasarım ve Ulaşım Projesi Açıklama Raporu,** 2001
- İstanbul Bülteni,** 2001. sayı: 152. www.ibb.gov.tr/ibbtr/140/14002/2001/bulten152/

National Research Council, Transportation Research Board Staff(CB). Making Transit Work: Insight from Western Europe, Canada, and the United States-Special Report 257. Washington, DC, USA: National Academies Press, 2001. p 88.

<http://site.ebrary.com/lib/istanbulteknik/Doc?id=10057042&page=102>

Elements of a Successful Pedestrian Design, Downtown El Cajon, California.

http://www.downtownelcajon.com/pdf/ped_orient_brochure.pdf

East Market Street Pedestrian Scale Overlay Plan, Design Guidelines& Overlay Zone Development Regulations, 2002. Greensboro City Council, www.ci.greensboro.nc.us/planning/Plans/EMSt%20Pedestrian%20Scale%20Overlay%20Plan.pdf

Standards and Guidelines For Sites On Pedestrian Streets, 2002. City of Spokane Planning Services, Initial Design Standards and Guidelines for Centers and Corridors, Washington, www.spokaneplanning.org/Documents/Center-Corridor-Design-Guidelines-8-11-02.pdf

Rockville town center, Streetscape Elements,

<http://www.rockvillemd.gov/towncenter/design/section13.pdf>

Rockville town center, Storefront guidelines,

www.rockvillemd.gov/towncenter/design/section12.pdf

Initial Design Standards and Guidelines for Centers and Corridors,

www.spokaneplanning.org/Documents/Center-Corridor-Design-Guidelines-8-11-02.pdf -

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Reklam, İlan ve Tanıtım Yönetmeliği

www.ibb.gov.tr/ibbtr/144/14407/01/reklamveilan.htm

Milliyet Gazetesi, Vitrin Eki, 12 mart 2005, sayfa 4-5

Milliyet Gazetesi, Vitrin Eki, 22 Ocak 2005, sayfa 6-7

Milliyet Gazetesi, Cumartesi eki, 15 Ocak 2005 sayfa 1 ve 7

USDT Federal Highway Administration, 1989

2005 Yılına Ait İnternet Kaynakları:

www.city.toronto.on.ca/legdocs/1999/agendas/council/cc/cc990413/ed6rpt/cl001

www.goforgreen.ca

www.newurbanism.org/pages/519562/page519562.html?refresh=1109737175721

www.cis-streetfurniture.co.uk

www.geocities.com/Paris/1555/public_art

www.usroads.com/journals/rmej

www.escaholland.nl

www.bulentturan.com/bilimsel

www.bulentturan.com/makaleler

www.photo.net

www.wikipedia.com

www.geocities.com/bilgityasa/yasa/2918-karayollari_trafik_kanunu

www.kadikoybld.gov.tr/mudurlukler/apk

www.arkitera.com

www.istanbul.net.tr

www.yapiworld.com/cevre/tuncer_kent_sanat.htm

www.ibb.gov.tr/ibbtr/144/14407/01/reklamveilan.htm

www.ibb.gov.tr

www.civilpandemonium.com

www.istanbul.com.tr

www.radikal.com.tr

www.pwc2004.irctr.tudelft.nl/delft.php

www.cankaya-bld.gov.tr

www.interq.or.jp

www5.kouvola.fi/english/kouvolakuvamain2

www.info.gov.hk/planning

www.sfdpw.com

www.ryde.nsw.gov.au

www.guidez.net/place=2637/topic=761/sight=2641/article=4602

www.gardenvisit.com/ge/la_rambla

www.barcelona-on-line.es/eng/turisme/map_rambla

www.ravalnet.org/patrimoni/m193doc.htm

www.in-spain.info/spain-regions/catalonia-barcelona-la-rambla
www.barcelona-on-line.es
www.sandiego.gov/planning/pdf/peddesign.pdf
www.aviewoncities.com/barcelona/rambla
www.cartage.org.lb/en/themes/Arts/Civics/Civics/Planning/pedestrianstreets/carfree
www.fhwa.dot.gov
www.edinburgh.gov.uk/CETM/Benefits/Economy/copenhagen
www.zeytinburnu.bel.tr/ajanda2001/tarihce.asp
www.istiklalcaddesi.org/beyoglubilgisi
www.beyoglubeyoglu.com/beyoglutarih/beyoglutarihi
www.arkitera.com/haberler/2005/03/04/pasaj
www.istiklalcaddesi.org/sinemalar
www.istiklalcaddesi.org/tyatrolar
www.istiklalcaddesi.org/kulturmerkezleri
www.istiklalcaddesi.org/sanatgalerileri
www.istiklalcaddesi.org/konsolosluklar
www.hurriyetim.com.tr/haber/0,,sid~1@w~2@tarih~2004-12-17-
www.cis-streetfurniture.co.uk
www.geocities.com/Paris/1555/public_art
www.trystanproducts.com
www.belson.com
www.clcc.thomasregister.com
www.acoaus.com.au/streetsc

EK A – Zeytinburnu 58. Bulvar Caddesi ve İstiklal Caddesi Alan Araştırmasında Kullanılan Anket Formu Örneği

A. Kullanıcıların Sosyoekonomik Yapısına İlişkin Bilgiler

1- Cinsiyet

- a) Kadın b) Erkek

2- Yaş grubunuz?

- a) 0-14 b) 15-24 c) 25 - 34 d) 35-44 e) 45 – 60 f) 60 üstü

3- Medeni haliniz?

- a) Evli b) Bekar

4- Çocuğunuz var mı?

- a) Var Sayısı: b) Yok

5- Eğitim durumunuz?

- a) Hiç okumamış b) Okur – yazar c) İlkokul d) Ortaokul e) Lise ve dengi okulu
f) Üniversite g) Yüksek lisans h) Diğer

6- Mesleğiniz nedir?

- a) Öğrenci b) Emekli c) Serbest meslek d) Mimar - Mühendis
e) Ev hanımı f) İşçi g) İşsiz h) Memur ı) Diğer

7- Gelir grubunuz?

- a) Üst gelir grubu b) Orta üstü gelir grubu
c) Orta gelir grubu d) Ortanın altı gelir grubu e) Düşük gelir grubu

B. Kullanıcıların Boş Zamanlarını Değerlendirme Tercihleri ve Araştırma Alanının Kullanım Sıklığına İlişkin Bilgiler

8- Hangi semtte oturuyorsunuz?

- a) Yayalaştırılmış sokağın bulunduğu semtte b) Diğer.....

9- Boş vakitlerinizi nasıl değerlendiriyorsunuz?

(Lütfen en fazla üç tercihinizi numaralayınız. Örnek: 1,2,3)

- a) Spor yaparak b) Evde dinlenerek c) Eş dost ziyaretine giderek d) Parklara giderek
e) Kapalı alışveriş merkezlerinde (Galeria, Olivium,...)
f) Yayalaştırılmış sokaklarda (İstiklal Caddesi, Bahariye Caddesi)
g) Hobilerimle uğraşarak h) Diğer

- a) Özel oto b) Otobüs c) Minibüs
d) Motosiklet e) Yaya f) Diğer

- a) Özel otoparka b) Yol kenarına

- a) İlkbahar b) Yaz c) Sonbahar d) Kış

- a) Hafta içi

- a) Her gün
b) Haftada birden fazla
c) Haftada bir defa
d) Ayda iki üç defa
e) Ayda bir defa
f) İki üç ayda bir

- a) 8.00 -11.00 b) 11.00 -14.00 c) 14.00 -17.00
d) 17.00 -20.00 e) 20.00'den sonra

- a) evet b) hayır

- a) Bir saatten az b) 1 - 3 saat c) 3 - 5 saat d) 5 saatten fazla

c. Kullanıcıların Tercih-Memnuniyet ve Şikayetlerine İlişkin Bilgiler

(Lütfen en fazla 3 tercihinizi numarayla sıralayınız. Örnek: 1, 2, 3)

- a) Yürüyüş yapmak b) Alışveriş yapmak c) Kafelerde oturmak
d) Yemek yemek e) Çevreyi gezip görmek f) Geçiş amaçlı
g) Sosyal ve kültürel aktivitelere katılmak (sinema, tiyatro, konser, sergi)
h) Buluşma mekanı olarak kullanmak ı) diğer

- a) yalnız b) arkadaşlarla c) aileyle d) akrabalarla e)diğer

20-Bu yayalaştırılmış sokağı tercih etmeniz en önemli nedeni?

(Sırayla en çok 3 tercih)

- a) Yakın olduğu için b) Alışkın olduğum için
c) Bakımlı olduğu için d) Tarihi bir niteliğe sahip olduğu için
e) Kültürel aktiviteleri barındırdığı için (sinema, tiyatro, sergiler.....)
f) Hareketli ve eğlenceli olduğu için g) Çeşitli zevk ve isteklere yanıt verdiği için
h) Merak ettiğim için ı) Diğer

21- Bu yayalaştırılmış sokakta bulunan donatı elemanlarından ne ölçüde memnunsunuz?

	a.çok memnun	b.memnun	c.fikri yok	d.memnun değil	e.hiç memnun değil
1)Oturma grupları					
2)Döşeme kaplamaları					
3)Aydınlatma elemanları					
4)Çöp kutuları					
5)Bilgilendirme levhaları					
6)Sanat öğeleri					
7)Büfeler, kiosklar					
8)Telefon kulübeleri					

22- Bu yayalaştırılmış sokağın eksik bulduğunuz yönleri nelerdir?

(Lütfen en fazla 2 tercihinizi numarayla sıralayınız. Örnek: 1, 2)

- a) oturma ünitelerinin yetersizliği b) aydınlatma elemanları yetersizliği
c) Çöp kutularının yetersizliği d) Bitkisel materyallerin yetersizliği
e) Bina cephelerinin bakımsızlığı f) Vitrin düzenlemelerinin yetersizliği
g) Dükkan tabelaları, ilan panoları ve tentelerdeki karışıklık
h) Sert zeminlerdeki kalitesizlik ve bozukluklar
ı) Sınırlayıcıların yetersizliği ve bakımsızlığı

23- Sizi bu yayalaştırılmış sokakta rahatsız eden faktörler nelerdir?

- a) Toz d) Gürültü g) Kullanıcı yoğunluğu
b)Sokak çocukları e) Hava kirliliği h) Diğer
c) Çöpler f) Tasarım yetersizliği

24- Bu yayalaştırılmış sokakta kendinizi güvende hissediyor musunuz?

a) Evet b) Hayır c) Kısmen d) Fikrim yok

25- Bu yayalaştırılmış sokağın çeşitli özelliklerinden ve fonksiyonların kullanımından ne ölçüde memnunsunuz?

	a.çok memnun	b. memnun	c.fikri yok	d.memnun değil	e.hiç memnun değil
1) Yapıların Kalitesinden					
2) Mevcut ticari fonksiyonlardan					
3) Mevcut Yeme- içme fonksiyonlarından					
4) Mevcut kültürel fonksiyonlardan					
5) Çevre canlılığı					
6) Bitkilendirmeden					
7) Donatı elemanlarının yer seçiminden					

26- Bu yayalaştırılmış sokakta nelerin gelişmesini veya iyileştirilmesini beklersiniz?

.....
.....
.....

Yardımcı olduğunuz için teşekkürler...

ÖZGEÇMİŞ

Günseli Döllük, 1981 yılında İstanbul’da doğdu. Orta ve lise öğrenimini 1999 yılında AR-EL Kolejinde tamamladı. Aynı yıl İstanbul Üniversitesi Peyzaj mimarlığı Bölümünü kazandı. 2003 yılında bu bölümden 2.’likle mezun oldu. Yine 2003 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi’nin Peyzaj Mimarlığı Yüksek Lisans Programında okumaya hak kazandı. İyi derecede İngilizce ve orta seviyede Almanca bilmektedir.