

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN KENTSEL MEKANDA BAŞARISININ
DEĞERLENDİRİLMESİ
İSTANBUL – BEYOĞLU / İSTİKLAL CADDESİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Tülin GÜLTİKEN**

Anabilim Dalı : Peyzaj Mimarlığı

Programı : Peyzaj Mimarlığı

HAZİRAN 2010

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN KENTSEL MEKANDA BAŞARISININ
DEĞERLENDİRİLMESİ
İSTANBUL – BEYOĞLU / İSTİKLAL CADDESİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Tülin Gültiken
502921618**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 07 Mayıs 2010
Tezin Savunulduğu Tarih : 11 Haziran 2010**

**Tez Danışmanı : Y. Doç. Dr. Hatice AYATAÇ (İTÜ)
Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Mehmet OCAKÇI (İTÜ)
Yrd.Doç. Dr. Senem DEVİREN (İTÜ)**

HAZİRAN 2010

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın konusu, izlenecek yol ve uygulanacak yöntemin saptanmasına, elde edilen bilgilerin düzenlenip, gözden geçirilip, yeniden formüle edilmesinde, uygun olan dil ve mantığın belirlenmesinde bana yardımcı olan, desteğine, ilgisine, emeğine çok şey borçlu olduğum danışmanım Sayın Y.Doç.Dr. Hatice AYATAÇ'a, tez çalışmam esnasında arşivini paylaşan Sayın Prof. Dr. Mehmet OCAKÇI'ya, tezin uygulama bölümünde İstanbul kent mekanında yayalaştırma uygulamalarının dağılımını değerlendiren harita ve görselleri biçimlendiren Araş.Gör. Dr. Fatih TERZİ'ye ve Müge ÇALIŞKAN'a teşekkür ederim.

Haziran 2010

Tülin Gültiken

Mimar

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	v
KISALTMALAR.....	vii
ÇİZELGE LİSTESİ.....	ix
ŞEKİL LİSTESİ.....	xi
ÖZET.....	xv
SUMMARY.....	xvii
1. GİRİŞ	1
1.1 Çalışmanın Amacı	1
1.2 Çalışmanın Yöntemi	2
2. KENTSEL ULAŞIM SINIFLAMASINDA YAYALAŞTIRILMIŞ CADDE VE SOKAK UYGULAMALARININ BAŞARI DEĞERLENDİRİLMESİ.....	3
2.1 Kentsel Ulaşım Sınıflamasında Yayalaştırılmış Sokakların Yeri Önemi.....	3
2.2 Yayalaştırma Biçimleri.....	8
2.2.1 Tamamen yayalaştırılma	9
2.2.2 Süreli yayalaştırma	10
2.2.3 Araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma	11
2.3 Yayalaştırmayı Gerektiren Koşullar / Amaç Ve Hedefler	12
2.3.1 Yayalaştırmanın amaçları	13
2.3.1.1 Çevreyi koruma amaçlı yayalaştırma	14
2.3.1.2 Konut çevresi ve yaya mekanı ilişkilerini güçlendirme amaçlı	15
2.3.1.3 Boş zamanları değerlendirme amaçlı yayalaştırma	15
2.3.1.4 Toplumsal amaçlı yayalaştırma	15
2.3.1.5 Ekonomik amaçlı yayalaştırma	16
2.4 Yayalaştırma Uygulamalarının Başarı Ölçütlerinin Değerlendirilmesi	16
2.4.1 Erişim ve bağlantılar.....	17
2.4.2 Arazi kullanımı ve fonksiyonel dağılım	22
2.4.3 Mekansal kalite &konfor & imaj & peyzaj.....	23
2.4.4 Kullanım kamanı	26
2.4.5 Sosyal yaşam.....	33
2.5 Bölüm sonucu	35
3.DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE YAYALAŞTIRILMIŞ CADDE VE SOKAK ÖRNEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	35
3.1 Dünya'da Yayalaştırılmış Alanlara Örnekler	36
3.1.1 Kopenhag Danimarka	37
3.1.2 Strasburg Fransa	40
3.1.3 Münih Almanya.....	43
3.1.4 Woonerf Hollanda	45
3.1.5 Siena İtalya.....	49
3.1.6 La Rambla İspanya	51

3.1.7 Asahikawa Japonya.....	54
3.2 Amerika'daki Yayalaştırma Çalışmaları	57
3.2.1 Santa Monica place	57
3.1.6 Minesota Mineapolis.....	58
3.1.7 New York	60
3.3 Türkiye'den Örnekler.....	63
3.2.1 Eskişehir- Doktorlar caddesi	63
3.2.2 Konya -Zafer alanı	66
3.2.3 İzmir- Kıbrıs Şehitleri caddesi.....	68
3.2.4 Ankara - Yüksel caddesi.....	69
3.4 Bölüm Sonucu	71
4. İSTANBUL'DA YAYALAŞTIRMA UYGULAMALARI VE BEYOĞLU	
İSTİKLAL CADDESİ ÖRNEĞİNDE BAŞARI DEĞERLENDİRİLMESİ	73
4.1 İstanbul'da Yayalaştırma Yaklaşımlarının Genel Değerlendirilmesi	73
4.2 İstanbul'da Yayalaştırılmış Cadde ve Sokakların Değerlendirilmesi	75
4.2.1 İstanbul-Beyoğlu /İstiklal caddesi(1990	75
4.2.2 İstanbul- Nuruosmaniye caddesi (1991).....	77
4.2.3 İstanbul – Bahariye caddesi (1992).....	80
4.2.4 İstanbul – Avcılar – Marmara caddesi (2003)	80
4.2.5 İstanbul – Beyoğlu - Fransız sokağı (2004)	83
4.2.6 İstanbul – Beyoğlu Talimhane bölgesi (2004).....	84
4.2.7 Eminönü (2008)	85
4.3 Beyoğlu İstiklal Caddesinin Başarı Değerlendirmesi.....	86
4.3.1 Beyoğlu-İstiklal caddesinin tarihi gelişim süreci amaç ve hedefleri	86
4.3.2 İstiklal caddesinin başarı değerlendirilmesi	92
4.3.2.1 Erişim & bağlantılar	93
4.3.2.2 Arazi kullanımı dokusu & fonksiyonel dağılım.....	98
4.3.2.3 Mekansal kalite & konfor & imaj & peyzaj	101
4.3.2.4 Kullanım zamanı	106
4.3.2.5 Sosyal yaşam	108
4.4.Bölüm Sonucu	113
5. SONUÇ	115
KAYNAKLAR.....	121
EKLER	125

KISALTMALAR

İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
UKOME	: Ulaşım Kordinasyon Merkezi
ÇGDYY	: Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği
GIS	: Coğrafi Bilgi Sistemi
WHO	: Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization)

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 2.1 : Kişilerin günlük ulaşım türleri.....	4
Çizelge 2.2 : Dünya'daki Türkiye'deki yayalaştırılmış alanların uygulama yılları ve ve uygulama ölçeği.....	36
Çizelge 3.1 : Yaya yolculuklarının amaca göre dağılımı	64
Çizelge 4.2 : Beyoğlu ,stiklal caddesi ulaşım ve erişebilirlik	94
Çizelge 4.3 : 1986-2005 Fonksiyon analizleri	100
Çizelge 4.4 : Gürültü düzeyi	107
Çizelge 4.5 : Dünya'daki yayalaştırılmışcadde örnekleri ile Beyoğlu İstiklal caddesi başarı ölçütleri kapsamında karşılaştırma.....	112

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2.1 : Sienada kısmi yayalaştırmaya örnek.....	10
Şekil 2.2 : Araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırmaya örnekler	11
Şekil 2.3 : Araç ve yayanın birlikte olduğu Sanfransisko'dan örnekler	12
Şekil 2.4 : Otopark.....	18
Şekil 2.5 : New York'ta araç yaya birlikte	29
Şekil 2.6 : İstanbul'dan örnek	20
Şekil 2.7 : Piazza Del Cambo.....	20
Şekil 2.8 : Turistler	21
Şekil 2.9 : Albany.....	22
Şekil 2.10 : Yeme içme yerleri.....	23
Şekil 2.11 : New York Madisson Mall	24
Şekil 2.12 : Pomona California	24
Şekil 2.13 : Tabela ve afişlerden arındırılmış cepheler	25
Şekil 2.14 : Billboard.....	26
Şekil 2.15 : Billboard.....	26
Şekil 2.16 : Stroget caddesi gece.....	27
Şekil 2.17 : Times Meydanı gazete büfesi	29
Şekil 2.18 : Bilet gişesi	29
Şekil 2.19 : Rockefeller buz pisti	30
Şekil 2.20 : Central Park NY	30
Şekil 2.21 : Sakarya şehir meydanı	31
Şekil 2.22 : Amerika'da şehir meydanında etkinlik	31
Şekil 2.23 : sanat eserleri	32
Şekil 2.24 : İzmir Karşıyaka	32
Şekil 2.25 : Yaya mekanında heykeller	32
Şekil 2.26 : Arizona Londra Köprüsü Havasu gölü	33
Şekil 3.1 : Yayalar cenneti Stroget caddesi	37
Şekil 3.2 : Kopenhag'ta ilk otomobilden arındırılmış caddesi Stroget	39
Şekil 3.3 : Kopenhag'ta arabasız alanları ve meydanlar.....	39
Şekil 3.4 : Strasburg Kentindeki tarihi yaya alanları.....	41
Şekil 3.5 : Strasburg'ta tramvay yolu	42
Şekil 3.6 : Strasburg'ta minitramla gezme imkanı	42
Şekil 3.7 : Münih tarihi kent	44
Şekil 3.8 : Münih'te trafikten arındırılmış bölge	44
Şekil 3.9 : Münih kent içi.....	44
Şekil 3.10 : Münih gece	44
Şekil 3.11 :Münih	45
Şekil 3.12 : Woonerf'lerde yaya taşıt birlikte yollar	47

Şekil 3.13a: Haarlemstraat caddesi.....	48
Şekil 3.13b: Haarlemstraat caddesi.....	48
Şekil 3.14 : Breestraat caddesi.....	49
Şekil 3.15 : Piazza Del Cambo	50
Şekil 3.16 : Piazza Del Cambo	51
Şekil 3.17 : Yaya yolu üzerinde çınar ağaçları.....	52
Şekil 3.18 : La Rambla.....	53
Şekil 3.19 : caddeden görünüm.....	53
Şekil 3.20 : canlı heykeller	54
Şekil 3.21 : Heiwa Asahikawa.....	56
Şekil 3.22 : Heiwa çarşısı	56
Şekil 3.23 : Alışveriş merkezi.....	58
Şekil 3.24 : Mineapolis skywayve Nicollet çarşı yolu.....	59
Şekil 3.25 : Skyway'den görünüm.....	60
Şekil 3.26 : Broadway Plaza.....	61
Şekil 3.27 : Herald Square yayalaştırma öncesi ve sonrası.....	62
Şekil 3.28 : Herald Square tam bir yaya alanı	63
Şekil 3.29 : Herald Square.....	64
Şekil 3.30 : Doktorlar caddesi	65
Şekil 3.31 : a Şehrin her köşesinde parklara yer verilmiştir.....	65
Şekil 3.31 : b Porsuk çayı üzerinde yayalar	65
Şekil 3.32 : Zafer Alanı	68
Şekil 3.33 : su fışkıyelerini görmekteyiz.....	68
Şekil 3.34 : Kıbrıs Şehitleri caddesi.....	69
Şekil 3.35 : Kıbrıs Şehitleri caddesi.....	69
Şekil 3.36 : Caddeden görünüm.....	69
Şekil 3.37 : Ankara'nın yeni yaya bölgesi	70
Şekil 3.38 : Ankara'nın yeni yaya bölgesi	70
Şekil 4.1 : İstiklal caddesi yayalaştırma öncesi ve sonrası	76
Şekil 4.2 :Nuruosmaniye yayalaştırma öncesi ve sonrası	78
Şekil 4.3 : Nuruosmaniye	78
Şekil 4.4 : Nuruosmaniye	79
Şekil 4.5 : Bahariye Caddesinin günümüzde görünümü	80
Şekil 4.6 : Marmara caddesi	82
Şekil 4.7 : Marmara caddesi	82
Şekil 4.8 : Marmara caddesi	82
Şekil 4.9 : Marmara caddesi	82
Şekil 4.10 : Marmara caddesi	82
Şekil 4.11 : Beyoğlu Fransız Sokağı.....	83
Şekil 4.12 : Beyoğlu Fransız Sokağı.....	84
Şekil 4.13 : Talimhane	84
Şekil 4.14: Taksim Meydanı geçmişteki görünümü	85
Şekil 4.15 : Eminönü	85
Şekil 4.16 : Eminönü'nde tarihi Mısır Çarşısı.....	86
Şekil 4.17 : Eminönü'nde yayalar.....	88
Şekil 4.18 : İstiklal cadde yeri	87
Şekil 4.19 : Eski Beyoğlu	88
Şekil 4.20: Pera'dan görünüm	89

Şekil 4.21 : İstiklal Caddesi'nin İstanbul içindeki yeri	90
Şekil 4.22 : Beyoğlu İstiklal Caddesi ulaşım bağlantıları.....	95
Şekil 4.23 : Cadde üzerindeki bariyerlerin dağılımı.....	96
Şekil 4.24 : Bariyerlerde tasarlanmış plaka okuma sistemi.....	96
Şekil 4.25 : Çalışma Alanı içerisindeki trafiğe açık ve yaya kullanımlı sokaklar	97
Şekil 4.26 : İstiklal Caddesindeki çalışma alanı.....	98
Şekil 4.27 : Fonksiyon dağılımları	101
Şekil 4.28 : Beyoğlu İstiklal caddesi İmaj Analizi.....	103
Şekil 4.29 : İstiklal caddesi'nin bu günkü durumu.....	105
Şekil 4.30 : İstiklal Caddesi Eğlence Mekanları Dağılımı.....	107
Şekil 4.31 : İstiklal Caddesi gürültü haritası.....	108
Şekil 4.32 : Nisan gösterileri.....	111
Şekil 4.33 : :Nisan gösterileri.....	111
Şekil 4.34 : :Nisan gösterileri	111
Şekil 4.35 : :Nisan gösterileri.....	111
Şekil 4.36 : :Nisan gösterileri	111

YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN KENTSEL MEKANDA BAŞARISININ DEĞERLENDİRİLMESİ İSTANBUL-BEYOĞLU/İSTİKLAL CADDESİ ÖRNEĞİ

ÖZET

Tarih içerisinde yayalara ait bir kavram olan sokak kavramı, zamanla taşıtların egemenliğine teslim olmuş, yayalar göz ardı edilerek senelerce bu şekilde kalmıştır. Kentler sanayi devrimi ve teknolojik gelişmeler sonucunda hızlı bir nüfus artışına uğramış, buna bağlı olarak hızlı konut artışıyla kentlerimiz beton yığını haline gelmiştir. Kent yaşamı beraberinde kültürel, kentsel ve mekansal problemleri de getirmiştir. Bu bağlamda yayalaştırma düşüncesi bir çözüm olarak görülmüştür. Tezin amacı yayalaştırılmış mekanların başarısının, sürdürülebilirliğinin devamlılığının, bilinebilirliğinin, başarı ölçütleri altında incelenip değerlendirilmesinin yapılmasıdır. Yayalaştırma uygulamalarının başarılı olması için belirlediğimiz kriterler: Erişim ve bağlantılar, arazi kullanımı ve fonksiyonel dağılım, mekansal kalite, kullanım zamanı, sosyal yaşamdır. Belirlediğimiz amaca erişebilmek için yöntem olarak Avrupa ve Amerika'daki yayalaştırma örneklerinin başarı değerlendirilmesi yapılmıştır. Dünya'da başarılı bulunan yayalaştırılmış cadde ve sokaklar, İstanbul da başarılı bir örnek olan İstiklal caddesi arasında karşılaştırılmalı değerlendirilmesi yapılmıştır. Yaptığımız karşılaştırmalı değerlendirme tezin bütününde yaptığımız analizlerin sonucudur. Çalışma beş bölümden oluşmaktadır.

İlk bölümde giriş, tezin amacı ve beraberinde tez çalışmasının yönteminden bahsedilmiştir. Tezin ikinci bölümünde kentsel ulaşım sınıflaması yapılmış kavramının tarih içinde değerlendirilmesiyle yayalaştırma biçimleri incelenmiştir. Ayrıca bu bölümde yayalaştırma uygulamalarının amaç ve hedefleri incelendiği gibi yayalaştırma uygulamalarının başarı ölçütleri değerlendirilmiştir. Üçüncü bölümde, dünyada ve Türkiye'de yayalaştırma çalışmaları örneklerle incelenmiş başarı ölçütleri üzerinden değerlendirilmiştir. Dördüncü bölümde, İstanbul'daki yayalaştırma uygulamaları incelenmiştir. Caddelerin İstanbul için yayalaştırma yaklaşımlarının genel değerlendirmesi öncelikli olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesinin UKOME bünyesinde 1994-2009 yılları arasında tablo dökümü verilen yayalaştırma uygulamalarının İstanbul kent mekanındaki dağılımı incelenmiş ve görselleştirilmiştir. Bu haritalamada mahalle bazında veriler cadde ve sokaklar özelinde nokta olarak verilmiştir. Öncelikle hangi tarihler arasında uygulamaların dağıldığı, ikinci olarak ise İstanbul genelinde nasıl yoğunlaştığı ve ana ulaşım bağlantılarıyla ilişkisi verilmiştir.

Aynı bölümde Beyoğlu İstiklal caddesinin başarı değerlendirilmesi; çeşitli konu başlıkları altında daha önce yapılmış akademik çalışmaların tespitleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin ve Beyoğlu Belediye'sinin verileri incelenerek, alanda yapılan tespit çalışmalarıyla yorumlanmıştır. İstiklal caddesinin başarı ölçütleri

incelenmesi sonucunda daha önce ele aldığımız uluslararası yayalaştırılmış cadde ve sokaklar başarı ölçütleri kapsamında karşılaştırılmalı değerlendirilmiş ve İstiklal caddesi uluslararası örneklerin arasında ikinci sırada başarılı bir örnek olarak yer almaktadır.

THE ASSESSMENT OF SUCCESS OF THE PEDESTRIANIZED STREETS IN URBAN PLACES: THE CASE OF İSTIKLAL STREET, BEYOĞLU, İSTANBUL.

SUMMARY

Streets belong to pedestrian through the history has been dominated by vehicles by the time and as pedestrians being overlooked, stayed this way for years. Towns have been exposed to a population rise due to the industrial revolution and technological advances, thus causing a rapid increase in the number of residences, our cities have become a mass of concrete. Therefore, various solutions have been sought in cities in order to respond the recreational need of public. City life brings along with cultural, urban and area problems. In this quest pedestrianizing has been considered as a solution. Thesis meaning, achievement of pedestrianizing places, permanences, known, are evaluated under the performance criterias. The criterions for pedestrianizing applications: Acces and connections, using land and functional dispersal, place quality, tenancy breathing space, social life. This study is formed of five chapters.

In the first chapter, introduction, the purpose of the thesis and the method of the thesis are mentioned. In the second chapter, under the topic “conceptual explanations and definitions”, the urban transportation is sorted and pedestrianizing methods are surveyed by evaluation of pedestrianizing concept throughout history. Also in this chapter, success criterias of pedestrianizing applications are evaluated as well as the purposes and the objects of pedestrianizing applications are surveyed. In the third chapter, pedestrianizing applications are studied with samples from World as well as Turkey and are evaluated under the performance criterias. In the forth chapter, pedestrianizing applications in Istanbul are evaluated. In the evaluation for Istanbul, the distribution of pedestrianizing applications, which are derived from the data chart covering the period 1994-2009 and given by the Istanbul Metropolitan Municipality under the constitution of UKOME are surveyed and visualized. In this mipping, neighbourhoods are given as spots besides streets and roads. The distribution of the dates of applications are given primarily and secondly the density through Istanbul and the relationship with the main transportation system are given.

Also in this chapter, Beyoglu Istiklal Street is evaluated within the context of performance criterias. Performance evaluation of Istiklal Street is commented with fixation work prepared at the field, while investigating the data of Istanbul Metropolitan Municipality as well as Beyoglu Municipality with observing previous academic studies fixations under several headings. The success of selected cases of pedestrianization projects are evaluated comparatively by reference to the performance criteria and the case of İstiklal Street is assessed as a successful in the selected case. The Istiklal street second succesful case in international cases.

GİRİŞ

Günümüzde özellikle İstanbul’da yapılan yayalaştırma projelerinin sayıca arttığı ve yoğunlaştığı görülmektedir. Yayalaştırılma yaklaşımı kent planlama disiplinin önemli bir çözüm aracı olsa da bu projelerin belli uygulanma kriterleri ve prensipleri çerçevesinde geliştirilmemiş oluşu kentle bütünleştirilemeyen uygulamalara dönüşmektedir. Proje geliştirme ve uygulamada yetki sahibi olan yerel yönetimlerin işlevsel bütünlük ulaşım sistemindeki süreklilik ve erişebilirlik yerel halk kullanıcı talepleri ve mekansal gereksinimler gibi konularda gerekli analiz ve tespitleri üretmeden seçtikleri yayalaştırılma bölgeleri kullanışsız olduğu gibi terk edilen mekanlar ve bölgede giderek azalan ekonomik değer olarak sonuç vermektedir.

Bu nedenle kentsel ulaşımında bir çözüm olarak üretilen ve günümüzde özellikle Avrupa ülkelerinde gelişmişlik düzeyi ile ilişkilendirilen yayalaştırma uygulamaları ülkemizde sistematikten uzak rastlantısal mekansal tercihler içerisinde üretilmektedir. Her ilçenin en önemli cadde ve sokağının yayalaştırılması kentsel yaya ulaşımında bütünlüğü ve devamlılığı sağlamayacaktır.

1.1 Çalışmanın Amacı

Kentsel alanda yayalaştırma kararı alınan cadde ve sokakların planlama ve tasarım kararları bütününde değerlendirilmesi ve kentsel mekansal bütünlük içerisinde değerlendirilerek uygulanması varsayımından hareketle geliştirilen bu çalışma, Avrupa ve Amerika’da süregelen yayalaştırma uygulamalarını inceleyerek, Türkiye ve İstanbul kenti özelinde mevcut durumdaki uygulama sürecini değerlendirmeyi ve varsayımı kapsamında tartışmayı amaçlamaktadır.

Beyoğlu İstiklal Caddesi daha önce yapılmış akademik çalışmaların tespitleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin ve Beyoğlu Belediye’sinin verileri ile alanda yapılan tespit çalışmaları yardımıyla başarı ölçütlerinin incelenmesi, aynı zamanda İstiklal caddesi başarı ölçütleri uluslar arası yayalaştırılmış cadde ve sokakların başarı ölçütleri kapsamında karşılaştırılmalı bir değerlendirilme yapılması ve yorumlanmasıdır.

1.2 Çalışmanın Yöntemi

Yayalaştırılmış alanların tarihsel süreci, yayalaştırılma biçimleri literatür araştırmalarıyla yapılmıştır. Belirlenen amaca erişmek için öncelikle yayalaştırılmış sokakların başarı değerlendirilmeleri yapılmıştır. Dünyadaki uygulamalar başarı değerleri adı altında incelenmiştir. Ayrıca Türkiye’de ve İstanbul’da geliştirilen yayalaştırma uygulamalarının amaç ve uygulamaya geçiş hedefleri aktararak tartışılmıştır.

Konu genelinde yapılan bu analizlere temellenen uygulama çalışması için İstanbul kenti özelinde 1994-2009 kesitinde İstanbul Büyük Şehir Belediyesi tarafından kararı alınarak yayalaştırma uygulaması gerçekleştirilen tüm cadde ve sokakların dökümü yapılan listesi üzerinden haritalaması yapılarak, veriler GIS ortamında dönüştürülmüştür.

İstanbul genelinde incelenen yayalaştırılmış cadde ve sokakların içinden ayrıca Beyoğlu İstiklal caddesi literatür çalışmaları, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin verileri Beyoğlu Belediyesinin yapmış olduğu çalışmalar ve gözlemlerimiz ile daha önce kabul görmüş başarı ölçütleri doğrultusunda incelenmesidir. İstiklal caddesi ele aldığımız başarı ölçütleri kapsamında dünya’daki başarılı yayalaştırılmış cadde örnekleri ile karşılaştırılmalı değerlendirilmesinin yapılmasıdır

2. KENTSEL ULAŞIM SINIFLAMASINDA YAYALAŞTIRILMIŞ CADDE VE SOKAK UYGULAMALARININ BAŞARI DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1 Kentsel Ulaşım Sınıflamasında Yayalaştırılmış Sokakların Yeri Ve Önemi

Yayalık, diğer insanlara ve çevreye hiçbir zarar vermeyen, insanın kendi sağlığına da katkıda bulunan bir ulaşım biçimi olarak görülür (Aru,1965).

Yayalar kent nüfusunun büyük çoğunluğunu meydana getiren ve toplumun her kesiminden gelen bir kitle olarak görülür. Yayalar, bebekler, çocuklar, hamileler, yaşlılar her yaştan insanlar, engelliler ve herhangi bir biçimde yük taşıyanlardan oluşan bir topluluktur.

Yaya hareketleri Amos Rapaport'a göre şöyle sınıflandırılmıştır: (Rapaport, 1987)

Yaya Dış Hareketleri

Yollar üzerinde kültürle göre değişiklik gösteren ve teknolojiyle paralel gelişen araç ve canlı hareketleridir.

Dinamik Yaya hareketleri

Yol mekanında insanların yürümeleri, koşmaları, kısacası bir yerden bir yere ulaşmak, alışveriş yapmak gibi durağan olmayan hareketlerdir.

Statik Yaya Davranışları

Oturmak, dinlenmek, çalışmak, yatmak, yemek yemek, oynamak, uymak ve buna benzer durağanlık gösteren mekanın uzun süre kullanımını gerektiren hareketlerdir . (Rapaport, 1987)

Yaya ulaşımı; varmak istedikleri yere veya ona yakın noktaya yürüyerek ulaşmak isteyenler için özel olarak tasarlanmış tamamı yayalara ayrılmış gerekli alt yapı hizmetleri ile donatılmış araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen güvenilir, temiz, kendine özgü alt yapı olan bir ulaştırma sistemidir. Yaya ulaşımı dünyadaki en ucuz ulaşım sistemidir. **Yaya yolu ise,** Motorlu araç trafiğinden arındırılmış yalnız bireylerin kullanabilecekleri yaya akım yüzeyleridir. (Aru, 1965).

Kent içindeki bütün ulaşımlar yaya olarak yapılmaktadır. Yolculukta kullanılacak araca giderken araçtan inince insanlar gidecekleri yere yürüyerek giderler, bu nedenle yaya olmak insanların en doğal ulaşım şeklidir.

Günümüzde kent içi ulaşım daha çok araçlara bağılı görünmektedir. En çok kullanılan ulaşım biçimi yürüyüştür fakat kent içinde insanların otomobile ve toplu taşıma araçlarına bağılı olduğunu görmekteyiz.

Kısa mesafeler için; Litman (2005) yürüyüşün yeterli olduğunu savunmuştur. Bir gün içinde yapılan hareketlerde günlük ulaşım türlerini (çizelge 2.)1’de görmekteyiz.

Çizelge 2.1: Kişilerin günlük ulaşım türleri (Todd Litman,2005)

Amaç	Tür
İş yerine	Toplu Taşıma, Servis ya da Özel Araç
Otoparktan iş yerine	Yürüyüş
Öğle molası (yemek ve diğer ihtiyaçlar)	Yürüyüş
Öğle molasından sonra iş yerine	Yürüyüş
İş yerinden otoparka	Yürüyüş
Eve	Toplu Taşıma, Servis ya da Özel Araç
Ticari merkeze (alışveriş vs.)	Bisiklet
Dükkanlar arası yolculuk	Yürüyüş
Ticari merkezden eve	Bisiklet
Köpeklerle yürüyüşe çıkma	Yürüyüş
Araç	2 yolculuk (% 20)
Yürüyüş	6 yolculuk (%60)
Bisiklet	2 yolculuk (% 20)
Toplam	10 yolculuk (%100)

Litman’ın sunduğı bu örnek tabloda, bisikletli yolculuklar araçla değiştirilse bile yürüyüşle yapılan yolculuklar % 50’den fazlayı kapsamakta olduğunu görmekteyiz.

Mohan (2009) araçların teknolojik gelişimine bağılı olarak ulaşım türü olarak yaya kullanımında farklı evrelerden geçtiğini, günümüzde ülkelerin gelişmişlik düzeyinin yaya ulaşımına bir tercih faktörü olduğunu vurgulamaktadır.

1933 yılında Atina’da toplanan Milletlerarası Modern Mimari Kongresinde (CIAM), kentsel fonksiyonlar; barınma, çalışma, dinlenme ve ulaşım olarak sınıflandırılmıştır.

Aynı kongrenin kararlarına göre dördüncü fonksiyon olarak ulaşımın tek amacı diğer üç fonksiyon arasındaki bağlantıyı kurmaktır.

Kentsel fonksiyonlardan ulaştırmanın sağlanması temel oluşturan ve bir kenti tanımlayan elemanlardan biri olan yolların tarihçesi insanların topluluk olmaya başladığı döneme dayanır. İnsanların hareketliliği ve birbirleriyle karşılıklı ilişki ve haberleşme gereksinimine bağlı olarak yol mekanının ilk örnekleri olarak patikalar görölmektedir.

İnsan ilişkilerinin tarih boyunca etkileyen, uygarlıklar arasında költür taşımacılığında önemli bir kentsel mekan öğesi olan yolun belli tarih evrelerinde, önemli uygarlıklar içinde ne şekilde düzenlendiği önemlidir.

Örneğin Mısır'da (M.Ö. 3000-4000) Nil Nehri boyunca çöl yolları düzenlenmiştir. Yine bu yollarda insanları iklim itibari ile korunmalarını sağlayan elemanlar ve döşeme kaplamaları yapılmıştır. Çin'de ilk kent yollarının birbirini dik kesen bir aę oluşturduğu, Suriye'de tek izli sadece geçiş imkanı veren, yönlendirici yol işaretlerinin taş olduğu, yol kenarında çeşmeler sarnıçlar olduğudur. İlk yaya yollarına M.Ö. 600 yıllarında Babil'de rastlanmaktadır. Bu yollar 60 cm genişliğinde dar sokaklardır. Yunan uygarlığında ise yaya yollarının özellikle eğimli alanlarda kullanıldığı bilinmektedir (Giritlioğlu,1991aktaran).

Yol kaplaması olarak yaya ve taşıt için değişik büyüklüklerde taş kaplamalar kullanılmıştır. Millet'te taşıt yolunda küçük, yaya yolunda büyük taş kaplamaların kullanıldığı bilinmektedir. Yaya yolları 1.65m., taşıt yolları 3.5m. genişlikte düzenlenmiştir. Yol kenarlarında yönlendirici taş levhalar, uzaklık gösteren işaretler kullanılmıştır.

Roma'da 'düz yol, en kısa yoldur' prensibinden hareketle birbirine dik ve diyagonal keşişen yollar yapılmıştır. Uzaklık veren ve yönlendiren levhalar kullanılmıştır. Yol kaplaması olarak küçük taş kaplama, arnavut kaldırımı, dökme taş, mozaik gibi kaplamalar kullanılan Roma Devrinde M.Ö. 1000 yılında Pompei şehrinde de taşıt ve yaya yolu ayrımı görölmektedir.

İnsanoğlunun yerleşik hayata geçmesinden yaklaşık olarak 10.000 yıl öncesinden 17. Yüzyıla kadar, basit bir hesaplara, 9.600 yıl boyunca insanlar yerleşim yeri içi ulaşımlarını büyük oranda yürüyerek gerçekteştirmekteydi. Bu nedenle kentler daha çok insan ölçeğinde gelişme göstermiştir (Vuchic,1981).

Ortaçağ döneminde yol mekanı ilk önceleri oturma işlevinin uzantısı gibi düşünülürken, daha sonraki dönemlerde oturma ve çalışma eylemlerinin birleşmesiyle çalışma işlevini de kapsamıştır.

Yeniçağ döneminde başlayan ticari gelişme ve kentten kente alışverişler, yol mekanındaki gelişmeyi paralelinde getirmiş, Rönesans ve Barok dönemlerinde bu akımların etkisiyle kent dokusu içinde işlev ve fonksiyon olarak farklılık göstermiştir.

19. y.y. da ise yol mekanı, gelişen teknoloji ve değişen araçlara göre ve yayaların ihtiyaçlarına göre farklı düzenlemelerle, arkadlı galerili olarak gelişmiştir. 20.y.y. da ise gerek artan ve gelişen teknolojik araçların çokluğu, gerek büyüyen kentlerin birbiriyle olan ilişkileri, gerekse insanların kullandığı ihtiyaçları doğrultusunda yol mekanları yeni boyutlara ulaşmıştır. Ayrıca 19. yüzyılda ağırlıklı kullanılan ulaşım araçlarından olan tramvay ve bisiklet, 20. Yüzyıla gelindiğinde yerlerini otomobile bırakmıştır. Böylece otomobilin kullanılmasıyla kentlerdeki değişimin başlangıcı gözlenmektedir (Gehl ve Gemzoe 2001).

Cadde ve sokakların yaya alanlarına dönüştürülmesi ilk olarak 1926 da Almanya'nın Essen şehrindeki Limbecker Strase de gerçekleştirilmiştir. 2. dünya savaşından sonra yaygınlaşan 1969 da sayıları 63 e ulaşan yayalaştırma örnekleri tarihi kent merkezinde dar alışveriş caddelerindeki trafik sıkışıklığından ortaya çıkmıştır. Yayalaştırılmış sokak kavramı pek çok kentte uygulanmıştır 1973 yılındaki petrol krizi yayalaştırılma ve toplu taşımacılık politikalarının uygulamaya geçmesine hız kazandırmıştır (Giritlioğlu,1991aktrn).

Bu dönemde yapılan yayalaştırma çalışmalarında bu alanlar daha çok sosyal açıdan değerlendirilmiş ve düzenlemeler bu yönde yapılmıştır Münih'teki yayalaştırma çalışması bu dönemde yapılan çalışmalara örnektir. Münih'teki yayalaştırma çalışması başarısı ile tüm Almanya'ya bir model oluşturmuştur (Robertson,1994).

Tamamen yayalaştırılmış alanlarda, başarının sağlanması için insanları buraya çekebilecek aktivitelerin yoğun bir şekilde kullanılmasına dikkat edilmiştir. Bunun yanı sıra yer seçimi yapılırken; tarihi bir merkez olması, merkezi iş alanı içeriğinde bulunması, çevresinde üniversite gibi fazla kişi barındıran mekanların yer alması, yayalaştırmanın başarısını artıran faktörler arasındadır (Rubenstein,1992).

Mohan'a (2009) göre kentsel ulaşım süreci dört evrede değerlendirilmektedir.

1850 öncesi- Mekanikleşme öncesi devir; Ulaşım hızı (yürüyerek) yaklaşık saatte 5 km dir. Şehrin çapı 5 km den daha azdır ve zengin yada fakir aynı hızda seyahat etmektedir.

1850-1920: Buharlı makine/ tren/ Tramvay/bisiklet devri; Demiryolu ağırlıklı ulaşım 19.yy ortalarındaki ilk mekanikleşmedir. Bisiklet 19 yy sonunda görülmeye başlanıyor. Ve ticari araçlar onu izliyor. Ortalama hız saate 10-15 km, şehir formu mevcut raylı vagonlara göre biçimleniyor ve şehir büyüklüğü 10 km çapın içerisinde.

Endüstri döneminde, buhar gücünün ulaşımında kullanılması ile yeni bir çağ başlamıştır. Bunu benzin ve motor çağları izlemiştir. Otomobilin ulaşımında kullanılması, hızlı nüfus artışı, şehirleşme ile birlikte ulaşımında birçok problemlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu sorunların en belirgin, sebebi fiziksel dokunun yeni ulaşım sistemi ve araçlarına uygun olmamasıdır. Bu alanlardaki ulaşım sistemi benzinli araçlara göre yapılmamıştır (Kıbrıslı,1988).

1920-1950 Metro-Otobüs- Araba devri; Dizel motor ve toplu üretilen araçlar bu dönemin ilk 20 yılında kullanılıyor ve özellikle Amerika da ulaşım türü ve hızı değişiyor. Ortalama ulaşım hızı saatte 30 km erişiyor, otobüsler raylı taşımacılığın yerini alıyor ve metro ulaşımına ekleniyor. Bisiklet ve bireysel ulaşım azalıyor.

1950 sonrası; Araba devri; Bu devirde arabalar tüm zengin yada orta üstü gelir düzeyinde şehirde en baskın ulaşım türü oluyor. Metro özellikle zengin şehirlerde gelişiyor. Otobüs ve minibüs ve dolmuş taşımacılığı özellikle düşük gelir grubu şehirlerde tercih ediliyor. Ulaşım hızı saatte 50 km hıza erişiyor. Şehirlerin büyüklüğü artık 20-30 km bir çapın içinde tanımlanıyor.

Düşük ve orta gelirli ülkelerde 1950 den sonra gelişen durum çok merkezlilik, karma kullanımlar, kısa süreli ulaşım ile erişim ve yürüme ve kamu taşımacılığıyla paylaşmalı bir taşımacılık tercih etmiştir. Birçok ülke ve şehir yönetimi özellikle iklimsel değişim gibi çevresel tehditler karşısında geleceğini planlamak zorunda kalmıştır (CEC 2001;Di Lucia & Nilsson 2007;ETAAC 2008;European Commission 2001;Fuglestedt et al. 2008;Hensher 2008;King Review Team 2007;King Review Team 2008;Li & Tamura2003;Nicolas & David 2009; Niederberger 2005 içinde Mohan (2009).

Türkiye’de 1950’lerden sonra ise hızla gelişen şehirler, nüfus yoğunluğu sonucunda ulaşımında birçok problemler ortaya çıkmıştır. 1955-1960’lı yıllarda ‘şehirlerin güzelleştirilmesi’ amacıyla gerçekleştirilen imar hareketlerinde tarihi şehirlerde yeni yollar açılmış, mevcutlar genişletilmiş, ancak sorunların ortadan kaldırılmasında başarılı olunamamıştır. ‘Trafikçi yaklaşım’ olarak nitelendirilen bu yaklaşımlar 1970’lere kadar sürmüştür (Kılıçaslan,1978).

Mohan’nın (2009) gerek toplu taşımayı gerekse de yaya ulaşımını özellikle gelişmekte olan ülkelere önemli bir ulaşım biçimi olarak öne çıkarttığı görülmektedir. Bunun gerekçesi olarak günümüzdeki iklimsel değişimleri, çevre kirliliğini, trafik sıkışıklığından kaynaklanan insan temelli sorunları, trafik kazaları ve hava kirliliği değerlerini 21. Yüzyıl için ön planda tuttuğunu vurgulamaktadır.

Yanısıra, başarılı bir kentsel ulaşım modelinde teoride ve tasarımda trafik güvenliği, yollarda informal eylemlerin tasarımı ve geliştirilecek tasarımla suçu engellemek, gelir dağılımından kaynaklanan eşitsizliği gidermek gibi toplumsal, ekonomik ve sosyal değerleri de öne çıkartmaktadır.

2.2. Yayalaştırma Biçimleri

Dünyada ve Türkiye’ de kent merkezlerine girip çıkan araçlar yayaların rahat dolaşımını engellemekte ve merkezlerde karışıklığa neden olmaktadır. Bu tür durumlarda kent merkezlerinde yolların sadece yayalara ayrıldığı yayalaştırma uygulamasına gidilmektedir

Yayalaştırma, Kent yollarından bir bölümünün yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzenleme ve tasarımla yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması yöntemi olarak da bilinmektedir (Keleş,1980).

Yayalaştırılma kavramından algılanması gereken sadece yaya merkezli ve taşıta yasaklanmış bölgeler değil taşıtların kontrollü dolaşımını sağlandığı yaya yoğunluğu hareketleri ve aktivitelerinin iyi gözlemlenmesi sonucu oluşturulmuş insani öğelerin ön plana çıkarıldığı bir ulaşım sisteminin tasarlanmasıdır. Araçların hızlarını azaltacak bölmelere ayrılmış güzergah oluşturarak kentin belirli bölgelerine özel araç girişini belirli saatler arasında sınırlayarak ya da caydırıcı fiyatlarla ücretlendirerek trafik akışında otomobille sınırlama getirmek gibi uygulamalar araç trafiğinin

tamamen ortadan kaldırmadan yaya öncelikli bir sistem oluşturmak amacıyla kullanılan yöntemlerdir.

Yaya alanları kent içindeki yaya öncelikli alanlardır. Yaya sokaklarından farkı lineer bir özellik göstermemeleridir. Kentsel işleve bağlı olarak örneğin taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının koruma alanı, alışveriş ve tören alanları, dinlenme eğlence, eğitim vb. nedenlerle kent içinde bir bölgenin taşıt trafiğinden arındırılarak yayalara ayrılmasıdır (Brambillo-Longo,1997).

Başarılı bir yayalaştırma çalışması yapabilmek için başta yayalaştırma alanına erişebilirliğin yüksek olması ve yaya yolları ile taşıt yollarının kesişmemesi gerekmektedir (Giritlioğlu,1991).

Bu nedenle Avrupa’da yapılan yayalaştırma çalışmaları genellikle tren istasyonlarının veya ana ulaşım akslarının yakınlarda olmuştur. Ayrıca yaya yollarında, hafif raylı sistemin kullanıldığı görülmektedir (Warren,1998).

Yayalaştırma dünyada üç farklı şekilde uygulanmaktadır:

- Tamamen yayalaştırma ,
- Süreli yayalaştırma,
- Araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma şeklinde sınıflandırılır,(Aru, 1965).

2.2.1.Tamamen yayalaştırma

Turizm ticaret alanlarında araç yollarının tamamen trafiğe kapatılarak yaya mekanından taşıtların arındırıldığı durumdur. Bu yayalaştırma biçiminde, alış veriş mekanına taşıt girmemekte, yaya rahatlıkla alış verişini yapabilmekte ve gezebilmektedir. Bu mekanı daha önce kullanabilen taşıtlar için yeni yol düzenlemelerine gidilmektedir. Ancak, yaya ile taşıt yolları arasındaki ilişkinin en uygun şekilde çözümlenmiş olması gerekmektedir.

Yayalaştırılmış yollar araçlara ait olan yolların kesişme bölgelerinde yine yayalar önceliklidir

Bir sokak trafiğe kapatıldığı zaman yer döşemeleri yenilenir, sokak ağaçlandırılır, donatı elemanları eklenir, heykel su ögesi gibi diğer unsurlarla yayaya kaliteli bir

evre hazırlanır. Yaya sokaklarının sürekli canlı kalabilmesi için yakın çevredeki odak noktalarıyla bağlantının iyi sağlanması gerekmektedir (Rubertstein,1992).

2.2.2. Süreli yayalaştırma

Yapılacak uygulamanın belirlenebilmesi için detaylı bir alan araştırmasının yapılması gerekmektedir. Bu nedenle araç yoluna ilişkin en yoğun yaya kullanımı saatlerinin tespit edilerek, yaya sayımları yapıldıktan sonra kapatılması gereken zaman aralığı ve yolun hangi kısımlarının kapatılması gerektiği belirlenmesi uygun görülmektedir (ınarlıoğlu,2002).



şekil 2.1: Siena’da kısmı yayalaştırmaya örnek, cadde yılın belirli zamanlarında trafiğe kapatılmaktadır. (Url-5)

Süreli yayalaştırmaya rnek Toronto’daki Yokville bölgesinde, İsrail’deki Dizengoff sokağında haftada bir gün araç trafiğine kapanmaktadır. Ayrıca Siena’da dasahil boyunca yılın belirli zamanlarında cadde trafiğe kapanmaktadır (şekil 2.1) Süreli yayalaştırılmış veya tamamen yayalaştırılmış sokaklarda yürümeyi teşvik etmek için sokak mekanında bir takım önlemler alınmıştır (Moudon,1991).

İnsanların araba yerine yürümeyi tercih etmeleri için birtakım koşullar sağlanmalıdır. İnsanların yürümesi için havanın güzel olması, mesafelerin yürünebilir olması, yolların üzerinde engellerin olmaması ve birtakım aktivitelerin sağlanması gerekir.

2.2.3. Araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma

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 sınırın korumaları için trafiği yavaşlatma teknikleri kullanılır (Robertson, 1994).

Araç ile yayanın birlikte olduğu (şekil 2.2) ve (şekil 2.3) durumlarda taşıt hızını düşürücü önlemler alınmalıdır. Bu tip yollarda yayanın önceliği olmalı, hız sınırlaması getirilmeli, araç kullanım saatleri belirlenmelidir. Bu tip yollarda kullanım önceliği, yayadan taşıta doğru sıralanmaktadır. Araç trafiği bu yollarda kapatılmamış sadece hız sınırlaması, kullanım saatleri sınırlandırılması getirilmiştir. Araç trafiğine kapatılmış.



Şekil 2.2: Araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırmaya örnekler (Url-5)



Şekil 2.3: New York ve San Fransisko'dan örneklerden örnekler (Url-5)

2.3. Yayalaştırmayı Gerektiren Koşullar / Amaç Ve Hedefler

Günümüzde insanlar, gerek kent merkezlerinde, gerek mahallelerde, gerekse banliyölerde önceki kuşaklara göre daha az yürümeyi tercih etmektedirler. Bunun nedeni insanların tembelleştikleri ya da özel otomobil kullanımının artması gösterilebilir. Bazı insanlar da yürümeyi konforsuz buldukları için tercih etmemektedirler (Robertson,1994).

Batı Avrupa şehirlerinde 1960' larda hızla artan otomobil sayısı kent plancılarını bazı önlemler almaya yöneltmiştir. Amerikan şehirlerinde olduğu gibi Avrupa şehirlerinde de fiziksel sınırlar nedeni ile bağımsız yollar inşa edilememiştir. Otomobil kullanımının artmaya başladığı 1960'ların ortalarında bile birçok Avrupa şehri, merkez alanlardaki ciddi trafik sıkışıklıklarının yaşanmasından endişe duymaya başlamıştır. Birkaç küçük şehir ve kasabada trafik sıkışıklılığı problemleri baş göstermiştir. Bu probleme cevap olarak birçok batı Avrupa şehri, otomobilin önüne geçen adımlar atmaya başlayarak diğer ulaşım sistemlerine ağırlık vermiştir. Bazı durumlarda, araç trafiğine kapalı bölgeler binlerce kilometre kare alan kaplamış ve ticari kullanımlı alanlara dönüşmüştür (Vuchic, 1999).

İnsanların yoğun bir iş gününden sonra dinlenmek, rahatlamak, talepleri içinden taşıt geçmeyen mekanlara ihtiyacı ortaya çıkartmıştır. Kent merkezlerindeki yoğunluk taşıtların neden olduğu gürültü ve araç trafiğinden arındırılmış yayalara ayrılan bölgelerin planlaması ihtiyacı ortaya çıkmıştır (Aru, 1965).

Yayaların taşıtlarla aynı seviyede hareket etmeleri fiziksel ve ruhsal yönlerden sakıncalar ortaya çıkmakta taşıtların yarattığı gürültü ve çevre kirliliği onlarla aynı ortamı paylaşan yayalar için sorun olmaktadır. Hızlı taşıt tehlikesi bir yana toz duman gözleri rahatsız eden ışıklar klakson sesleri şehir mekanında yaya yaşamını güçleştirmektedir. Yayaların dinlenmek gezmek ve çeşitli aktivitelerini güvenli ve konforlu bir şekilde yerine getirebilmek için taşıttan arındırılmış sakin ortamlara gereksinimleri vardır (Özkal, 1990).

Yayalar araç trafiğinden arındırılmış yollarda bir uçtan bir uca rahatsız edilmeden sürekli alışveriş ve gezinti imkanı bulmaktadırlar.

Yayalaştırmanın sağladığı yararlar da çalışma alanının yerine göre farklılık göstermektedir. Bazı yayalaştırma çalışmaları sadece yapıldığı bölge itibariyle fayda

sağlarken, bazı uygulamalar ise ülke ve kent genelinde etkili olan, kentin kimlik kazanmasını sağlayan bir araç niteliği taşımaktadır (Karabay,1995).

Yayalaştırmanın sebepleri ülkeden ülkeye değişim göstermektedir. Kent merkezlerinde nüfus ve taşıt yoğunluğu yayalaştırılmış alanlara ihtiyacı her geçen gün arttırmaktadır. Bütün dünyada kent merkezleri taşıt trafiğinden arındırılmakta ve yaya alanları oluşturulmaktadır. Yaşanan hızlı kentleşme değişen yaşam şartları toplum yapısı teknolojik gelişmeyi ele aldığımızda toplumun kent içinde taşıt trafiği ve binaların arasında sıkışıp kaldığı görülmektedir (Aru, 1965).

Yayalaştırma sebepleri:

- Tarihi binaların ve kent dokusunun korunması
- Perakende ticaretinin artırılması
- Konut alanlarının iyileştirilmesi
- Çevrenin güzelleştirilmesi
- Sosyal hayatın canlandırılmasıdır (Moudon,1991).

2.3.1. Yayalaştırmanın amaçları

Yaya ulaşımı fiziksel çevreye en az oranda zarar verdiği ve fosilleşmiş yakıtları azalttığı için topluma en yararlı ulaşım biçimidir. Harekette çok büyük esneklik sağlar. Diğer ulaşım tipleriyle karşılaştırıldığında, en az alana ihtiyaç duyulan ulaşım şeklidir. Aynı zamanda da maliyet açısından masrafsızdır. Yürümenin bireye fiziksel, sosyal birçok olumlu etkisi vardır.

Tolley'e (1990) göre yürümenin hava kirliliği, gürültü, kazalar ve trafik tıkanıklığı gibi bazı temel problemlere neden olmadığı için göz ardı edildiğine inanmaktadır, bu nedenle ulaştırma uzmanları ulaştırmada yürümeye çok az yer vermektedirler.

Otomobile olan bağlılığa ve insanlardaki tembelliğe rağmen insanlar bazı durumlarda yürümeyi tercih edebilirler. Herşeyden önce hava şartları uygun olmalıdır. Yağmur, kar ve aşırı sıcak veya soğuk, insanların yürümeyi seçmelerine engel olacaktır. Gidilecek noktalar arası mesafeler yürünebilir uzaklıkta olmalıdır son olarak insanları memnun edebilmemiz için yürüyüş yerlerinin konforlu güvenli, çeşitli aktivitelerin bulunduğu bir ortamın sağlanmasıdır. Gerekli ortamın sağlanmasıyla insanları yürümeye teşvik edebiliriz.

İnsanlar taşıtlarını park edecekleri zaman, mümkün olduğunca merkeze en yakın olan alana park etmek isterler bunun amacı tatsız yürüyüşleri biran önce bitirmek isteğidir. Eğer alışveriş alanında çekici ve engel bulunmayan yaya çevresi oluşturulursa, insanlar çevrede gezinmek saatlerini harcamak için çekinmeyeceklerdir (Robertson,1994).

Yayalaştırmanın günümüz de birçok amacı vardır (Kuntay,1982).

2.3.1.1. Çevreyi koruma amaçlı yayalaştırma

Eski şehir yerleşmelerinde yaylara yer kalmamış, trafik kapasitesinin artmasıyla da yol genişlemeleri yapılmıştır. Böylece şehir içinde otoparklar ve büyük garajlar düşünmek zorunluluğu doğmuştur. Yayalara göre düzenlenmiş kent mekanları bozulmaya başlamıştır. Tarihi kentlerimizde de daha çok yayalara hizmet eden yollar taşıt trafiğinin artmasıyla dar gelmeğe başlamıştır. Yolların genişletilmesi için yaya kaldırımları, sonra ağaçlar, yeşil alanlar, yol çevresi taşıt yoluna katılmaya başlamıştır. Yayalara düşünülmemiştir. Kentin dokusu bozulmaya başlamıştır. Şehrin tarihi yapılarının ortadan kaybolmasına da sebep olmuştur.

Tarihi kentlerimizin yayalaştırılması taşıtların getirdiği kötü şartlardan korumak için önerilen bir uygulama biçimi olarak tercih edilmektedir. Trafiği şehrin çevresinden geçirmek taşıtların park etmesi için otoparklar ve garajlar şehir merkezine yakın düşünülmektedir. Yayalar arabalarını park ettikten sonra şehir içinde gidecekleri noktaya kadar yürüyeceklerdir. Trafiğe kapalı yollar mal getirmek için günün belli saatlarında trafiğe açılacaktır. (Kuntay1982).

Koruma amaçlı yapılan yayalaştırmada tarihi binalar, trafiğin olumsuz etkilerinden; titreşim, egzoz ve zehirli gazların vereceği zararlardan hatta taşıtların çarpmasına karşı yönelik olumlu bir çalışmadır.

2.3.1.2. Konut çevresi ve yaya mekanı .işkilerini güçlendirme amaçlı

Yaya mekanının özünü konut birimi ve çevresindeki yaya mekanı oluşturmaktadır. Yaya mekanına geçişte önce konut içi mekandan hareket ederek yaya mekanına geçiş sağlanmaktadır. Konut içi mekanın konut çevresiyle ilişkisini inceleyecek olursak konut içi özel iç mekandan hareket etmemiz gerekir. Ailenin iç mekanı mutfaktır, yaya yolu ile alış-veriş malzemesi eve taşınmaktadır. Özel dış mekan, dış bahçe özel

olmasına karşın yine de yaya mekanı ile bütünleşmiştir. Konutlarda oturanlar yaşamları boyunca yaya yolunu günün her saatinde kullanmaktadırlar (Kuntay,1982).

2.3.1.3. Boş zamanları değerlendirme amaçlı yayalaştırma

Kentlerde insanlar yoğun bir iş temposu içinde çalışırlar, yorulurlar, dinlenmeye ihtiyaçları vardır. Kişiler evlerinde dinlenme olanağı bulurlar fakat evlerinin dışında da birtakım eylemlerde bulunmaktadır.

Kişiler tekrar canlanmaları, dinamikleşmeleri ve ruh dengelerinin korunması için bir takım eylemler yapmak durumundadırlar. İnsanlar bir takım fiziksel hareketlerde bulunurlar, yeşilde gezinme ihtiyacı duyarlar spor yaparlar ve yürürler.

2.3.1.4. Toplumsal amaçlı yayalaştırma

- Yaya mekanlarında aşağıdaki toplumsal amaçlar yerine getirilmektedir
- Toplumun geliştirilmesi, yenilenmesi için; iletişim ve bilgi alış-verişini artırmak,
- Toplumsal yaşayışa canlılık, hareket kazandırmak
- Tartışarak, her türlü düşünceyi açıkta ve toplu olarak araştırma, tanıma ve tanıtmaya olanaklarını geliştirmek
- Kamuoyu yaratmak
- Toplumsal bütünleşmeye olanak sağlamak için, Toplumsal ve ruhsal ilişkileri geliştirmek
- Uygarca insan ilişkileri, karşılıklı sevgi- saygı yaratmak. 7'den 70'e her yaştan cinsiyet ayırmaksızın güçlü güçsüz. sağlıklı sakat bireylerin toplumsal yaşama katılmasını sağlamak.
- Toplum içinde ayırımı kaldırmak, bütünleşmeyi kolaylaştırmak.

2.3.1.5. Ekonomik amaçlı yayalaştırma

Toplu taşımanın artmasıyla yol yapımının maliyeti artmaktadır. Kentin tüm yollarını taşıtlara göre yapmak alt yapı yatırım maliyetini artırmaktadır. Toplu taşıma araçlarıyla insanlar gidecekleri yere yaya gitmeyi tercih etmeleriyle büyük ekonomi sağlanabilir. Böylece kentin tüm yollarını taşıtlara göre döşemek yerine taşıma gücü az ve yaya yoğunluğu ile orantılı genişlikte yaya yolu yapmak yatırımda büyük ekonomik yarar sağlamaktadır. Bakım ve işletme maliyetinde ekonomi sağlanmaktadır. Alış-veriş merkezlerinde yaya mekanlarının

düzenlenmesiyle de bölgede ekonomik gücün gelişmesi sağlanmaktadır. Tarihi mekanlarda da yaya mekanlarının düzenlenmesiyle turistin ilgisini çekerek ekonomik güç artmaktadır

2.4. Yayalaştırma Uygulamalarının Başarı Ölçütlerinin Değerlendirilmesi

Yayalaştırma uygulamaları günümüz kentlerinde amaçlar ve hedefler bölümünde tanımlanan gerekçelere bağlı olarak tasarlanmakta ve uygulanmaktadır. Ancak bu uygulamaların başarıya ulaşması için bazı ölçütlere, koşullara uyulması gerekmektedir.

M. Sourtworth'ün (2006) yürünebilirlik eşiklerine bağlı olarak yayaların bir mekanı kullanması için kriterleri saptadığı ve Amerika özelinde yaptığı araştırmada, aşağıdaki kriter sınıflaması yapılmıştır;

- 1.Bağlantısı- Erişebilirliği; Hem yerel hem kentsel düzeyde,
- 2.Diğer ulaşım araçlarına bağlantısı; Otobüs, Metro vb.,
- 3.Arazi kullanım çeşitliliği,
- 4.Güvenliği; Trafik ve Sosyal suç,
- 5.Yürüme alanının kalitesi; malzeme, peyzaj, işaretler ve yönlendiriciler,
- 6.Yürüme alanının tasarımı, içeriği; geçirgenliği, mekansal tanımı, peyzajı vb.

Gehl ve Gamzeo (2006) gözlemlerini de katarak sundukları kitapta ise mekan kalitesinin önemini vurgulamaktadırlar. Bu çalışmaya göre bir yaya mekanının kalitesi içinde barındırdığı eylemlerle ölçülmelidir.

Günlük gerekli eylemler sokaklar ve meydanlar gibi alanların mekan kalitesiyle orantılı olarak gerçekleşir, öte yandan opsiyonel eylemler ise tamamen kamusal mekanın kalitesiyle ilgilidir. Eğer cadde çirkinse, davetkar değilse tercih edilmeyecektir. Kamusal mekanlarda çoğunlukla tercihe bağlı kullanımları içerir. Bu nedenle kamusal mekanlarımız yayalar ve bisikletliler için davetkar ve yüz yüze ilişkiyi teşvik eden bir kalitede olmalıdır.

Eğer kamusal alan eski ve tarihi öneme sahip ise bu yeni şehirlerdeki mekanlara göre daha tercih edilme şansını verecektir. Günlük yaşamdaki özelleşme kamusal alanlardaki yüz yüze ilişkiyi geliştiren bir etmendir. Son yıllarda bu “ kapuçino kültürü” olarak yayılım göstermektedir.

Demokratik mekanlar mekanların ücretsiz, açık ve her türlü eylemi gerçekleştirebilir olmasına bağlıdır. Toplanma bir araya gelme, yaş, sosyal statü ve yaştan bağımsız gerçekleşebiliyorsa ticaret ve alışverişten öte amaçlar taşıyorsa mekanın kullanılabilirliğini gösterir ve başarısını kanıtlar.

Günümüzde bir kamusal mekanın kalitesi üç temel kategoride açıklanmaktadır. Korunma (trafikten, suçtan), hoşlanma (insan öçeğinde, iklimsel ve estetik ilgiler), sürpriz mekanların başarısı düşüktür. Burada Gehl'in (2006) aldığı zamana bağlı kullanıcı sayısı ölçütü Kopenhag örneğinde verilerle araştırılmıştır. Trafikten arınmış 100 m2 alanda 1.00- 5.00 arasında 20 den fazla insan varsa bu yoğun kullanıldığını göstermiştir.

2.4.1. Erişim ve bağlantılar

Yapılan ulaşım düzenlemelerinde, erişebilirlik ölçütlerinin (süre, ekonomik, fiziksel ve algısal) bazen tümüyle göz ardı edildiği görülmektedir.

Erişebilirlik ölçütlerine göre arazi kullanıcı –ulaşım ilişkisinin kurulmasına, ulaşım mekanlarının buna uygun düzenlenecek aktivitelerin dengeli bir biçimde ulaşım araçlarına göre ayrımını sağlayarak ve bu türel ayrım dengesi ve kent sisteminin ekonomik toplumsal ve çevresel gereklerine uygun bir ulaşım alt yapısı öngörecektir ulaşım planlaması ile olasıdır (Kaplan , 1989).

Ulaşımın gelişmesiyle erişebilirlik artmış ve bu sebeple kent merkezleri de değişime ve büyümeğe uğramıştır. Yaşanabilir bir kent oluşturmak için önemli sosyal ve ekonomik kriterlerden olan erişebilirlik, insanlar arası ilişki kurabilmek, canlılık, güvenlik, rahatlık, katılım ve sorumluluğun yerine getirilmesi gerekmektedir (Jacobs, 1993).

Erişebilirliğin iyi bir şekilde sağlanması diğer kriterlerin yani sosyal hayata yönelik önemli kazanımların sağlanmasında etkili olacaktır (Moudon, 1991).

Bu nedenledir plancılar ve tasarımcılar, yolların doğru kullanımın çevre üzerinde fiziksel ve sosyal etkileri olduğunu düşünmüşlerdir. Yaya alanlarının başarı veya başarısızlığı, özel araçlarla ulaşılabilirlik derecesine bağlıdır. Şehir merkezlerinin kırsal alan ve şehir çapında toplu taşıma araçlarıyla ilişkileri sağlanmalıdır. Mineapolis, Minesota'da şehir merkezi, kendisinin metropoliten alana ilişkisini

sağlayan otobüslere açıktır. Çok sayıda otopark alışveriş yerleri ile asma yol ağları,yaya üst geçitleri ile bağlantılıdır. (Brambilla Longo 1997).

Bir yaya mekanının başarısı, plancıların, tasarımcıların ve yönetimdekilerin aldığı dikkatli kararlara bağlıdır. Bu kararların bazıları ulaşım ve ekonomi ile ilgilidir. Trafik sıkışıklığının azaltılması ve trafik akışının yaya bölgesinin dışına dağıtılması için bazı şehirler köklü sirkülasyon modelleri oluşturmuşlardır. Sola dönüşlerin konulması, bazı aksların yalnızca belli araçlar için sınırlandırılması, kavşakların tekrar tasarlanması ve trafik ışıklarının yeniden zamanlanması bu uygulama çözümlerindendir. (Brambilla Longo 1997). (şekil 2.4) Ulaşımın rahatlaması için toplu taşımacılığa önem verilmesi gerekir şekil;2.6 .İtalya’da Siena’da bu yaklaşım şehrin tarihsel özünü motorlu trafikten kurtarmaya yardımcı olmuştur.

İsveç, Göteborg’ da ise şehir merkezi beş alt bölgeye bölünmüştür. Her biri ring yollarının ulaşılabilirliğini sağlayacak şekilde ve makro ölçekte planlanmıştır. Özel arabaların bölgeler arasındaki sınırı geçmelerine izin verilmemiştir. Hollanda’da Woonerf’lerde ise trafiğin etkili bir şekilde azaltılması ve daha yaşanabilir bir şehrsel çevrenin yaratılmasına, trafik düzenlenmesine ve tasarım standartlarına en iyi örnektir. Etkili otopark politikalarının trafik yoğunluk ve akış düzeni üzerinde önemli etkisi vardır. Bazı şehirler, gün boyunca otopark olanağı arayan iş ile ev arasında gidip gelen kişilerin ve kısa süreli otopark yeri arayan ziyaretçilerin isteklerini karşılayabilmek için değişik stratejiler kullanmışlardır. Kısa süreli otopark için birtakım düzenlemeler yapılmaktadır.



Şekil 2.4 : otopark (Url-16)

.Leiden şehrinde (bkz Dünya'dan örnekler Hollanda) şehir merkezinin yanın düşük ücretli otoparklar geliştirilmiştir, mini otobüsler hizmete sokulmuştur. Belirli aralıklarla insanları toplayacak duraklar oluşturulmuştur (Beatley, 1999).

Almanya'da Essen, Bremen, Köln gibi kentlerde araçların tarihi merkeze girmesi engellenerek merkezin yakınından geçen diğer yollar ile transit trafik merkezden dışarıya atılmıştır. Merkeze toplu taşıma ve araçlarla ulaşım imkanları artırılmış ve yürüme mesafesi içinde alışverişe yönelik dükkanlar planlanmıştır. Merkezlerin yaşaması için belirli saatlerde servis olanakları sağlanmıştır (Roxanne Warren,1998).

Pek çok şehir, toplu taşıma kullanımını özendirici tedbirler öne sürmüştür. Ancak trafik kargaşasının artması ve genel transit ulaşım sistemlerinin yeterliliği konusunda yurttaşların görüşleri farklıdır. Toplu taşıma pahalı olmamalı, hızlı, konforlu, güvenli ve eğlenceli olmalıdır. Toplu taşıma araçlarına ayrılmış, yollar, düşük yol parası, az sayıda özel taşıtların bulunması, daha iyi güvenlik ve estetik olanaklarını yaratılması çabaları, Avrupa ve Kuzey Amerika şehirlerinde atılan önemli adımlardır. (Brambilla,R. Gianni 1997). (Şekil 2.5) Amerika'dan bir örnekte yayalaştırılmış bir yolda yaya ve tramvayı birlikte görmekteyiz .



Şekil 2.5: New York'ta araç yaya birlikte (Url-5)



Şekil 2.6 :İstanbul'dan örnek (Url-9)

Siena, 1965 yılında İtalya'da yayalaştırma çalışmalarına öncü olmuş bir yerleşim merkezidir. Belediye önce Piazza del Campo meydanı ve eski şehrin üç ana arterinde özel arabaların girişini yasaklamıştır. Bu üç ana arter, topografik olarak üç tepe üzerindeki eski şehrin kurulduğu yerdir. Bu tarihi kasabayı korumak için taşıtların acil durumlar hariç bu bölgeye girmesi yasaklanmıştır. Toplu taşımacılığa önem verilmiştir. Turist otobüsleri yayalaştırılmış bölgenin epey dışında turistleri indirmekte, turistler de yürüyerek Piazza del Cambo meydanına ulaşmaktadırlar. (Şekil 2.7) Piazza del Cambo'ya yürümekte olan turistler.



Şekil 2.7 : Piazza Del Cambo (Url-5)

Bazı şehirlerde alternatif taşıtların kullanımı için çeşitli önlemler denenmiştir. Özellikle bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmıştır. Bisiklet kullananlar için öncelikle özel yollar yapılmış ve bisikletleri park etmek için belirli bölgelerde park yerleri sağlanmıştır. Bireysel ulaşım örnek Amsterdam şehrini gösterebiliriz. 1960’larda Amsterdam’lılar beyaz bisikletle tanışmışlardır. Bu ulaşım aracı taşınabilir, kaldırılabilir ve başkasının kullanması için bırakılabildiği için tercih edilmiştir. (Brambilla,R. Gianni 1997).

Kopenhag’ta çocuklar okula bisikletle gidip gelmekte böylece trafik tıkanıklığına sebep olmamaktadırlar, hatta kentteki öğrenciler kente hareketlilik getirmektedirler. Kentteki bisiklet sistemi, 1995’te uygulamaya geçmiştir. Bu sistem, kentte bulunan standartlardan depozito olarak bozuk para bırakılıp bisiklet ödünç alınmasına olanak veren bir uygulamadır. Süre dolduğunda kullanıcılar bisikletlerini kent merkezinin çevresinde bulunan 110 bisiklet standından birine bisikletlerini bırakabilirler. Kopenhag’ta çalışanların %34’ü işyerlerine bisikletle gitmektedirler kentte yeni bisiklet şeritleri oluşturulmuş ve var olan bisiklet yolları uzatılmıştır (Makowsky,P.2002).

Servis taşımacılığı olarak bakarsak, ticari eşyaların, malların, yaya alanlarındaki dükkanlara dağıtılmasında ve müşterilerin alacakları malları ayakta kolayca incelemelerini sağlamak için ticari kamyonlar yaya yollarına ancak günün belirlenmiş saatlerinde girebilirler. Bazı alışveriş merkezlerindeki dükkanlar, müşterilerin taleplerine yanıt vermek üzere serbest el arabaları ortaya çıkartmışlardır. Turistler için de tarihi yerleri gezebilmeleri için (şekil 2.8) servis taşımacılığına önem verilmiştir.



Şekil 2.8 Turistler (Url-5)

2.4.2. Arazi kullanımı ve fonksiyonel dağılım

Bir yaya mekanının başarısı doğrudan doğruya çok çeşitli kullanıcılara uygun faaliyet dizilerini yaratabilirliği ile ilişkilidir. İtalyan şehirlerinde karışık kullanımlı bölgeleme, caddenin canlılığını sağlayan bir anahtardır.

New York'taki Albany alışveriş yerinde (şekil 2.9) veya Almanya'daki bir şehir merkezinde yaya ticaret bölgesinde canlılıktan yoksun olan bu alanlar bunun sakıncalarını çekmektedir. Çünkü bu alanlar kalabalığı ancak yemek tatillerinde çekebilmektedirler şekil;2.10. Yerleşmeleri de kullanıcıları çocukları ve daha ileri yaşlardaki kişileri kapsayan dolu bir kullanımın başarısı güvenlik duygusu yaratmakla birlikte geniş çapta bir şehirselleştirme yaratılmasını da sağlar. (Brambilla,R. Gianni 1997).

Bir yaya alanının tam olarak başarılı olabilmesi için yürüyüş alanları ile birlikte eğlenceli, konforlu ve güvenli olmalıdır. Tasarımcılar, yayaları hava şartlarından korumak, onlara rahat ve uygun oturma düzenleri sağlamak, gereksiz yürümeleri ortadan kaldırmak, yönleri açık olarak göstermek üzere daha iyi işaretler, grafikler yaratmak ve her türlü kullanıcıya yönelik daha çekici ortalamalar yaratmak amacıyla girişimlerde bulunmuşlardır.



Şekil 2.9 Albany (Url-5)



Şekil 2.10 : Yeme içme yerleri(Url-5)

2.4.3. Mekansal kalite & konfor & imaj & peyzaj

Yayaya ayrılmış bölgeler A.B.D.’deki örneklerde olduğu gibi şehir merkezlerindeki eskimeyi değiştirmek üzere araç olarak kullanıldıklarında planlama süreci, projenin başarısında esas teşkil eder. Bazı projeler çok geç uygulanmıştır. Şehir merkezlerindeki mevcut bazı önemli alışveriş yerleri olduğu gibi bırakılmış, bunlar öngörülen gelişme eğrilerini tutturamamışlardır. California Riverside’da yayaya ayrılmış alanlar zamanla birleştirildi yalnızca bir büyük mağaza bırakıldı. Diğer yandan Michigan’da planlama sürecindeki görüş ve bilinçlilik, şehir merkezinde çabuk bir düzelmeyi sağlamıştır (Url-5).

Planlama, esnek tasarım çözümlerini geliştirmek, işlevsel modelleri araziye uygulamak, pahalı alternatiflere gerek duyulmaksızın, projenin uygulanabilirliğini sağlamak için gereklidir. Bu uygulanabilirliğe bazen çok basit metodlarla ulaşılabilir. Avrupa şehirlerinde tarihsel bölgelerde, yaya alanları yapıldığı zaman tabelalar ve şehir mobilyalarının yerinde kullanılması ve tarihi cadde binaların dikkatli restorasyonu önem kazanmaktadır.

Yaya alanlarının başarı veya başarısızlıkları, projenin gelişimi süresince kamunun yapabileceği yardımın derecesine de bağlıdır. Yaya mekanının yaratılması, canlı bir katılımı olan ve geniş bir kullanıcı grubunu kapsayan çevreleri, planlamanın ilk

aşamasından uygulamaya kadar geçen süre içinde etkiler. New York'taki Madison Mall'da olduğu gibi toplumsal iletişimden yoksun yürütülen projeler, genellikle şehirde yaşayanlar tarafından reddedilir veya başarısız olarak nitelendirilir. (Şekil 2.11)'de Madison Mall'a gidiş yaya trafiğini görmekteyiz.



Şekil 2.11 : New York Madison Mall (Url-5)

Tasarımın niteliği ve yapı malzemelerinin dayanıklılığı, bir yaya mekanının başarısındaki başlıca elemanlardır. Kötü planlama yaya caddesinin ucuz inşa edilmesi olumsuzluklara ve bozulmalara sebep olur. Pomona, California'da çok kötü planlanmıştır (şekil 2.12) yayalar tarafından olumsuzlukla karşılanmıştır. Bundan alacağımız ders kötü planlama ve ucuz inşaat'tan kaçınmalıyız.



Şekil 2.12.: Pomona California (Url-5)

Güzelleştirilme çalışmaları, Amerika'daki önemli şehir merkezlerindeki dükkanlı yolları korumak için ortaya çıkmıştır. Çöp toplama seferberlikleri, duvarların boyanması, çevrenin görünümünü bozan zararlı tabela ve afişlerin kaldırılması şekil

(şekil 2.13) ve peyzaj elemanlarının kullanılmaya başlanması, kamu katılımının canlandırılabilceğini insanların ilgisini çekecek etkinliklerin düzenlenmesi bu alanın canlılığını artırmaktadır (Brambilla,R. Gianni 1997).

Yaya yolları, yaya kaldırımları ve yaya geçitleri insanların gidecekleri yolu kolay bir şekilde bulmalarını sağlayabilmeli ve yaya trafiği akışını engellenmemesi gerekir. Yol kaplamalarında uygun malzeme seçilmeli ve kaygan olmamalıdır. Yaya mekanlarında düzenlenecek çocuk oyun alanları, oturma ve dinlenme alanları, toplu taşıma bekleme yerleri mümkün olduğunca birbirinden kopuk olmayacak biçimde düzenlenmelidir (Robertson,1994).



Şekil 2.13: Tabela ve afişlerden arındırılmış cepheler (Url-5)

Yayaların ulaşmak istedikleri yerlerin nerede olduğunun ve bu yerlere nasıl ulaşabileceklerinin açıkça gösterilebilmesi, bir şehrin yaşayanları için anlaşılabilir olmasında çok önemli rol oynar. Bu yüzden bazı şehirlerde haberleşme sistemleri bazen ticari ilanlarla birlikte tanıtılmıştır. En basit haritalar ve çeşitli servis ve olanaklarının yerlerini gösteren rehber sistemlerinden çok daha karmaşık elektronik billboard'larda (şekil 2.14) (şekil 2.15) uygulanmış ve geliştirilmiş pek çok formlarda grafikler bulunmaktadır (Robertson,1994).



Şekil 2.14 : Billboard (Url-5)



Şekil 2.15 : Billboard (Url-5)

2.4.4. Kullanım zamanı

Dünyada yayalaştırma örneklerini incelediğimizde gece, gündüz ve kış mevsiminde de kullanma çalışmalarının olduğunu görmekteyiz. Gece ve kış mevsimindeki yayalaştırma çalışmalarına örnek olarak Kopenhagta'ki Stroget caddesini gösterebiliriz.

Stroget caddesinde gece yanan ıııklı vitrinler bu alanın güvenilir ve sıcak bir Şehir merkezi olduğunu d Ő  nd rmektedir. Stroget caddesi ve Kopenhag'daki diğer yaya mekanları gece kullanımının da mümkün olduğu mekanlardır. Kopenhag 'taki d kk n sahiplerine gece d kk nlarını kapatsalar da vitrin ıııklarını kapatmalarına izin verilmez, vitrin ıııkları daima açık bırakılır (Şekil 2.16) böylece cadde geceleri de insanları çekmeye devam eder. (Gehl ve Gemzoe, 2001).

Yaya alanlarının güvenli olması gerekmektedir. Yaya bölgelerinin daha güvenli ve emniyetli hale gelmesi için bu alanlarda yeterli ıııklandırma bulunmalı ve devriye gezen polisler görev yapmalıdır. Otomobil trafiğinin artışı, insanda güvenlik hissini de artırmaktadır ( zellikle çok az yaya olan yerlerde) sadece yaya kullanımına ayrılmış yaya koridorlarında her 100 m.'de bir en azından yolu kesen bir tane araç yolu bulunması önerilmektedir (Robertson,1994).



Şekil 2.16 : Stroget caddesi gece (Url-5)

 yi aydınlatılmıŐ yolların daha fazla yaya çektiği yönünde bir görüş vardır, ancak bu alanlarda yaya hareketini çeken etken aydınlatmamıdır yoksa önemli olan yollar mıdır, bu konu belirsizdir ( zer, 2006).

Kötü hava şartları, insanları yürümekten alıkoyabileceği için, yaya alanlarının düzgün iklimlendirilmesi yapılmalıdır. Yaya alanları, hakim rüzgarlara kapalı olmalı ve bu alanlarda hava akım koridorları oluşmamalıdır. Karı eritmek için ısıtılan yaya alanlarından , güneş ve yağmurdan korunmak için gölgeliklerin oluşturulmasından söz edebiliriz.

Güneşin yaya hareketleri üzerinde etkisi azdır. Londra’da bazı insanlar kışın güneş alan yerleri tercih edebilmekte, denk sayıda insan da yazın güneş almayan yerleri tercih edebilmektedir.

Yayalaştırılmış sokağın düzenlenmesinde her türlü iklimsel koşula karşı önlem alınmış olmalı; güneş gölge, rüzgar, yağmur ve benzeri doğal çevre sunmalıdır. Yaya alanı farklı iklimsel koşullar altında sürekli kullanılır kılınmalıdır (Döllük 2005).

2.4.5. Sosyal yaşam

Plancılar, çeşitli kitap ve plak satış yerleri, tiyatro bilet gişeleri, (şekil 2.18) kuş ve evcil hayvan satan standlar, sebze ve meyve marketleri, yol kenarı kafeleri yiyecek ve dondurma satılan küçük oturma yerleri, buz patinaj alanları gibi donatılar getirmişlerdir. Örneğin New York’un Times Meydanındaki bilet gişeleri, gazete büfeleri (şekil 2.17) (şekil 2.18). Rockefeller Center’ın buz pisti (şekil 2.19) ve Central Park’ın şekil 20 çeşitli olanakları bu alanları karakterize etmektedir. Central park New York’ta şehir içinde adeta bir vaha görünümündedir (Url-5).

Yaya hacmini yükseltmek yayaları bu bölgelere çekmek için, küçük satıcı kulübeleri, satış sergileri, kafeler, açık alan yeme içme yerlerinin açılmasına teşvik edilmelidir. Eğer insanlar bu alanlarda istediklerini bulabiliyorlarsa bu bölgelerde insan hacminde gözle görülür bir artış olacaktır (Robertson,1994).



Şekil 2.17 : Times Meydanı gazete büfesi (Url-5)



Şekil 2.18: Bilet gişesi (Url-5)



Şekil 2.19 :Rockefeller buz pisti (Url-5)



Şekil 2.20 : Central Park NY (Url-5)

Sokaklar üzerinde müzik veya tiyatro etkinlikleri, oyunlar, çeşitli aktiviteler, yarışmalar ve ödül törenleri gibi etkinlikler yaya mekanlarını canlandırır daha çekici kılar kullanıcıları kendine çeker. (Şekil 2.21) Sakarya şehir meydanında düzenlenmiş bir etkinlikte olduğu gibi. Yaya bölgeleri, güzel mekanlar içeren çekici alanlar olmalıdır. Yapılacak iyi bir tasarımla yaya alanlarının çekiciliği artırılmalıdır.



Şekil 2.21: Sakarya şehir meydanı (Url-17)



Şekil 2.22 : Amerika’da şehir meydanında etkinlik (Url-5)

Küçük ve orta büyüklükteki Amerikan şehirlerinde insanları şehir merkezlerine çekmek amacıyla periyodik olarak etkinlikler düzenlenir (şekil 2.22) değişik çeşitteki aktiviteler yine değişik tipteki kullanıcıları çeker. Yapılan aktiviteler yaya alanlarının akşam kullanımını teşvik eder. Amerikan şehirlerinin sanat konseyleri sanat eserlerinin bu alanlara yerleştirilmesini desteklemektedirler Özellikle heykeller, insanların toplandıkları yaya alanlarında iyi bir ilgi alanı oluşturmaktadırlar (şekil 2.23). Yaya alanları, kültürel ve sanatsal etkinliklerin de gerçekleştirilebileceği

alanlardır. Amerika’da yaya mekanlarında çeşitli sanat eserleri kullanılmaktadır. (Url-5).

Yaya mekanlarına (şekil 2.24) (şekil 2.25) konulacak elemanlar yaya hareketlerini kısıtlamayacak ve yayalara zarar vermeyecek şekilde yerleştirilmelidir.



Şekil 2.23 : sanat eserleri blog (Url-9)



Şekil 2.24 :İzmir Karşıyaka (Url-9)



Şekil 2.25 Yaya mekanında heykeller (Url-17)

Turistleri çekebilmek için de şehirler mevcut kaynaklarını sermaye olarak kullanmışlar, bu kaynaklar tükendiği zaman ise bunları başka yerlerden sağlamışlardır. Avrupa şehirleri iyileştirme ve restorasyon çalışmalarını tarihsel bölgelerde göstermişlerdir Kuzey Amerika’da ise tarihi binaları restore etmeleri imkansız olduğu için bazen özel girişimciler çok ileriye gidip turist çekimi için Londra köprüsünü (şekil 2.26) Arizona’daki bir şehre taşımışlardır. Köprüyü atraksiyon amaçlı almışlar yerleştirebilmek için de ayrıca su yolu getirmişlerdir.



Şekil 2.26 : Arizona Londra Köprüsü Havasu Gölü(Url-13)

Daha çok yaşlılar, çocuklar ve küçük çocuğu olan aileler yaya alanlarında oturmaya gereksinim duyarlar. Oturmaya gelen bu yayalar için geleneksel bankların yanı sıra; diğer türden hareketli sandalyeler, geniş sıralar ve basamaklar gibi oturma elemanları kullanılmalıdır (Robertson,1994).

Yayalaştırılan alanlar çocuk, genç, yaşlı, engelli herkesim kullanıcıya göre biçimlenmeli ve düzenlenmelidir.

2.5. Bölüm Sonucu

Bu bölümde kentsel ulaşım sınıflamasında yayalaştırılmış sokakların yeri ve öneminin incelenmesi yapılmıştır. Kent nüfusunun büyük çoğunluğunu meydana getiren yayaların hareketleri, yaya ulaşımı, ulaşım türleri incelenmiştir. Yolların tarih içinde gelişimi, Mısırdan başlayarak, mekanikleşme dönemi ve endüstri döneminden itibaren günümüze kadar olan süreç ele alınmıştır.

21. yüzyıla gelince araç kullanımıyla beraber birçok olumsuzluklar başlamıştır. Bu olumsuzluklar trafik sıkışıklığı, trafik kazaları, çevre kirliliği değerlerinde artış olarak öne çıkmıştır. Araçların yayaların rahat dolaşımını engellemeye başlamasıyla yayalara ayrılmış yayalaştırma uygulamalarına gidilmiştir. Yayalaştırma uygulamalarıyla birlikte yayalaştırma biçimleri kavramları ortaya çıkmıştır, bunlar:

- Tamamen Yayalaştırma
- Sürelili Yayalaştırma

- Araç ve Yayanın Birlikte Olduğu Yayalaştırma.

1960'lı yıllarda Avrupa'da yayalaştırma uygulamaları başlamıştır. Yayalaştırma sebepleri ülkeden ülkeye değişmektedir. Bütün dünyada kent merkezleri taşıttan arındırılmakta ve yaya alanları oluşturulmaktadır. Taşıt yoğunluğu yayalaştırılmış alanlara ihtiyacı artırmaktadır. Yayalaştırmanın amaçlarına bakıldığında bunlar, çevreyi koruma amaçlı, konut çevresi ve yaya mekanı ilişkilerini güçlendirme amaçlı, boş zamanları değerlendirme amaçlı yayalaştırma, toplumsal amaçlı yayalaştırma ve ekonomik amaçlı yayalaştırma.

Günümüzde yayalaştırma uygulamalarının başarıya ulaşması için bazı ölçütlere uyulması gerekmektedir. Uyulması gereken bu ölçütler son dönemde gelişen literatür sentezi sonucunda;

- Erişim ve Bağlantılar
- Arazi kullanımı Ve Fonksiyonel Dağılım
- Mekansal Kalite - Konfor - İmaj ve Peyzaj
- Kullanım Zamanı
- Sosyal Yaşam

Olarak belirlenmiştir. Bu bölümde dünyada uygulanmış yaya alanları yukarıda geçen başarı ölçütleri üzerinden değerlendirilmiştir.

3. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE YAYALAŞTIRMIS CADDE VE SOKAK ÖRNEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Dünyadan örnekler incelediğinde yayalaştırmanın önemli sayıda bölgelerde uygulandığı görülmektedir. Yaya bölgeleri oluşturma fikri ilk teklif edildiğinde savaş yorgunu yerel tüccarlar araç kısıtlamalarının işlerine zarar vereceğini düşündükleri için bu fikre karşı çıkıp muhalefet etmişlerdir. Bu muhalefetlere rağmen perakende satışların artmasında ve gayrimenkul değerlerinin yükselmesinde bu fikrin tahmin edilemeyecek kadar etkili bir araç olduğu görülmüştür. İyi düzenlenmiş çevreler insanların daha çok zaman ve paralarını harcamak isteyeceği iyi ekonomik çevreler oluşmasını sağlamaktadır. Aslında bu fikir çok da yeni sayılmaz. İsa’dan önce birinci yüzyılda Romanın içindeki trafik Julius Caesar’ın el arabalarının ve savaş / yarış arabalarının güneşin doğuşundan batışına kadar yasaklayacak kadar yoğunlu. Pompei’de şehir meydanı sadece yayalara ayrılmış olup çıkmaz yollar büyük taşlarla araç trafiğine kapatılmış tekerlekli araçların hızlarını düşürmek için de engel taşlar konulmuştur. 15. Yüzyılda Milano da Leonardo da Vinci farklı seviyelerde yaya yolu araç yolu ayrımını ve araç yolları içerisinde ağır yük taşınan araçlar için özel yollar belirlenmesini teklif etmiştir.

Yaya bölgeleri perakende dükkanlar ve satışları için mıknatıs görevini yaparken aynı zamanda Avrupa’nın Lyon, Hanover, Bologna ve Gothenburg gibi şehirlerinin merkezlerini yaşam merkezi olması konusunda çekiciliğini arttırıyor. Nitekim, Almanya’daki bölgelerde oluşan bir problemde bu bölgelerin aşırı popüler olmasından dolayı kiraların ve gayri menkul değerlerini yükselterek bazı restoran ve düşük tüketim profilini bu bölgelerden kenar bölgelere taşınmasına neden oluyor (Roxanne Warren,1998).

Aynı dönemlerde Amerika’da alışveriş merkezleri yaya bölgeleri olarak tasarlanmaya başlanmıştır. Benzer olarak Boston’da yaya bölgesi yapılan ve tekrar inşa edilen Faneuil Hall büyük banliyöde yaşayan çok büyük oranda zengin kısmı

ilgisini çekmiş ve kişisel girişimcilerin tahmin ettiği orandan iki katı daha fazla karlı hale gelmiştir (Roxanne Warren,1998).

3.1 Dünyada Yayalaştırılmış Alanlara Örnekler

Dünya’da yayalaştırılmış cadde ve sokaklara ihtiyaç duyulmasıyla yayalaştırmaya 1960’lı yıllarda başlanmıştır önceleri halk yayalaştırmayı istemeseler de perkende satışları artışıyla yayalaştırılmış cadde ve sokak örnekleri çoğalmıştır. Çizelge Dünya’da ve Türkiye’de yayalaştırılmış alanların uygulama yıllarını görmekteyiz.

Çizelge 2.2 : Dünya’daki, Türkiye’deki ve İstanbul’daki yayalaştırılmış alanların uygulama yılları ve uygulama ölçeği

Örneğin adı / yeri	Uygulama yılı	Genişlik/uzunluk/Bölge alanı		
		Genişlik	Uzunluk	Bölge Alanı
Dünya Örnekleri				
La Rambla	1960	30 m	2 km	
Kopenhag, Stroget	1962	2.5 m.		100.000 m2
Mineapolis Nicolette Mall	1965			16 blok
Münih	1970	18 m.		
Siena	1975			90.000 m2
Woonerf	1976	2.8	2 km,	
Asakihawa,	1976	20 m		
Santa Monica	1980			53.000 m2
Strasburg	1965	3.5		
New York Boadway Plaza	2005	18m		
Türkiye				
Ankara Yüksel Caddesi	1989			
Eskişehir	2003		302 m	
İzmir Kıbrıs Şehitleri				
Konya Zafer Alanı	2005	23 m		
İstanbul				
İstiklal Caddesi	1990		15 km	
Nuruosmaniye Caddesi	1991		175 m.	
Bahariye Caddesi	1992	.	663 m	
Marmara Caddesi	2003		517 m.	
Fransız Sokağı	2004		65 m	
Talimhane Bölgesi	2004			25.000 m2
Eminönü Yaya Bölgesi	2008			22.488 m2

3.1.1. Kopenhag Danimarka

Danimarka dilinde “stroget”, gezme, dolaşma anlamına gelmektedir. Kopenhag’da Danimarka’nın ilk merkezi yaya bölgesine bu ad verilmiştir.

Kopenhag, dünyadaki en önemli yaya kentlerinden birisidir. Ortaçağ grid cadde dokusu gibi tarihi özellikleri korunduğu halde; kent, cadde yaşamı kalitesini artırmak için düzenlemeler yapmıştır. Kopenhag’ın ana caddesinin (şekil 3.1) (şekil 3.2) yaya caddesine dönüştürülmesinden bu yana kent plancıları, kenti taşıt ağırlıklı bir yerden yaya dostu bir alana dönüştürmek amacıyla birçok atılımlarda bulunmuşlardır (Makowsky, P.2002).

Kırk yıl önce yayalaştırma çalışmaları başladığında mağaza sahipleri “biz İtalyan değiliz, Danimarkalıyız bu iş burada yaramaz” “eğer araç olmazsa dükkanlar kapanır ,ölür ” demişlerdir (Lars Gamzoe (2006). o günden sonra çok şeyin değiştiğini vurgulamaktadır. Tecrübe için ilk cadde trafiğe kapatıldığında insanlar buna çok ilgi duymuş ve sonrasında diğer tarfiğe kapalı yayalaştırılmış caddeler açılmaya başlandı. Dükkan sahipleri çok kısa sürede bunun kendileri için büyük bir avantaj sağladığını ve insanların şehri yaya olarak keşfetmekten çok hoşlandığını fark ettiler. Çünkü şehir meclisi araç kullanımını ve park etmeyi giderek daha zor hale getiriyordu. İnsanlar daha çok zaman harcadığını ve daha karmaşık hale geldiği için araç kullanmak yerine bisiklet ve otobüs gibi toplu taşıma araçlarını tercih etmeye başladılar. (Terra Incognita, 2006).

Bu çalışmalar Kopenhagın araçlara yönelik bir yapıdan halka yönelik bir yapıya geçmesini sağladı. Yayalaştırma çalışmaların sonucunda ortaya çıkan pozitif sonuçlar, şehir merkezlerindeki faaliyetlerin / etkinliğin artması, güven duysunun büyümesi ve faaliyetlerin çeşitlendirmesi yaya şebekesinin genişlemesidir. Araştırmacılar ayrıca kamusal alanların kullanımındaki zaman boyutuna konsantre olarak, bu alanların gece ve kış mevsiminde de kullanmak için çalışmalarda bulunmuşlardır. Gece yanan ışıklı pencerelerin ve dükkanların kamusal alanın işaret ettiğinin ve daha güvenilir ve sıcak bir şehir merkezi olduğunu düşünmüşlerdir. Perakende satış, boş zaman geçirme ve yerleşim alanı olarak kullanma konularının hepsinde dengeli olarak kullanılması çok olumlu sonuçlar almıştır. Örneğin soğuk bir kış gecesinde Kopenhag merkezde yaşayan 6800 yerleşimcinin evinde yanan ışık

aynı zamanda kamusal alana ve pencerelere bakan 6800 ışıklı vitrin demektir (Terra Incognita, 2006).

Stroget caddesinin yayalaştırılmasından sonra şehir çok aşamalı fakat sağlam bir rota izleyerek yaya alanlarını genişletmeye devam etmiştir. 1962'den1996'ya kadar yaya mekanları 6 kat artmıştır. şehir sakinleri tarafından da bu yayalaştırılmış sokaklar ve meydanlar çok sevilmiş ve yoğun kullanılmıştır. İnsanların büyük bir kısmı alana toplu taşıma araçları ile sadece %20 'lik bir kısım ise alana özel araçlarla ulaştığı tespit edilmiştir (Beatley, 1999).

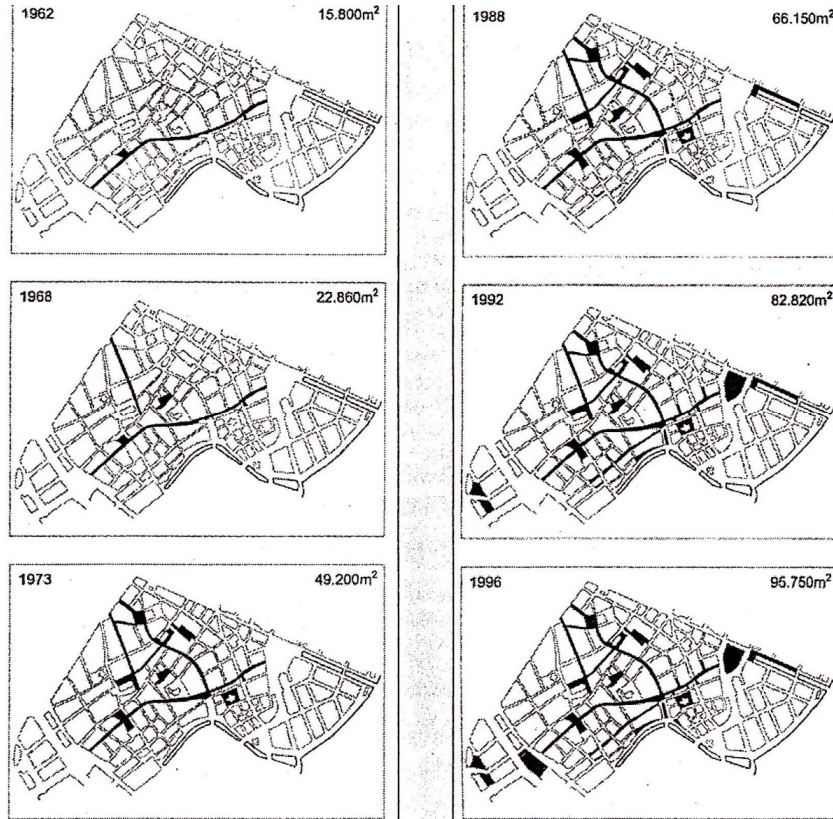
Yaya aktiviteleri 1960'lar ve 1970'lerde bir takım nedenlerden dolayı değişmemiştir. Lakin daha sonraki yıllarda sokak tasarımlarındaki yeniliklerle yürüyüş dışı aktiviteler popülerlik kazanmıştır.(sokak kafeleri, vs.) Daha sonraki 27 senede mekanı bu şekilde kullanan kullanıcı sayısında 3.5 katı artış yaşanmıştır (Gehl ve Gemzoe, 2001).



şekil 3.1: Yayaalar cenneti Stroget caddesi (Url-5)



Şekil 3.2: Kopenhag'ta ilk otomobilden arındırılmış caddesi Stroge
(Gehl ve Gemzoe,2001)



Şeki 3.3: Kopenhag'ta Arabasız Alanları ve Meydanlar (Gehl ve Gemzoe,2001)

Kopenhag'ta arabasız alanlar (şekil 3.3) son 4 yılda oldukça artmış ve genişlemiştir. 1962'de 15.800 metre kare olan alanlar, 1996'da 100.000 metre kareyi bulmuştur. 1968, 1986 ve 1995 yıllarında önemli birçok çalışmalar yapılmıştır. Kopenhag'ta arabasız alanların zaman içinde gelişimi (şekil 3.3) görülmektedir.

1968'deki çalışmalar yeni yayalaştırılmış alanların yürüyüş ve alışveriş alanında popülerliği gösterirken, 1986'daki çalışmalar yeni ve daha aktif bir kent kültürünün ve gayriresmi bir topluluk hayatının ortaya çıkıp geliştiğini göstermiştir.

1995'deki çalışmada bu gelişimin devam ettiğini göstermiştir. Toplum hayatının gelişimindeki en önemli faktör kahve kültürünün gelişmesi olmuştur. Bu daha ilk caddeler yayalaştırılırken bilinmiyordu.

Kopenhag'ta şu anda 5.000 'den fazla kafe ve oturma yerleri var. Danimarka'nın iklim şartlarına göre halk yaşamının kısıtlanacağı düşünülmüş olsa da açık hava cafe'leri gittikçe artmıştır. Sadece yaz sezonunda yani en fazla 3,4 ay olan dönem bu cafe'ler sayesinde Nisandan Kasıma kadar sürmekte (Gehl ve Gemzoe, 2000).

Stroget caddesini, yayalaştırılmış mekanların başarı ölçütlerine baktığımız zaman bu caddenin daha önce ele aldığımız bu ölçütlere çok uygun olduğunu görmekteyiz. Başarı ölçütlerine bakarak değerlendirdiğimizde gerek ulaşım, gerek gece gündüz kullanımı, etkinlikler, sosyal yaşam, gerek planlama açısından oldukça başarılı bir meydan olduğu görülmektedir.

3.1.2 Strasburg Fransa

Strasburg, eski kent merkezi (şekil 3.4) dar sokaklardan ve eski binalardan oluştuğu tarihi bir kenttir. 1871 ve 1918 yılları arasında bir Alman kenti olan kent, o dönemden bu yana doğudaki kent planı, demiryolu istasyonu ve üniversitesi gibi bazı kent karakteristiklerini korumaktadır. Kentte 50 000 öğrencilik 3 üniversite bulunmaktadır. Strasburg, karayolu, demiryolu ve su yolu ulaşımının kullanıldığı bir kenttir. Kentteki ana faaliyetler idari, ticari ve sanayi faaliyetleridir (Leda Measure: New Trafik Plan,2000).

Strasburg kentini ele aldığımız yayalaştırılma ölçütleri üzerinden değerlendirdiğimizde erişim, toplu taşıma, yaya alanlarının düzenlenmesi ve otopark düzenlemeleriyle bu uygulamanın oldukça başarılı olduğunu görmekteyiz.

1992 yılında, Strasburg kenti, yeni bir trafik planı hazırlanmıştır. Planın hedefleri şunlardır:

- Yeni tramvay hatları (şekil 3.5) (şekil 3.6) tramvay ve mini tram
(hatların ilki 1994'te ikincisi 2001'de kullanıma başlamıştır)
- Otobüs hatlarının tamamının yeniden düzenlenmesi
- Park et devam et uygulamasının gelişimi
- Yaya ve bisiklet kullanımına daha fazla caddenin açılıp, özel otomobil kullanımının azaltılması
- Kent merkezini çevreleyen dört trafik hücresinde direkt trafiğin yasaklanması

Yerel otoritenin amacı, özel otomobil kullanım ihtiyacının azaltılması ve çok türlü ulaşım yaklaşımının benimsetilmesi olmuştur (Strasburg Urban Community 2003).

Kentte %25 oranında , %25 oranında toplu taşıma %50 oranında özel araç kullanımı şeklinde bir türel dağılımın sağlanması için bir takım politikalar geliştirilmiştir. Bu politikalar bir çok alanda trafik yasağı, yaya alanlarının ve bisiklet yollarının genişletilmesi, toplu taşımanın yeniden düzenlenmesi ve otopark politikalarının belirlenmesi gibi uygulamaları kapsamaktadır. Söz konusu plan, kentte güçlü bir politik destekle yürütülmektedir (Leda Measure: New Trafik Plan, 2000).



Şekil 3.4 : Strasburg Kentindeki tarihi yaya alanları (Url-9)



Şekil 3.5 : Strasbourg'ta tramvay yolu (Url-10)



Şekil 3.6 : Strasbourg'ta minitramla gezme imkanı vardır (Url-10)

3.1.3. M n h Almanya

Yayalaştırma alışmaları ilk kez 1926 yılında Batı Almanya'nın Essen kentinde 'Limbecker Strasse' ile başlamıştır. Birçok kentte yaya sokağının ilk doğuşu, tarihi kent merkezlerindeki ana caddelerin yayalaştırılması ile başlamıştır.

M n h'in yaya sistemi, şehrin ortaçağdan kalan merkezi içinde yer almaktadır. Bu merkezde, h k met binaları, dini ve ticari fonksiyonlar yer almaktadır (şekil 3.7) (şekil 3.8) (şekil 3.9). Trafikten arındırılmış bölge, şehrin ana tren istasyonu ile bağlantılı yerel metroyu içeren geniş kapsamlı ulaşım sisteminin bir parçasıdır.

Savaş sonrası yıllarda, M n h'in yeniden inşaasına başlandığında şehir plancıları şehir içi trafiğini merkezden dışarı çıkarmaya karar verdiler. şehre gelen ağır vasıtalar için şehrin çevresini dönen bir ring yolu oluşturdular. Fakat 1964 yılında trafik koşulları o derece kritik bir hal aldı ki, şehir yeni bir planlamaya gerek gösterdi.

Sonuç olarak ortaya çıkan yaya bölgesinde 1970 yılında başlanıldı ve 1972 olimpiyatlarına yetiştirildi. Burada amaç, trafiğin hızlı bir şekilde, adeta katledercesine bozduğu eski M n h'in canlılığını korumaktı. (Rubenstein,1992).

şehrin ortaçağdan kalma iki büyük kapısı arasında merkezi yaya alanı yaratıldı. Bu ana yaya caddesi yalnızca bir noktada taşıt trafiği ile kesilmektedir. 18 metre genişliğindeki bu ana yaya caddesi, çevresindeki dar sokaklar için hayli hoşa giden bir kontrast yaratmaktadır. Aynı denge ortaçağdan kalma portikolar ve modern arkadlarla sağlanmakta, ayrıca yağmurlu bir günde üstü kapalı bir alışveriş alanı yaratılmaktadır.

Yaya bölgesi içindeki tarihi binaların yüzeyleri temizlenmiş ve restore edilmiştir. Geceleri de (şekil 3.10) ayrıca ışıklandırılmaktadır.

Bölgenin sınırları içinde birkaç plaza mevcuttur. Bu plazaların bir kısmı bir çok eşme ile zenginleştirilmişti. Bu çeşmelerden yeni olanlarının çevresinde oturma yerleri bulunmaktadır. Eski olanların ise şehrin değişik kısımlarından bu trafiğe kapalı olan bölgelere getirilmiştir .

Bu yaya alanları içindeki göze çarpan bir yenilik de üst üste dizilebilen iskemlelerdir. Bunları insanlar istedikleri yere götürüp özel olaylar için sıralayabilmektedirler.



Şekil 3.7 : Münih tarihi ken t(Url-5)



Şekil 3.8 : Münih'te trafikten arındırılmış bölge (Url-5)



Şekil 3.9 : Münih kent içi (Url-5)



Şekil 3.10 : Münih gece (Url-5)



Şekil 3.11 : Münih’te restoran (Url-11)

Yol boyunca camdan vitrinler sıralanmıştır. Gerek turistler, gerekse kent sakinleri için değişik etkinlikler, Münih’in yaya bölgesini çok canlı kılmaktadır. (Şekil 3.11) restoran, kahve, birahane ve sinemalar şehir merkezinde gece hayatını canlı tutan faktörler yer almaktadır (Url-7)

Almanya Münih’te yayalaştırılmış mekanların yaya mekanları başarı ölçütlerine göre değerlendirirsek; mekanların araç trafiğinden arındırılması bina yüzeylerinin temizlenmesi, geceleri mekanların ışıklandırılması, turist çekimi için yapılan etkinlikler ölçütlere oldukça uygun dolayısıyla başarılı olduğu görülmektedir

3.1.4. Woonerf Hollanda

“ Woonerf” , Hollanda dilinde “ konut yerleşim bölgesi” anlamına gelmektedir. Bugün aynı sözcük kentsel alanda yayalar, taşıtlar, bisikletler için karışık kullanımlı açık alanları ifade eder. Woonerf alanları, Hollanda’da ilk kez 1970’li yıllarda Delf kentinde deneysel olarak gerçekleştirilmiş, daha sonra her boyuttaki Hollanda kentinin ortak bir özelliği haline gelmiştir.

Woonerf alanlarının gelişimine kadar Avrupa şehirlerinde yaya alanlarının temel kavram, yaya ve taşıt trafiğinin birbirinden ayrılması prensibi üzerine kurulmuştur. Oysa Woonerf (şekil 3.11) yaklaşımında yaya ve taşıt trafiğinin birbirinden ayrılması değil, ikisinin birbirine entegre olması prensibi söz konusu olmuştur.



Şekil 3.12 : Woonerf’lerde yaya taşıt birlikte yollar (Url-11)

Ancak bu yaklaşımda da öncelik yayalara ve bisikletlere verilmektedir ve gereksiz taşıt trafiğinin ve bisikletlere ayrılmış alanların dışında tutulmasına çaba gösterilmektedir.

Hollandalı planlamacılar bu sonuca iki araçtan yararlanarak ulaşmışlardır :

- 1- Yayalara öncelik veren trafik kurallarının geliştirilmesi, trafik kanunlarının çıkarılması
- 2- Değişik gereksinimleri karşılayacak şekilde, çekici ve güvenli alanların geliştirilmesi

1976 yılında Ulaşım ve Kamu İşleri Bakanlığı, tasarım ve inşaat konusunda bazı minimum standartlar yayınlarken Woonerf alanlarına giriş ve çıkışları ifade eden özel işaretleri içeren yeni trafik kuralları da geliştirilmiştir. Bu kurallar Hollanda’da ve diğer Avrupa ülkelerinde Woonerf alanlarının gelişmesinde temel kurallar oluşturmıştır.

Yurttaşların katılımı, Woonerf bölgesinin en önemli unsurudur. Her bölge kendi halkının gereksinimlerini karşılayacak şekilde değişik tasarı çözümleri göstermektedir. Bununla birlikte Woonerf bölgelerinin bir takım ortak özellikleri

vardır. Arabanın geçtiği kısımlarda çoğunlukla değişik bir kaplama malzemesi kullanılmıştır ve düşük hız sınırlaması nedeniyle yol genişlikleri 2.8 m.ye düşürülmüştür. Kullanılan kaplama malzemesi zig-zag desende döşenmiştir, bu da şoförün ilgisini arttırmaktadır. Bu bölgeler şehir mobilyaları ve peyzaj elemanları ile donatılmıştır. Otopark yerleri ise, gün boyunca çocuk oyun sahaları olarak kullanılmaktadır. Bu kavramın uygulamam süreci içinde birkaç problem ortaya çıkmıştır. Woonerf sokağının uygulama maliyeti, herhangi bir yola oranla çok daha pahalıdır ve mevcut yönetim özel bir finans kaynağı sağlamamaktadır. Bölgeler içinde otopark yerleri kaybolmakta ve bunlara yeniden yer bulmak zor olmaktadır (Brambilla, R. Gianni 1997).

Hollanda da ayrıca Leiden şehir merkezini ele alacak olursak 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. Tarihi yapılar ile sokaklar insanları keşfe yönleltmektedir. Şehirde herhangi bir noktadan diğerine bisikletle veya yürüyerek pek çok farklı rotadan ulaşabilirler (Beatley, 1999).

Şehir merkezi Haarlemmerstraat (şekil 3.13 a-b) ve Breestraat (şekil 3.14) adında oldukça uzun iki ana alışveriş caddesine sahiptir. Haarlemstraat tamamen yayalara ait olup yalnızca sabahları 9:00 ile 11:00 saatleri arasında servis araçlarına izin verilmektedir. Breestraat ise resim; tamamen yayalara ait olmayıp, özel motorlu taşıtlar hariçindeki bisikletlilerin, toplu taşıma otobüslerinin ve taksilerin caddeye girişine izin verilmektedir (Döllük,2005).

Leiden şehrinin yaya mekanları başarı ölçütleriyle değerlendirecek olursak; Haarlemmerstraat ve Breestraat caddelerinin tamamen yayalara ait olmaları tarihi dokunun korunması, bisiklet kullanımının özendirilmesi, otoparkların düzenlenmesi planlama süreci içinde tasarım problemlerinin gerekli finans kaynaklarıyla çözülmesi ne kadar başarılı olduğunu göstermektedir.

Ayrıca Leiden şehirde insanların şehir merkezine daha rahat ulaşabilmeleri için mini-otobüs'ler hizmete sokulmuştur. Şehir merkezinin kenarında parkerbus veya parking bus adında düşük ücretli otoparklar geliştirilmiştir Sistem tüm alışveriş günlerinde ve cumartesileri çalışmaktadır (Beatley, 1999).



Şekil 3.13 : a- Haarlemstraat caddesi (Url-14)



Şekil 3.13 : b-Haarlemstraat caddesi (Url-14)



Şekil 3.14 : Breestraat caddesi (Url-14)

3.1.5. Siena İtalya

Çok az sayıda ülke İtalya kadar geleneklere bağlı bir şehir yaşamı gösterebilir. Asırlar boyunca şehirlerinin yolları ve meydanları insanlar için toplanma yerleri olmuş ve tarihi merkezleri bitmeyen bir insanlık dramının sahnesi olarak süregelmiştir. Çevredeki mimari günlük yaşamda bir fon teşkil etmektedir. Bugün, insanların fiziksel çevreye olan duyarlılığı azalmıştır. Otomobiller eski şehir modelini kullanılmaz hale getirmişlerdir ve tarihi semtlerin değer kaybına uğramasına neden olmuşlardır.

Son yıllarda yeni bir eğilim ortaya çıkmıştır. Sayıları gittikçe artan şehirler, tarihi semtlerde (şekil 3.14) trafiği yasaklama denemesiyle geleneksel sokak yaşamını geri getirmişlerdir.

Birinci adım, taşıt trafiğinin tanınmış meydanlardan dışarı çıkarılmasıyla olmuştur. Bunu, bu meydanların daha kapsamlı yaya alanlarına bağlanma çabası izlemiştir. Bundan sonra ikinci adım olarak, geniş çaptaki tarihsel alanlar ve önemli şehir parklarından trafik yasaklanarak bu yerlerin kimlikleri korunmuştur.

Siena, 1965 yılında İtalya’da yayalaştırma çalışmalarına öncü olmuş bir yerleşim merkezidir. Belediye önce Piazzadel Campo meydanı (şekil 3.15) (şekil 3.16) ve eski şehrin üç ana arterinde özel arabaların girişini yasaklamıştır. Bu üç ana arter, topografik olarak üç tepe üzerindeki eski şehrin kurulduğu yerdir.

Kırsal Toskana'nın merkezinde 50.000 nüfusu olan Siena, İtalya'nın en iyi korunmuş durumdaki ortaçağ kasabalarından biridir. Her yıl milyonlarca tarafından ziyaret edilir. Palio denen geleneksel at yarışları, tarihi Piazza del Campo her yıl yapılır.

Siena'daki modern şehirselleşme, tarihi duvarların dışında oluşmaktadır. Kaldırımı olmayan dar sokaklar çok iç içe bir desen meydana getirmektedir. Bu tarihi kasabayı korumak için 1965 yılında bir yönetmelik çıkartılmıştır. Bu yönetmeliğe göre seçilen sokak ve meydanlarda özel taşıt trafiği yasaklanmıştır. Yalnızca otobüs ve acil durumlar için taşıtların yaya bölgesinde dolaşmasına izin verilmekte, dükkanlara dağıtım ancak günün belli saatlerinde yapılabilmektedir (sabah 7.00-11.00 arası).

Başta tüccarlar bu programa karşı çıktılar ancak, perakende satışlardan kar edince fikirlerini değiştirdiler (Gehl ve Gemzoe, 2001).

Turistler ilk önce bu dolaşım sisteminden ve arabalarıyla tarihi merkeze ulaşamadıklarından dolayı şaşkınlığa uğramışlar, ancak daha sonra olayı benimsemişler ve ayak uydurabilmişlerdir



Şekil 3.15 : Piazza Del Cambo (Url-5)

Siena'da tarihi mekanın korunması, insanların toplu taşımaya teşvik edilmesi, merkeze arabaların alınmaması geleneksel sokak yaşantısının geri gelmesi insanların fiziksel çevreye olan duyarlılığını göz önünde bulundurduğumuzda mekanın başarı ölçütleri düzeyinde başarılı olduğunu görmekteyiz.



Şekil 3.16 Piazza Del Campo (Url-18)

3.1.6. La Rambla İspanya

Barselona'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. Barselona'nın kent politikasının karakterini insanların toplanabileceği mekanlara duyulan ihtiyacı karşılayan kamu alanları oluşturur. 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.

Mimarlık ve heykeltıraşlık Barselona'nın kent yüzünün tasarımında bir anahtar rolü oynadığından yeni parklar 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 meydanlara ortak özellik içinde bulundukları yapı adasına gerek bireysel sanat eserleri gerekse kamu mekan tasarımları ile kendi özel kimlikleri yaratılmaya çalışılmıştır.

Eski binaların yıkılmasıyla oluşturulan meydanlar: Plaza De La Merce, Plaza Real, Plaza Del Sol, Plaza Dels Paisos Catalans ve Barselona'nın en önemli ana yayalaştırılmış sokağı La Rambla'dır (Gehl ve Gemzoe, 2001).

La Ramba Avrupa'daki yayalaştırılmış bulvarların en çekici ne en popüler olanıdır. Yaklaşık 2 km uzunluğunda ve 30 m. Genişliğindedir. Yürüyüş yaya alanı yolun ortasında tasarlanmıştır. Yol aksının ortasında bulunan yaya yürüyüş alanının genişliği, en dar yerinde 11 m. çoğunlukla da 18 m.' dir (şekil 3.17) (şekil 3.18) şekil 3.19. Bu geniş yaya yolunu üzerini büyük Londra çınarları örter. Tasarım sadedir ve şaşırtıcı bir etkileyciliği vardır. Bulvar, geniş ve ferah bir görünümde olup uzun lineer bir kent parkı niteliğine sahiptir. Caddenin bir diğer özelliği de yol boyunca canlı heykellerin bulunmasıdır (şekil 3.18) bu canlı heykelleri yol boyunca görmekteyiz (Jacobs, 1993)



Şekil 3.17: Yaya yolu üzerinde çınar ağaçları (Oruç ,G.,2010)



Şekil 3.18 : La Rambla (Url-5)



Şekil 3.19 : caddeden görünüm (Url-5)



Şekil;3.20 canlı heykeller (Url-5)

3.1.7. Asahikawa Japonya

Asahikawa Japonya'nın en kuzeyindeki Hokkaido adasının 310.000 nüfuslu en geniş ikinci şehridir. Yüzyıl önce bulunan ve Hokkaido adasının kuzey kısmında yönetim merkezi olarak planlanmış bu şehirde caddeler ızgara sistem modelindedir. Asahikawa'nın kuzeyindeki demiryolu istasyonu, "Heiwa yolu alışveriş parkı", Japonya'daki ilk taşıtlara kapalı ve ağaçlıklı (şekil 3.19) (şekil 3.20) çarşı yeridir (Brambilla,R. Gianni 1997).

Heiwa (Barış) caddesi, 20 metre genişliğindedir ve şehrin merkezi alışveriş caddesidir. Bu cadde bir zamanlar ulusal bir karayoluydu ve her gün bu istasyonun yanından 16.000 adet taşıt geçmekteydi; bu yüzden oldukça da kalabalıktı.

1965 'te "Asahikawa şehir gelişmesi için eğilimler" adı altında uzun vadeli bir plan sözleşmesi yapıldı. Bu planda Heiwa caddesi, yayalar için ayrılmış bir alışveriş yolu olarak önerilmişti. İlk önce dükkan sahipleri plan konusunda temkinli hareket etmişler, yurttaşlar ise buna kayıtsız kalmıştır. 1968 'de Belediye personelinde genç üyeler ve satış yerleri personelinde bir grup, planı gerçekleştirmenin yollarını tartışmak üzere bir planlama konseyi kurdu.

Sonuç olarak kısa bir deney yapılması için öneri getirildi. Yönetim daireleri eşine pek rastlanmamış bu öneriye karşı çıktılar fakat, kurulan konseyin ortaklarının baskıları sonucu yaya bölgesi 20 gün içinde oluşturuldu. Deney başarılı oldu ve

süresi uzatıldı. Nihayet 1972 yılında Japonya’da ilk olarak sürekli bir yaya çarşı yolu oluşturuldu.

Burada alınan önlemler şöyle idi :

- 1- Alanın etrafında acil durumlar için taşıt yolu dolaşacak ,
- 2- Reklam öğelerine yer verilmeyecek ,
- 3- İdeal plan düzenlenmiştir ancak maliyet hızla arttığı takdirde plana çok katı bir biçimde sadık kalınmayacaktır ,
- 4- Planın bir yıl gibi çok kısa bir zaman içinde uygulanmasına gerek yoktur, yavaş yavaş ve mümkün olabileceği sürede tamamlanacaktır.

Planlar dört bölümde düzenlenmiştir :

- Yayaalar için hızlı akışlı GEÇİŞ BÖLGESİ ,
- Gezici ve dolaşmak için GALERİ BÖLGESİ ,
- Dinlenme terasları ,
- Dinlenme terasları ,
- Alanının merkezini belirleyen İŞARET (SEMBOL) BÖLGESİ

60 milyon yeni bulan yatırımların yarısı şehire, yarısı da alışveriş caddesine götürülmüştür. Anıtlar ve havuzlar için de ek olarak yaklaşık 20 milyon yen toplanmıştır. Planın tanıtılmasından sonra bir etüde göre dükkanların %40’ı vitrinlerini yeniden düzenlemişler ve bunların %80’inde satışların arttığı tespit edilmiştir.

Ashikawa şehrinde Heiwa caddesinin düzenlenme, planlama bakıldığında ayrıca insanların alışveriş için bu mekanı seçmeleri ve düzenlenen etkinlikler başarı ölçütleri üzerinden değerlendirilmesi yapıldığında oldukça başarılı olduğu görülmektedir (Url-5).



Şekil 3.21 : Heiwa Asahikawa (Url-12)



Şekil 3.22 : Heiwa çarşısı (Url-12)

3.2. Amerikada'ki Yayalaştırma Çalışmaları

başlamıştır. 1960 yılında Amerika'da özel eyalet kanunuyla bazı seçilmiş şehirseller alanlarda taşıt trafiğinin yasaklanmasına izin verilmiş ve bununla ilgili ıslah ve düzeltmeler için genel fondan bir ödenek ayrılmıştır. Amerikada'ki yayalaştırma çalışmaları Avrupa'dan farklı olarak kent merkezlerinde gerileyen perakende ticaret fonksiyonlarının azalmasıyla, rekabeti sağlamak amacıyla

Böylece California Eyaleti Amerika'da, yaya bölgelerinin gelişmesine ön ayak olmuştur . 1960 kanunu sayesinde California'nın yumuşak iklimi ile ilişkili olarak, fresno başta olmak üzere, yaya çarşı yolunun bir parçası olan linear parkı atmosferi yaratıldı.

Şehrin Fulton Çarşı Yolu, şehir çapındaki yenileme çabasının bir parçası olarak oluşturuldu Burada merkezi alandan trafiğin elimine edilmesi, şehrin alışveriş merkezi bölgesinin iyileştirilmesinde kullanılan diğer yöntemlerin bir tamamlayıcısıydı (Southworth 2005).

3.2.1. Santa Monica Place

ABD'nin Kaliforniya eyaletindeki Santa Monica şehrinde yer alan ve 53.000 metrekaarelik bir alana yayılmış bir alışveriş merkezidir.

Santa Monica şehrinin güney kısmının sonlarında yer alan Üçüncü Cadde üzerinde yer alan bu alışveriş merkezi (şekil 3.21) aynı zamanda Santa Monica Limanı ve kumsala da iki blok uzaklıktadır. Geçici olarak genel bakımının tamamlanması için kapatılan yapıdaki inşaatlar tamamlandıktan sonra Ağustos 2010 tarihinde yeniden kullanıma açılması planlanmaktadır (Pajani2008).

Eski Üçüncü Cadde Alışveriş Merkezi'nin hemen yanında yer alan ve 1980 yılında açılan Santa Monica Place, 1991 yılında ve 1996 yılında genel bakımdan geçti. Alışveriş merkezinde 120 adet mağaza yer alıyor. Aralarından en büyük mağazayı üç kata yayılmış 14.100 metrekaarelik alanı ile Macy's oluşturuyor. Mağazada Robinson May'e ait üç kata ve 12.194 metrekaare alana yayılmış büyük bir mağaza yer alıyorsa da Federated firması ABD'li mimar Frank Gehry kariyerin başlarında Gruen Associates firmasında çalışırken tasarladığı ilk projelerinden birisi olan orjinal Santa Monica Place projesini 1980 yılında inşa edilmesini sağladı ve 1990 yılındaki tamirat da rol aldı (Url-7).



Şekil 3.23 : Alışveriş merkezi (Url-7)

3.2.2. Minnesota Mineapolis

Minnesota Mineapoli şehrinde 1950 yıllarında kent dışı alışveriş merkezlerinin ortaya çıkmasıyla merkez bölgesinin yenileme planlaması başlamıştır. Buna rağmen pek çok büyük şirket kent dışına taşınmaya başlamış ve merkez bölgesindeki düşüşün açıkça ortaya çıkması kaçınılmaz olmuştur. Mineapolis'teki trafikten arınmış bölge fikri fizibilite çalışmaları, geliştirme planları ve yenileme programları yerel iş sahiplerinin bir kuruluşu olan Merkez Bölge Konseyi tarafından tasdik edilmiş ve desteklenmiştir (Brambilla, Gianni 1997).

1965 yılında Nicollet Mall projesi şekil 3.23 imzalandığında bu, merkez bölgesinin düzeltilmesi stratejisinde ilk adım olmuştur. Ünlü kıvrımlı yol ve onun alışveriş bölgesi; tüccarlar, planlamacılar, danışmanlar ve Lawrence Halprin Associate peyzaj firması arasındaki sıkı işbirliği ile gelişime uğramıştır.

Teknik olarak bir transit yol, bir çarşı yeri, kamu taşıtlarına izin verir. Ancak bunlar daima yayalara öncelik tanır.

Kıvrımlı Nicollet çarşı yolu, yayalaştırma projeleri yürüten diğer şehirler yanında büyük titizlikle çalışmış bir model olarak dikkatleri üzerine toplamaktadır. İncelikle yapılmış tasarımı ve detaylara gereken önemin verilmiş olması, onun Kuzey Amerika’da ki yaya yolları içinde en başarılı ve güzel örnek olmasını sağlamıştır. Mineapolis halen,kendi yeni gelişme alanlarına ve yerleşim bölgelerine olan dağılımını planlamaktadır.

Yaya sisteminin en dikkate değer örneklerinden biri, Nicollet’in merkezine kapalı bir galeri olma özelliğini taşıyan Philip Jhonson’un “Crystal Court” ’udur. On katlı ve kademeli camlardan oluşan bu “kristal avlu”, alışveriş merkezinde hayli göz kamaştırıcı çarpıcı ve etkileyici bir sosyal mekan oluşturmaktadır. Ancak Mineapolis yaya çevresinin en dikkate değer özelliği “skyway” (şekil 3.24) olarak adlandırılan asma yol sistemidir. Binalar arasında bağlantıyı sağlayan bu yükseltilmiş yol, ikinci kat seviyesinde inşa edilmiştir. Bu sistemde yayalar kışın açık alanlarda gezmek ve dolaşmak zorunda kalmadan, her türlü iklim koşullarında korunmuş şekilde rahatça alışveriş yapabilmektedirler. İlk iki asma yol 1962’de inşa edilmiştir ve o zamandan bu yana 25 yıl içerisinde bir çok asma yol daha bu sisteme eklenmiştir ve halen eklenmesi planlanmaktadır (Southwork2005).



Şekil 3.24 : Minneapolis skyway ve Nicollet çarşı yolu (Url-5)



Şekil 3.25 : skyway'den görünüm (Url-5)

Sistem onaltı şehir bloğunda otuz tane binayı birbirine bağlamaktadır ve ikinci seviyedeki yaya güzergahı büyük mağazalardan, banka bekleme yerlerinden, merdivenlerle bağlantılı oto garajlarından ve daha içindeki kemerli yollara asansörle bağlantılı alanlardan geçmektedir. Asma yol sistemi öyle büyük bir ilgi görmüştür ki, bu alanlara gelen nüfusu çevredeki otopark alanlarına mümkün olduğu kadar dağıtmanın yolları düşünülmüştür. Bu asma yoldan kışın her gün 8.000 insan geçmektedir. Yazın ise bu sayı 18.000 'i bulmaktadır (Southwork 2005).

Sistemin çevre otopark garajları tamamlandığında ve bununla ilişkileri kurulduğunda tahminen günde 40.000 kişi bu asma yollarda arabalarını bıraktıkları yerlerden varacakları yerlere kadar çeşitli hava koşullarında etkilenmeden yürüme olanağını bulabileceklerdir .

3.2.3. New York

New York'un yayalara ayrılmış bölgelere duyduğu ilgi 1970'li yılların başına kadar uzanır. Bu şehrin metropoliten alan içerisindeki trafik kontrolü uygulamasına ilişkin çabaları ve bu çabalar sonucu ortaya çıkan başarı ve başarısızlıkları, diğer büyük Amerikan şehirlerinde karşılaşılan taşıta kapalı bölgelerle ilgili sorunlar ve getirilen kolaylıklara bir yol gösterici olmuştur.

Van Ginkel ve ortakları şirketinin Manhattan Merkezi, ulaşım sisteminin reorganizasyonu ve yaya hareketlerine öncelik verilmesiyle ilgili önerisinde, sokaklara hiyerarşik bir düzen verilmiş, bazı sokaklara öncelik tanınmış, kuzey

güney doğrultusundaki caddelere trafik kısıtlaması getirilmiş ve bu trafik ada etrafındaki çevre yoluna dağıtılmıştır. İş merkezine trafik girmemeye özendirildikten ve trafik dışa dağıtıldıktan sonra bazı sokaklar tamamıyla serbest bırakıldı. Bunun sonucunda belirli zaman bölümleri içinde servis araçları, acil durumlar için taşıtlar ve otobüslerin girmesine izin verilmiştir (Pajani,2008).

Yayalaştırma eğiliminde Madison caddesi ilk oldu ancak yerel tüccarların ve taksi şirketlerinin yoğun tepkisi sonucu proje şehir encümeninde kabul edilmedi. Bunu takiben trafiğin kontrolü ve yaya bölgelerinin durumuyla ilgili çeşitli planlamam ve geliştirme büroları tarafından şehrin 5 bölgesi için 16 proje daha ileri sürüldü. Bu projenin en göze çarpan bölümü hiç kuşkusuz, Times Sguare alanını yeniden canlandırma Broadway Plaza projesidir. Times Meydanı şehrin turistik ve eğlence merkezi olduğu gibi şehrin transit geçiş alanıdır. Broadway plaza, Broadway'in 45. ve 48. sokakları arasındaki üç yaya meydanından oluşmaktadır. Broadway trafiğe kapatılırken yan yolları trafiğe açık kalacaktır. Bu proje Broadway boyunca kuzeye doğru da uzayacak ve bir blok boyunca (şekil 3.25) birbirlerini izleyen genişletilmiş kaldırımları içerecektir (Url-7).



Şekil 3.26: Broadway Plaza(Url-13)

Broadway Plaza projesi, ızgara sistemindeki bir planın diagonal bir arter tarafından kesilmesine örnek olan bir çalışmadır.

Manhattan'ın Broadway de dahil olmak üzere kuzey-güney doğrultusundaki caddelerin hemen hepsi yaklaşık olarak 60 feet (18 m.) uzunluğundadır. Broadway ve 7. cadde (36 mt) 12 şeritten oluşmaktadır. 45. sokağa ayrıldığında şerit sayısı 6'ya düştüğü için bir dar boğaz oluşmaktadır. Trafiğin yukarı Broadway 'de 7. caddeye dönmesi ve mevcut bir trafik adasının ortadan kaldırılmasıyla şimdi olduğu gibi aynı sayıda taşıt Times Sguare'den geçmiş olacak ve bu oluşum zarfında büyük bir yaya alanı da yaratılmış olacaktır. Broadway'de 6. Caddede Herald gazetesinden ismini almış ve meydana ismini vermiş bir diğer meydan da Herald Square'dir (şekil 3.26) görüldüğü üzere kısmen yayalaştırılmaya gidilmiştir. Herald Square boyunca bir alışveriş ve dinlenme alanıdır. Burada hareketli sandalyeler, (şekil 3.26) santraç masaları satış büfeleri yeme içme yerleri (şekil 3.27) (şekil 3.28) bulunmaktadır bu cadde 2008 yılında projelendirilmiştir (Url-7).



Şekil 3.27 : Herald Square yayalaştırma öncesi ve sonrası (Url-19)



Şekil 3.28 Herald Square tam bir yaya alanı haline dönmüştür (Url-5)



Şekil 3.29 : Herald Square (Url-5)

3.3. Türkiye’den Örnekler

3.3.1. Eskişehir, Doktorlar caddesi

Eskişehir Büyükşehir Belediyesi, Kent İçi Ana Ulaşım Planını İ.T.Ü. Ulaştırma ve Ulaşım Araçları UYG-AR Merkezi’ne yaptırarak ve çağdaş düzenlemelerle Eskişehir’i diğer kentlerimizden bir adım öne çıkarmıştır. Toplu taşımacılığa ağırlık verilince şehirde özel araçlara ayrılan yollar da azaltılmış. Şehir merkezi yayalara bırakılmıştır. Eskişehir yayalar şehri olmuştur (Gerçek,2003).

Eskişehir tarih boyunca yerleşime elverişli bir alan olmuş. Antik devirdeki “Phrygia Epiktetos” un Eskişehir – Afyon – Kütahya illerinin büyük bölümünü içine alan “Dağlık Frigya” bölgesi bu kültür merkezi olgusunun en karakteristik örneğidir. Eskişehir toprakları, Taş Devri’nden günümüze kadar binlerce kültürü yaşatmış. M.Ö.4000 yıllarında Eskişehir, nüfusun en yoğun olduğu bölge olarak kabul edilmiştir. Eskişehir, Frigya’nın batı sınırı içindedir. Bu nedenle Frig Çağı, Eskişehir’in tarihinde önemli bir yer tutmaktadır.

Eskişehir yöresi, Osmanlı İmparatorluğu’nun da beşiğidir. Eskişehir Büyükşehir Belediyesi tarafından, İstanbul Teknik Üniversitesi’ne yaptırılan kent içi ulaşım planı, şehir içi araç trafiğini “bir yerden bir yere araçların değil insanların” rahat ulaşımını ön planda tutarak hazırlanmıştır. Taşıt trafiğinin akışı ve caddelerdeki geliş güzel parklanmaların kent merkezinde büyük bir yer işgal ettiğini gözlemleyen bilim adamları, yoğun yaya akışının olduğu yerlerde “taşılara öncelik tanınmasının kentsel yaşamın kalite düzeyini düşürdüğü gerçeği”nden hareketle, Eskişehir’deki plan çalışmalarında yaya önceliğini göz önünde bulundurmuşlardır. Eskişehir merkez bölgesi yayalaştırma kapsamında öncelikle kentteki yaya ulaşımında mevcut duruma yönelik bazı saptamalar yapılmıştır. Kentte günde yaklaşık 316.000 yaya yolculuğu yapıldığı saptanmıştır. Ulaştırma ana planına göre saptanan yaya yolculuklarının amaçlarına göre dağılımı aşağıdaki (çizelge 3.1)’de gibidir.

Çizelge 3.1: Yaya yolculuklarının amaca göre dağılımı İ.T.Ü. UYG-AR Merkezi 2003

YOLCULUK AMACI	YOLCULUK SAYISI	
	YAYA	%
EV-İŞ	40571	12,80,
EV-OKUL	156147	49,40,
EV-DİĞER	99537	31,50,
DİĞER	14816	4,70,
HASTANE	4853	1,50,
TOPLAM	315924	100

Yaya yoğunluğunun en fazla olduğu kent merkezinde, taşıt aracı hareketinin yaya hareketinden ayrılması kentsel yaşam kalitesi düzeyini etkilemektedir. Merkez bölgesinde yapılan yaya sayımları sonucu yoğun bir yaya trafiğinin olduğu ortaya çıkmıştır. Böylece kent içinde araç kullanımını özellikle merkez alanlarla ilişkili yolculuklarda caydırıcı önlemlerle azaltılması gerekmektedir. Ayrıca en önemli projelerden biri olan hafif raylı sistem projesi Etram'ın, kent içi ulaşımın omurgası haline gelmesiyle, kent merkezindeki iki ana cadde lastik tekerlekli araç trafiğine kapatılarak yaya öncelikli hale getirilmiştir. Bir zamanlar yoğun araç trafiğinden geçilemeyen bu iki cadde de bugün yayalar gönüllerince dolaşıp gezebiliyorlar. Asıl adı İsmet İnönü olan cadde (şekil 3.29) takma ismini burada bulunan birçok doktor muayenehanelerinden almaktadır. Eskişehir Doktorlar caddesi 6 sene öncesine kadar trafiğe açıktı. Cadde trafiğe kapatılıp tramvay hattı hizmete girince trafiğe kapandı. Doktorlar caddesi Eskişehir'in en güzel caddesidir. Cadde İstiklal caddesini andırmaktadır tramvay çift yönlüdür.



Şekil 3.30 : Doktorlar caddesi (Url-9)



Şekil 3.31:-a Şehrin her köşesinde parklara yer verilmiştir (Url-9)

Şehrin her köşesinde parklara (şekil 3.30-a) (şekil 3.30-b) yeşilliklere, heykellere ve havuzlara rastlamak çok olağandır. İnsanlara huzur veren bu görüntüler şehre özellik katmıştır.

Eskişehir kentinin doğal çevreden kaynaklanan ve Eskişehir denilince ilk akla gelen kimlik öğeleri ‘topoğrafya’ ve ‘Porsuk Çayı’dır’. Bu öğeler kent için yaya ve bisiklet ulaşımı adına çok geniş olanaklar sunmaktadır.



Şekil 3.31: -b Porsuk çayı üzerinde yayalar (Url-9)

3.3.2. Konya Zafer alanı

Konya ülkemizde önemli yaya kentlerinden birisidir. Konya’daki yaya alanları ve yayalaştırma politikalarıyla ilgili Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından yaptırılan Konya Büyükşehir Alanı Kentiçi ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı Çalışma paralelinde incelenmiştir.

Konya kentinin topoğrafyası ve merkez çevresindeki dairesel gelişimi, yaya ulaşımının kent içindeki en önemli ulaşım biçimi olmasını sağlamıştır. Konya’da mevcut yaya ulaşımı özelliklerinin incelenmesi, sorunların ve darboğazların belirlenebilmesi için Konya Büyükşehir Alanı Kentiçi ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı içeriğinde yaya ulaşımı ile ilgili bilgiler derlenmiştir. Yaya ulaşımı konusunda bir bilgi toplama gerçekleştirilmiştir.

Konya’da yapılan yaya ulaşımına ilişkin mevcut tek sayısal bilgi, Konya Büyükşehir Belediyesi tarafından 1997 yılında yaptırılan ‘Konya 2010 Kentsel Ulaşım Etüd ve

Raylı Sistem Fizibilite Çalışması' kapsamında yaptırılan konut ulaşım anketlerindeki veriler olduğu görülmüştür. Anketin sonuçlarına göre Konya'daki günlük yolculukların, %31,7'sinin yaya yolculukları, %68,3'ünün motorlu araçlarla yapılan yolculuklar olduğu görülmüştür.(Konya, BB Kentiçi Yakın Çevre Ulaşım Master Planı,2001)

Konya nüfusu 2000 yılı verilerine göre 262 mahallede yaşayan 773.581 kişiden oluşan bir kenttir. Kentsel aktivitelerin yoğunlaştığı Alaeddin Tepesi olarak adlandırılan tarihsel kent çekirdeği etrafında gelişen Konya kenti, planlı dönem sonrasında Konya –Ankara aksı doğrultusunda gelişme göstermiştir.

Konya Büyükşehir Alanı Kentiçi ve Yakın Çevre Ulaşım Master Planı kapsamında yapılan araştırma sonucunda, kentteki yaya ulaşımında mevcut durum, sorunlar ve imkanlar değerlendirilmiştir.

Konya'da kentsel ulaşım sisteminde, yaya ulaşımının önemli bir rolü bulunmaktadır. Özellikle kentin tek merkezli olması sebebiyle, merkez çevresindeki alanlarla, merkez arasındaki ulaşım taleplerinin büyük bir bölümü yaya olarak karşılanmış, ancak kent yayıldıkça yaya ulaşımı yetersiz kalmış ve araçlı yolculukların payı giderek artmaya başlamıştır.

Konya'da trafik yoğunluğunun artmasıyla Konya Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon kurulu yayalaştırma ihtiyacı duyulan tüm alanlarda yayalaştırma çalışmalarına gitmiştir. Konya Zafer Alanı en çok bilinen yerlerin başında gelen ve sosyal hayatın can damarı denilebilecek yerlerden birisidir. Alaattin Tepesi ile bitişik olan bu alan gün boyu oldukça kalabalıktır bu bölge Büyükşehir Belediyesi tarafından da.ha sosyal, ihtiyaçlara daha güzel cevap veren bir yapıya kavuşması için yeniden şekillendirilmiştir

Aşağıdaki resimlerde de yayalara ayrılmış olan Zafer Alanı meydanında yapılmış uygulamaları görmekteyiz. Konya'nın simgesi Mevlana şekil 3.31 şekil 3.32 ve caddede insanları serinletmek için su fışkıyeleri belediye tarafından konulmuştur.



Şekil 3.32: Zafer Alanı (Url-14)



Şeki 3.33: su fiskiyelerini görmekteyiz (Url-14)

3.3.3. İzmir- Kıbrıs Şehitleri caddesi

İzmir ilinin Konak ilçesinde bulunan, şehrin simge caddelerinden biridir. Cadde trafiğe kapalı olup üzerinde restoranlar, cafeler, barlar, kitapçılar ve alışveriş yerleri bulunmaktadır (şekil 3.33) (şekil 3.34). Talatbaşa Bulvarı ve Ali Çetinkaya Bulvarı'nın kesiştiği yerden başlayıp Kordona doğru uzanır.(Url-7).

Sokak ressamaları, sokak müzisyenleri, kitapçılar, hediyelik eşya dükkanlarının bulunduğu sokak daima canlılığını korumaktadır. Cadde ayrıca eğlence kültürünün odak noktası olduğundan gece kullanımı oldukça yüksektir. Hafta içi öğlen zamanı ile Cuma ve cumartesi geceleri ise yoğunluk (şekil 3.34) doruk noktaya ulaşmaktadır (Url-3).



Şekil 3.34 : Kıbrıs Şehitleri caddesi
(Url-3)



Şekil 3.35 : Kıbrıs Şehitleri caddesi



Şekil 3.36: Caddeden görünüm (Url-3)

3.3.4. Ankara Yüksel caddesi

Ankara'nın önemli yayalaştırma projelerinden biri olan Yüksel caddesi yaya bölgesi gençlerin ve sanatçıların toplandıkları bir merkezdir. Bu cadde Ankara'nın yeni yaya alanlarından biridir (şeki 3.35) (şekil 3.36). Sadece Pazar günleri öğleden sonra oto trafiğine kapalı olan cadde de zaman zaman görkemli konserler verilmektedir (Url-3)



Şekil 3.37: Ankara'nın yeni yaya bölgesi (Url-3)



Şekil 3.37 Ankara'nın yeni yaya bölgesi (Url-3)

3.4. Bölüm Sonucu

Dünyada yaya bölgeleri oluşturma fikri Avrupa'da savaş sonrası ortaya atılmıştır. Önceleri tüccarlar bu fikre karşı çıksalar bile sonraları perakende satışların artmasıyla ve gayrimenkul değerlerinin yükselmesiyle bu fikir kabul görmüştür. Avrupa'da, yaya bölgelerinde perakende dükkanları mıkmatız görevini yaparken aynı zamanda şehir merkezlerinin yaşam merkezi olmuştur.

Avrupa'daki yayalaştırma uygulamalarına ilk örnek kırk yıl önce yayalaştırılan Kopenhag Stroget caddesinde görmekteyiz. Diğer Avrupa kentlerinde de yayalaştırma uygulamaları ardı ardına başlamıştır. Almanya, İtalya, İspanya, Danimarka yayalaştırma çalışmalarının görüldüğü birkaç ülkedir.

Amerikada'ki yayalaştırma çalışmaları Avrupa'dan farklı olarak kent merkezlerinde perakende ticaret fonksiyonlarının azalmasıyla, rekabeti sağlamak amacıyla alışveriş merkezleri yaya bölgeleri olarak tasarlanmaya başlanmıştır. İlk 1960 yılında Amerika'da özel eyalet kanunuyla bazı seçilmiş şehirseller alanlarda taşıt trafiğinin yasaklanmasına izin verilmiştir. Böylece Amerika'da, yaya bölgelerinin gelişmesine sebep olmuştur.

Türkiye'de birçok şehirlerde yayalaştırma uygulamaları görülmektedir. Türkiye'deki yayalaştırma uygulamalarına örnek olarak Eskişehir, Konya, İzmir ve Ankara incelenmiştir.

4. İSTANBUL'DA YAYALAŞTIRMA UYGULAMALARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Ülkemizde özellikle de İstanbul'da ulaşım sorununu gidermek için üretilen çözümlerde araçların yayalardan daha fazla ön planda olduğu görülmektedir. Yaya ulaşımı pek çok engelle karşılaşmaktadır. Bu engellerden bazıları ekonomik ve politik olduğu gibi aynı zamanda da taşıt yoğunluğunun da baskısı vardır. Yayalara ayrılmış kaldırımlar araçlar tarafından kullanılırken, araçlar park yeri bulamamakta kaldırımları kullanmakta, yol boyunca seyyar satıcılar ve büfeler tarafından yaya hareketlerinin sürekliliği engellenmektedir.

Kentler büyüyüp kapladıkları alanlar genişledikçe yaya yolculuklarının daha etkin bir şekilde desteklenme ve korunma ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Aksi halde artan otomobilleşmeye koşut olarak en sağlıklı ve en ekonomik ulaşım biçimi olan yaya hareketleri geri kazanılması zor bir biçimde taşıt trafiğine dönüşmektedir (Kentsel Ulaşım Alt Komisyon Raporu, 1995).

Yaya ulaşımında amaç ulaşım türü olan yaya hareketliliğine mekan açmak ve aynı zamanda trafik karmaşasından, araç işgalinden arındırılmış, toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmaktır.

Kentiçi ulaşım aksları ve yaya bölgeleri, toplumsal etkileşimi, kentlinin etkileşimini genişletecek, çeşitlendirecek şekilde bir iletişim mekanı olarak düşünülmeli ve tasarlanmalıdır.

4.1. İstanbul'daki Yayalaştırma Yaklaşımlarının Genel Değerlendirilmesi

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.yy da saraylıların kullanması için getirilmiştir. Ancak 1839 da Tanzimat'tan sonra yaygınlaşmıştır.

Arabanın girmesi bir yaya kenti olan İstanbul'da sokakların yeniden düzenlenmesini gerektirmiştir. Sık sık çıkan büyük yangınlar sokakların otomobillere uygun hale getirilmesini kolaylaştırmıştır (Tekeli1992).

Kent içi ulaşımda yeni yolların açılması yeni ulaşım araçlarının belirlenmesi ve yaygınlaşması 18.yy dan başlayarak 19.yy boyunca devam etmiştir.1871 de tünel yapılmış ilk otobüs de 1926 da kullanılmaya başlamıştır. Zaman ilerledikçe araçlar şehri kaplamaya başlamış ve yayalar için hayat zorlaşmıştır. Bu amaçla şehirde yayalara özel bölgeler tasarlanmaya başlanmıştır. Beyazıt yayalar bölgesi Türkiyede yayalar bölgesi çalışmalarında ilk uygulamalardan biri olarak gösterilmektedir (Aru, 1965).

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, 1965).

Günümüzde özellikle İstanbul'da yapılan yayalaştırma projelerinin sayıca arttığı ve yoğunlaştığı görülmektedir. Yayalaştırılma yaklaşımı kent planlama disiplinin önemli bir çözüm aracı olsa da bu projelerin belli uygulanma kriterleri ve prensipleri çerçevesinde geliştirilmemiş oluşu kentle bütünleştirilemeyen bir takım yanlış sonuçlar doğurmaktadır. Proje geliştirme ve uygulamada yetki sahibi olan yerel yönetimlerin işlevsel bütünlük ulaşım sistemindeki süreklilik ve erişebilirlik yerel halk kullanıcı talepleri ve mekansal gereksinimler gibi konularda gerekli analiz ve tespitleri üretmeden seçtikleri yayalaştırılma bölgeleri kullanışsız olduğu gibi terk de edilmektedir (Kaplan,89)

İstanbul metropolün de merkezi ticaret bölgelerindeki yayalaştırılma çalışmaları konusundaki en önemli örneklerden biri Beşiktaş Balık Pazarı yayalaştırılmış alanıdır. Alandaki yoğun konut kullanımı alanın sadece yerleşik halka değil bütün kente hizmet eden önemli bir ticari faaliyete sahip olması edilen mekanlar ve bölgede giderek azalan ekonomik değer olarak sonuç vermektedir Barbaros Bulvarı ve Karaköy-Beşiktaş bağlantısını sağlayan sahil yolu gibi ulaşım akslarının üzerinde olması alanı tanımlayan önemli bileşenlerdir. Yayalaştırma çalışmasının amacı dar sokaklara sahip çarşı alanında yaya dolaşımını rahatlatmak trafik yükünü azaltmak ve insanların alışveriş gezi ihtiyaçlarını taşıtların yarattığı tehlikeden gürültü ve hava kirliliğinden arındırılmış olarak daha sağlıklı gerçekleştirilmesini sağlamaktır.

Tezin kuramsal kurgusuna paralel olarak tanım, anlam ve başarı ölçütleri değerlendirilen yayalaştırma uygulamalarının uygulamada tartışılması için İstanbul

kenti özelinde 1994-2009 tarihsel kesitinde uygulanmış projeler analiz edilmiştir. İstanbul'daki yayalaştırma uygulamaları, sokak ve caddelerin değerlendirilmesi yapılmıştır. İstanbul için yapılan değerlendirmelerde öncelikli olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesinin UKOME bünyesinde 1994-2009 yılları arasında (çizelge 4.1) dökümü verilen yayalaştırma uygulamalarının İstanbul kent mekanında ki dağılımı incelenmiş ve görselleştirilmiştir. Bu haritalamada mahalle bazında veriler cadde ve sokaklar özelinde nokta olarak verilmiştir. Öncelikle hangi tarihler arasında uygulamaların dağıldığı, ikinci olarak ise İstanbul genelinde nasıl yoğunlaştığı ve ana ulaşım bağlantılarıyla ilişkisi verilmiştir.

UKOME verileri GIS ortamında mahalle ve sokak verilerine göre haritalanmıştır. Harita 1'de İstanbul'daki yayalaştırma uygulamalarının dönemsel dağılımı renklendirilmiştir. Buna göre İstanbul tarihi yarımada da yayalaştırma uygulamalarının 2000 öncesi döneme ve İstanbul'un ilk yayalaştırma uygulamaları olarak biçimlendiği görülmektedir. 2002 sonrasında ise İstanbul'un tarihi merkezi dışındaki ilçelerinde ve her ilçede en az bir uygulama olmak üzere yapıldığı izlenmektedir. Aynı değerlendirme İlçeler ve mahalleler genelinde dağılım nokta atışlarıyla verilmiştir. Harita 2'de mahallere göre dağılımda Fatih ilçesi mahallelerinde yoğunlaşma görülmektedir.

Harita 1'de İstanbul Metropoliten alanında yayalaştırılmış cadde ve sokakların yapım yılına göre dağılımını, Harita 2'de de İstanbul Metropoliten alanında yayalaştırılmış cadde ve sokakların mahallelere göre dağılımı görülmektedir. Harita üzerinde kullanılan veriler İstanbul Büyükşehir Belediyesi UKOME 'nin tespitleri kullanılarak üretilmiştir.

4.2. İstanbul'daki Yayalaştırılmış Cadde ve Sokakların Değerlendirilmesi

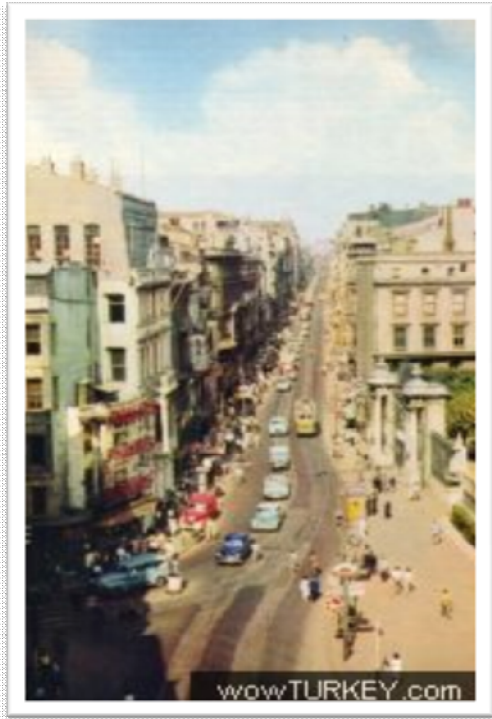
4.2.1.İstanbul-Beyoğlu (1990)

İlk kurucuları Cenevizliler'den bu yana Beyoğlu değişik toplumlara mekan olmuştur. Özellikle en canlı merkezi olan İstiklal Caddesi, Beyoğlu'nda kültür, ticaret ve eğlence potansiyelini üzerinde toplayan nüfusun yoğunlaştığı cadde olma özelliğini yüzyıllarca korumuştur.

Beyoğlu'nun yayalaştırma projesi Büyükşehir Belediye başkanlığı tarafından Prof. Gündüz Özdeş'e (Mimas A.Ş.) hazırlatılmıştır. Projede İstanbul'un ulaşımına

özmler getirilecek şekilde planlanmıştır. Trafike açılan Tarlabası caddesinin İstiklal caddesinde var olan taşıt trafikini üstlenmesinin ardından, bu caddedeki taşıt trafikini tamamen kaldırarak caddenin ortasına tramvay hattı yerleştirilerek cadde tümüyle yayaalara ayrılmıştır. Bu projede genç, yaşlı herkesin özlediği, yaşam olarak eskisinin aynı değil, fakat ağdaş bir düzenleme, binaları atmosferi ile eskiyi anımsatan ama onu aratmayan, yeni bir Beyoğlu yaratmak amaçlanmıştır. (Özdeş, 1989)

İstanbul’un Avrupa yakasında Beyoğlu ilçe sınırları içerisinde yer alan İstiklal Caddesi (Sekil4.1) hızla gelisen kentin önemli tarihi, ticari ve diplomatik bir bölgesidir. 1990 yılında gerçekleştirilen Beyoğlu’nun bir turizm merkezi haline getirilmesi projesi kapsamında tamamen yayalaştırılması ile kent içerisindeki önemi artmış ve İstiklal Caddesi büyük bir değişime uğramıştır. Bugün halen kentin önemli bir merkezi olarak varlığını sürdürmektedir. İstiklal Caddesi, kuzeydoğu güneybatı yönünde tünel geçidinden Taksim Meydanına kadar uzanan yaklaşık 1400 metre uzunluğunda İstanbul’un en kalabalık caddelerinden birisidir. İstiklal Caddesi, İstanbul’un en eski semtlerinden biri olan Beyoğlu’nun merkezi sayılabilir. 1927’den önceki ismi “Büyük Cadde” anlamına gelen “Cadde-i Kebir” idi (Dökmeci, ıracı,1990).



şekil 4.1: İstiklal caddesi Yayalaştırma ncesi ve sonrası (Url-4)

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. Sadece 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.

4.2.2. İstanbul- Nuruosmaniye caddesi (1991)

Nuruosmaniye Caddesi, Çemberlitaş mevkiinde, Nuruosmaniye Camini, Bab- Ali Caddesine birleştiren cadde olup, kentimizin en önemli turizm ve alışveriş merkezlerinden biridir. Tarihi geçmişinde Beyazıtta bulunan büyük saray ile Kapalıçarşı arasındaki bağlantının bir bölümü olan cadde, Nuruosmaniye camii avlusuyla bir bütündür (Karabay, 1993). Bu nedenle, Beyazıt Meydanı ile başlayan, kapalı çarşı ile devam eden alışveriş aksını Nuruosmaniye Caddesinde de devam ettirmek projenin temel hedeflerindendir (Çalışma Raporu, İBB,1990)

Nuruosmaniye Caddesi yaklaşık 220 mt. olup Kapalı Çarşı, Nuruosmaniye Camii uzantısı üzerinde Bab-Ali caddesi ile kesişerek bitmektedir. Sokaktaki, çoğunluğu 4 ve 5 katlı olan bitişik nizam binalar yakın geçmişin mimari karakterini ve materyelini taşımaktadır. Yol üzerinde zemin katlarda, daha çok turiste hizmet veren perakendeci esnaf bulunmaktadır. Binaların üst katlarında, küçük imalatçı (depoları,konfeksiyon) ve kuyumcular vardır. Yolun yaklaşık 175 mt.lik bir kısmı tamamen yaya bölgesine dönüştürülmüştür. Nuruosmaniye caddesindeki mevcut trafik bir üstteki paralel sokağa Şeref Efendi'ye ve Türbedar Sokağa tek yön olarak verilmiştir. Bölgenin otopark sorununu Atık Ali Paşa Cami çevresinde yapılması düşünülen katlı otopark ile çözüme götürülebileceği varsayılmıştır. Bu bölgeye otobüslerle taşınan turistler için, esnafın isteği doğrultusunda. Turist otobüslerinin indirme ve bindirme cadde girişinde izin verilecektir (Çalışma Raporu, İBB,1990-91).

Kapalıçarşı'yla Sultanahmet'i birbirine bağlayan bir turist güzergahıdır. Nuruosmaniye Camii'nin içinden geçerek Kapalıçarşı'ya ulaşılabilir. İstanbul'un en önemli alışveriş merkezlerinden birisi olan cadde ilk olarak 1991 yılında

yayalaştırılmıştır şekil;4.2.Uzunluğu 220 m. olan caddenin 175 m.si yayalaştırılmıştır (Çalışma Raporu, İBB,1990-91).



Şekil 4.2.Yayalaştırma öncesi ve sonrasında Nuruosmaniye Caddesinden bir görünüm (Url-20)



Şekil 4.3 : Nuruosmaniye (Url-9)

Kapalıçarşı'yla Sultanahmet'i birbirine bağlayan bir turist güzergahıdır. Nuruosmaniye Camii'nin içinden geçerek Kapalıçarşı'ya ulaşılabilir.

İstanbulun en önemli alışveriş merkezlerinden birisi olan cadde ilk olarak 1991 yılında yayalaştırılmıştır.uzunluğu 220 m. olan caddenin 175 m. si yayalaştırılmıştır.Bu bölgeye ismini veren Nuruosmaniye camii ve külliyesi de taşıt trafiğinin getirdiği sorunlardan kurtulmuştur (Url-2).

Cadde 2001 yılında tekrar ele alınmıştır.24 cadde ve sokağın yaya yolu olarak düzenlenmesi ile yaya bölgesi genişletilmiştir. Nuruosmaniye-Mahmutpaşa arası Mahmutpaşa-Sultanhamam arası Divanyolu-Nuruosmaniye arası yayalaştırılacak bölge olarak belirlenmiştir şekil 4.3 şekil 4.4 şeki 4.5.

Nuruosmaniye ve çevresinin yürüme ve gezinti alanlarını 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 andesit bordür ve andezit yağmur olukları döşenmiş çöp kutuları ve oturma elemanları vardır (Url-2).



Şekil 4.2 : Nuruosmaniye (Url-9)

4.2.3. İstanbul – Bahariye caddesi (1992)

Kadıköy’ün meşhur altı yolundan birisidir. Altıyol’dan hafif yokuş biçimiyle Moda Havuzu’na kadar uzanan Bahariye Caddesi, .öteden beri alışveriş ve gezinti yeri olarak rağbet görmektedir. İlçenin eğlence hayatında da önemli bir paya sahip, şenlikli bir caddedir. Havası güzel olduğundan, bahar aylarında. Kadıköy ahalisinin en güzide mesire yeri olarak nam salmıştır. Adı zaten buradan gelmektedir,” baharlık “ manasındadır. Moda semti dahilinde ya da sınırında kalan muhitin ismi iken zamanla ortasında geçen ana cadde de “Bahariye Caddesi” diye söylenmektedir. Resmi yazışmalarda adı General Asım Gündüz Caddesi olarak anılsa da halk nezdinde tercih “ Bahariye” den yana olmuştur. Bu günün Bahariye Caddesi bir açık hava alışveriş merkezi görünümündedir (şekil 4.5). Son zamanlarda birbiri ardına açılan yeni mağazalardan evvel de meşhur bir alışveriş yeri idi. Caddedeki canlılığın bir diğer sebebi de genç nüfusun bu caddeye rağbet göstermesidir. Trafığe kapalı hale getirilen caddenin ortasından bir de tramvay geçmektedir (İstanbul’un yüzleri serisi 2010).



Şekil 4.5 : Bahariye Caddesinin günümüzde görünümü (Url-14)

İstiklal caddesinin ardından 1992 yılında İstanbul Anadolu yakasının önemli alışveriş mekanlarından olan Bahariye caddesi yayalaştırılmıştır. Bahariye caddesinin Altıyol denilen kesiminden Nevzemin sokağına kadar olan kısmı yayalaştırılmıştır. .Kadıköy Moda tramvayı da 2003 yılında tekrar hizmete sunulmuştur (Url-6).

4.2.4. İstanbul – Avcılar – Marmara caddesi (2003)

Marmara Caddesi’nin araç trafiğine kapatılması ve yayalaştırılması konusu; 2000 yılı yatırım programı ve uygulama planı gereği Avcılar Belediyesi, Fen işleri

Müdürlüğünce gündeme getirilmiştir. Bölgedeki ulaşımın yeniden düzenlenerek planlanması ve Belediye önündeki havuz ve çevresinin yeniden düzenlenmesi olarak tariflenmiştir.

Projelendirilme süreci, Fen İşleri Müdürlüğü'nün teklifi ve Başkanlık Makamının onayı ile 11.04.2000 tarih ve 506 sayılı Belediye Encümeni Kararı ile kabul edilmiştir (Avcılar B.2010).

Proje hakkında teklifler değerlendirilip; işin İ.T.Ü. Geliştirme Vakfı AR-GE' ye ihalesi Belediye Encümeni'nin 28.04.2000 tarih ve 623 sayılı kararı ile kabul edilmiştir. Projenin tüm aşamaları 12.02.2001 tarihinde tamamlanmıştır. Söz konusu yayalaştırma projesi dahilinde Marmara Caddesi, 31 Ağustos 2003 tarihinde yayalaştırılmış cadde olarak kullanıma açılmıştır. Proje alanının projeye göre düzenlenmesi halen devam etmektedir.

İ.T.Ü.Geliştirme Vakfı AR-GE işletmesi tarafından Mayıs ve Haziran 2000 döneminde hazırlanan 'Marmara Caddesi Şehirsel Tasarım Projesi' kapsamında fiziki yapı özelliklerinin belirlenmesi ve değerlendirilmesi amacıyla alansal analiz çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda çalışma alanı içindeki yapıların fonksiyonel kullanım biçimleri, kat adetleri, bina yapım tarzları, yapıların fiziki açıdan eskimişlikleri ile durumlarının değerlendirilmesi yanında, şehirsel mobilya ve donatılarının alandaki dağılımları da tespit edilmiştir (ÇOL,2004).

Marmara caddesi'ndeki şehir mobilyaları ve donatıları şekil 4.6 şekil 4.7,şekil 4.8, şekil 4.9, şekil 4.10 ayrıntılı olarak görünmektedir.



Şekil 4.6 : Marmara caddesi



Şekil 4.7 : Marmara caddesi



Şekil 4.8 : Marmara caddesi



Şekil 4.9 : Marmara caddesi



Şekil 4.10 : Marmara caddesi

4.2.5. İstanbul – Beyoğlu - Fransız sokağı (2004)

Fransız Sokağı Galatasaray Lisesinin arkasındaki Cezayir Sokağı ile Cezayir Çıkamazı'nı kapsamaktadır. Projenin amacı; sokağın tarihi geçmişine uygun olarak yeniden düzenlenmesi ve bunun yanı sıra bir kültür, sanat ve ticaret projesi olarak düşünülmüştür. Bu tip projelerde köhnelenmiş tarihi yapıların restore edilerek tekrar eski kimliklerine kavuşmasında da büyük rol oynamaktadır. (Url-3)

Bu projeyle 1800'lerin sonu,1900'lerin başında itibaren var olan bu sokak pembe ve sarı renklere boyanarak restore edildi. Kaldırım taşları yenilendi, bölgenin tamamına özel müzik sistemi kuruldu. 100 yıllık sokak lambaları Paris belediyesi tarafından gönderildi, yer taşlarını Paris'ten gelen mimarlar düzenlediler. Sokağın sol tarafındaki binaların tümü 1890- 1910 yılları arasında İstanbul'da yaşamış Karaköy ve Eminönü rıhtımlarını inşa eden Fransız mühendis Marius Michel'in imzasını taşımaktadır (Url-21)



Şekil;4.11 : Beyoğlu Fransız Sokağı (Url-3)

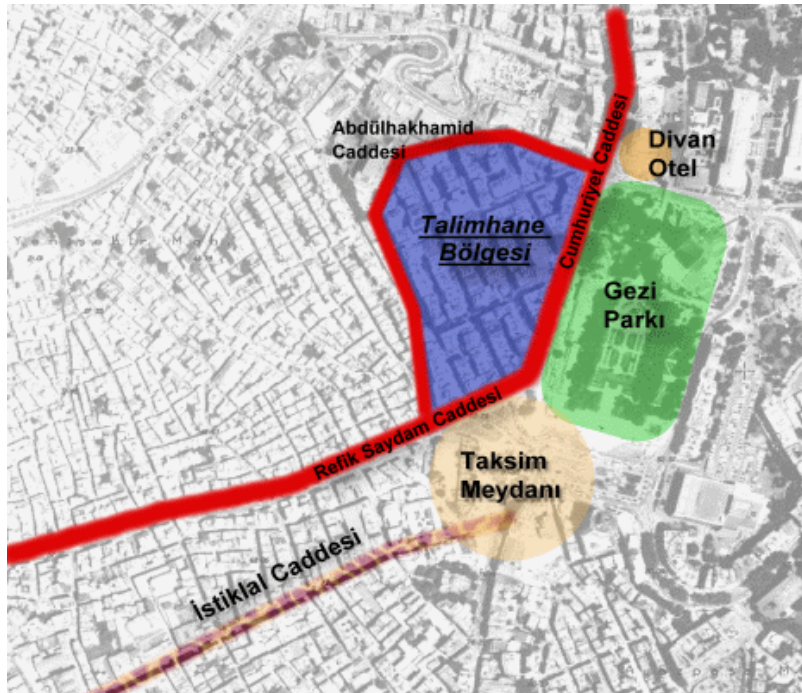


Şekil 4.12 : Fransız sokağı (Url-3)

4.2.6. İstanbul – Beyoğlu Talimhane bölgesi (2004)

Talimhane Bölgesi; Cumhuriyet ve Tarlabası caddelerinin birleştiği noktada Taksim meydanının kuzeyinde Taksim Gezi parkının batısında kalan bölgedir.

Burada uygulanan sokak modeli bir ilktir. Bu projenin amacı Talimhane'nin turizm kültür ve eğlence merkezi haline gelmesinin yanı sıra alanda güvenliğin sağlanması ve algılanabilirliğin yükseltilmesidir. Bu projede 25 bin metrekerelik alan yaya kullanımına açılmıştır (Url-21).



Şekil 4.13 : Talimhane (İBB projeler daire başkanlığı)

Talimhane Bölgesi kentin en çok turist çeken bölgelerinden biri olan Taksim Meydanı şekil;4.14 ve İstiklal Caddesi'nin bulunduğu alanda, tarihi, kültürel ve eğlence odaklarına yakın, stratejik bir konumda yer almaktadır.

Talimhane Bölgesi günümüzde 30 adet konaklama tesisi ile İstanbul'un önemli turizm servisi veren alanlarından biridir.Yine bölgede yer alan yaklaşık 40 adet araç kiralama servisi toplam 1000 araçlık bir filo ile iç ve dış turizme yönelik hizmet vermektedir.

Tarihi yarımada, Pera, İstiklal Caddesi, Galata bölgesi, Dolmabahçe Sarayı ve İstanbul Boğazına erişim kolaylığına sahip olması turistlerin bölgeyi seçmelerinde önemli bir etmendir (İBB projeler daire başkanlığı 2009)



Şekil 4.14 : Taksim Meydanı geçmişteki görünümü (İBB projeler daire başkanlığı)

4.2.7. Eminönü (2008)

Nişanca mahallesi Mollataş caddesi trafiğe kapatılarak yayalaştırılmıştır. Mollataş caddesi Türkiye Ermeniler Patrikliği önünden başlayarak Kumkapı balıkçı restoranlarına kadar olan bölgeyi kapsamaktadır. Eminönü'nde, Tarihi Yarımada'nın yayalaştırılması projesi kapsamında, Langa ve çevresini yayalaştırma ve altyapı yenileme çalışması başlatıldı şekil 4.15 şekil 4.16 şekil 17. Yayalaştırma çalışması ilk olarak Mahmutpaşa ve çevresinde, ardından da Mollataş Caddesi'nde sürdürülmüştür (Url-9).



Şekil 4.15 : Eminönü (Url-9)



Şekil 4.16 : Eminönü’nde tarihi Mısır Çarşısı (Url-9)

4.3. Beyoğlu İstiklal Caddesinin Başarı Değerlendirmesi

4.3.1. Beyoğlu- İstiklal caddesinin tarihi gelişim süreci amaç ve hedefleri

Beyoğlu, Galata sınırlarının üst bölümünde ve bugünkü Tünel ile Taksim arasında kalan alandır. İstiklal Caddesi’nin iki yanında Boğaz’a, Marmara’ya ve Haliç’e doğru inen geniş yamaçları da kapsar. Lamartine “ *Galata’nın Beyoğlu’nun rengarenk evlerle örtülü sırtları, ayaklar altından denize kayarlar*” şeklinde bölgenin konumunu tanımlar. Beyoğlu hiçbir dönemde surlarla çevrilmemiştir, İstiklal

Caddesi'nin bu yamaçların doruk noktasını oluşturduğu alanın sınırlarını topoğrafik dik yamaçlar belirlemiştir (Dökmeci & Çıracı,1990).

Beyoğlu ilçesi günümüzde, 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. Bazılarına göre Beyoğlu, Karaköy'den Taksim'e kadar uzanan bölgedir. Bazılarına göre de, Tünel Meydanı'ndan Taksim'e uzanan bölümden ibarettir.

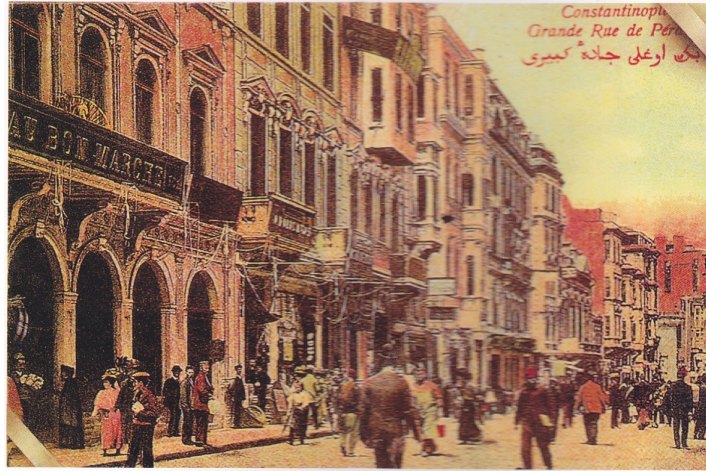
Bugün İstanbul iline bağlı Beyoğlu ilçesi; Haliç'in kuzeyinde Kasımpaşa vadisinin batısıyla, Dolmabahçe (Gazhane) vadisi arasında kalan alanı kapsar, Şişli ve Beşiktaş ilçeleriyle sınırdadır. Ancak halk arasında Beyoğlu adı, kentin önemli kültür, eğlence ve iş merkezlerinden olan ve Galatasaray'ı Taksim Meydanı'na bağlayan İstiklal caddesi ve çevresi için kullanılır (Url-2).



Şekil 4.18 : İstiklal caddesinin yeri (İBB projeler daire başkanlığı)

Pera, bölgenin ilk adıdır. Bu ad, İstanbul coğrafyasında Haliç ve tarihi yarımada karşısında yer aldığı, eski Yunanca 'da "karşı yaka" anlamında kullanılan "pera" dan gelmektedir (F. Büyükuşal 2004).

Bölgenin "Beyoğlu" adını almasının altında ise iki ayrı öykü yatar. Biri, Fatih döneminde Pontoslu bir soylunun Müslümanlığı kabul ederek bu yöreye yerleşmesi, diğeri ise Kanuni döneminin Venedik elçisi Andrea Gritti'nin oğlu Luigi Gritti' dir. Türkler'in " Bey Oğlu " diye andıkları bu adam, elçinin bir Rum kadınla evlenmesinden dünyaya gelmiştir oturduğu konak da Taksim yakınında bir yerdedir (M. Cezar1991).



Şekil 4.19 : Eski Beyoğlu (Büyükcinal,2006)

Beyoğlu, İstanbul'un merkezinde yer alan ve Avrupa kültürünün etkisi ile gelişmiş tarihi bir ilçedir. Kent içindeki merkezi konumu ve farklı kültürlerin izlerini taşımasının yanı sıra, yaşadığı sosyal, yapısal ve işlevsel dönüşüm süreci ile de önemli bir örnektir. Boğaziçi'ne ve Haliç'e inen geniş manzaralı yamaçlardan oluşan Beyoğlu, Boğaz'a Marmara Denizi'ne ve Haliç'e hakim bir konuma sahiptir.

16. yüzyılın ortalarında, sadece sırtlarında bağ evleri bulunan Beyoğlu, uluslar arası bir ticaret merkezi olan Galata'nın banliyösü olarak gelişmiştir. 16. ve 17 yüzyılda kurulan elçilikler, bu semtin Avrupalı bir kimlik kazanmasında önemli bir rol oynamıştır. 18. Yüzyılda ,Avrupa'nın etkisi giderek artmaya başlamış,Avrupa'nın lüks tüketim mallarının rahatça pazarlandığı lüks mağazaları, zanaatkarları ve sosyal hayatı ile Beyoğlu, Osmanlı içerisindeki Avrupa kenti izlemine sürdürmüştür (Dökmeci,Çıracı, 1990).

Bugünün İstiklal Caddesi, eski adıyla Grand Rue de Pera, 17. Yüzyılda Galata Kulesi'nin yakınında Kulekapısı'ndan başlayıp, dönemin kışlası Galatasaray'a dek sürüyordu. 19. Yüzyıla dek daracık sokaklarla çevrili cadde İstanbul'un ünlü yangınlarını birkaç kez yaşamış ve her yangın genişleyerek yeniden yapılanmalara sebep olmuştu 1831 yangınında Tünel ile Galatasaray arasındaki bölgenin sağ koldaki bölümü; 1870'te ise Galatasaray- Taksim arasının sol koldaki bölümü tamamen kül olup haritadan silinmişti. Yeniden inşa edilen Beyoğlu'nda anacaddenin adı o yıllarda Rue de Pera'dan Cadde-i Kebir'e dönüşmüştür (şekil 4.20), (şekil 4.21) Pera adı, 1925'de resmi yazışmalardan çıkarıldıktan sonra gittikçe unutulur hale gelmiş, buna karşılık. Beyoğlu adı güç kazanıp sahaca da yaygınlaşmıştır (Büyükcinal,2006).



Şekil 4.20 : Pera'dan görünüm (Büyükdal,2006)

Beyoğlu'nun gelişmesinde en önemli etken, yabancı ülke elçiliklerinin bu alanda yer almış olmasıdır. Bu durum Beyoğlu'nun ilk kurulduğu andan itibaren bir diplomasi merkezi olmasını sağlamıştır. Elçiliklerin bu alanda olması zamanla bölge halkının yarı melez, yarı Avrupalı, Levanten bir toplum olmasına sebep olmuştur (Dökmeci, Çıracı, 1990).

19. yüzyılın ikinci yarısında, eğlence dünyasına tiyatroların gece kulüplerinin,müzikhollerin ve ulaşımdaki yeniliklerin eklenmesiyle ticaret merkezi olmanın yanında eğlence merkezi haline gelmiştir. İstiklal savaşı sonrası, yabancıların birçoğu Beyoğlu'nu terk etmek zorunda kaldı. Bu terk edilen yerlere yeni sahipleri yerleşti ve profil değişti (Tezer ve diğ.1992).

1950'li yıllardan sonra, kırsal göç ve hızlı kentleşme sonucu İstanbul'un hızlı büyümesi, yeni yerleşim alanlarının gelişmesi , ticaretin ve üst gelir grubunun yeni gelişen alt merkezlere doğru kayması ve yaşanan kültürel değişim, Beyoğlu'na olan ilginin azalmasına ve bazı mahallelerin çöküntü bölgesine dönüşmesine neden olmuştur. Batı kültürünün yansıması olan Beyoğlu, İstanbul'a göç eden kırsal kesimin ucuz konut ihtiyacına cevap vermeye başlamış, gerek sosyal yapıda, gerekse mekansal yapıda önemli farklılaşmalar gözlenmiştir (Dökmeci Çıracı 1990).



Şekil 4.21: İstiklal Caddesi'nin İstanbul içindeki yeri

1985'te Beyoğlu Güzelleştirme ve Koruma Derneği'nin kurulması, 1986'da koruma planının yapılması, 1988'de Tarlabası Caddesi'nin genişletilmesi ve 1990'da İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması gibi çalışmaların etkisiyle Beyoğlu yeniden yapılanmaya başlamıştır (Tekeli 2001).

İstiklal caddesinin dışında kalmış, tarihi binalar atıl pozisyondaydı. Kötü durumdakiler, tekrar yenilenmesi gerekenler, kullanım dışında olanlar öylece duruyordu caddenin yayalara açılmasıyla reklam panoları, billboardlar çok daha önemli hale gelmiştir. Başlarda iş yerlerinin nasıl etkilendiği araştırılmış ve bu araştırmayla % 60 gibi bir oranın pozitif etkilendiği, fast food restoranlara, kitapçılara, müzik shop'lara sergilere olan talep % 40 artarken bazı iş yerleri de olumsuz etkilenmiştir bazı hazır giyim dükkanları negatif etkilenmişlerdir. Uygulama öncesi tramvay kullanımı oranı daha düşükken % 30, sonrasında bu % 46'ya kadar çıkmıştır. İstiklal Caddesi'ndeki kültürel aktivitelere olan katılımın artması, insanların dikkatini ve katılımını artırmıştır. Bu katılım sinema günlerinde daha da artmıştır (Tezer ve diğ. 1992)

Nostaljik Tramvay Hattı:

İstanbul'da ilk atlı tramvaylar 1871 yılında Azapkapı-Galata, Aksaray-Yedikule, Aksaray-Topkapı ve Eminönü-Aksaray arasında olmak üzere 4 hatta çalışmaya başlamış, ilk işletme yılında 4,5 milyon yolcu taşınmıştır. Daha sonraları Voyvoda Caddesi'nden Tepebaşı-Taksim-Pangaltı-Şişli istikametine, Beyazıt-Şehzadebaşı, Fatih-Edirnekapı, Galatasaray-Tünel, Eminönü-Bahçekapı arasına yeni hatlar eklenmiştir. Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı dönemlerinde kesintiye uğrayan tramvay işletmeleri 1939 yılında İETT'ye bağlanmıştır. Bu şekilde İstanbul'un iki yakasında uzun yıllar hizmet veren tramvay işletmeciliğine, 1961 yılında Avrupa Yakası'nda, 1966 yılında ise Anadolu Yakası'nda son verilmiştir. Bu dönemin son bulmasıyla karayolu ulaşımında büyük gelişmeler yaşanmış ve tramvay işletmeciliği nostaljik bir boyuta taşınmıştır. 1990 yılının sonlarında Taksim ile Tünel arasında İstiklal Caddesi boyunca tekrar işletmeye açılan tramvay hattının ismi de artık Nostaljik Tramvay Hattı olmuştur. Hattın amacı yolculuk taleplerini karşılamaktan çok turistik bir işlev görmeye yöneliktir. Hattın uzunluğu 1640 metredir. Yılda 14.600 sefer, 23.944 km. yol yapılmakta ve günlük ortalama 6000 yolcu taşınmaktadır (İBB,Planlama Müdürlüğü2009).

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 sadece 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.

Beyoğlu İstiklal Caddesi ve çevresi konumu itibariyle hem ülke hem de dünya çapında büyük bir öneme sahip bir bölgedir. Pek çok kültürel, ticari ve diplomatik unsurun bulunduğu cadde özellikle son yıllarda yoğun bir ilgiye maruz kalmış, ortalama gündelik 1 milyon, hafta sonları ve tatil günlerinde ise 1.5-2 milyon kişinin geçtiği bir odak haline gelmiş, eski prestijli günlerine dönüş yapmıştır. Geçtiğimiz yıllarda yapılan pek çok başarılı çalışmayla genel kullanıcı profili de değişmiş, cadde üstünde yer alan birçok tarihi bina restore edilerek tekrar kullanıma kazandırılmış,

bina cephelerinde yapılan çalışmalarla tabelalar belli standarda alınıp görsel kirliliğin engellenmesi sağlanmıştır (İBB Ulaştırma rapuru2009).

Projenin genel amacı üst ölçekli plan kararlarına uygun olarak Beyoğlu'nun eski atmosferini yeniden yakalamak üzere, barındırdığı tarihi dokuyu korumak suretiyle, hem İstanbul halkı için hem de dünya halkı için turizm merkezi haline dönüşmesini sağlamak, kısaca herkesin özlediği Beyoğlu'nu yaratmaktır (İBB,Ulaştırma Raporu,2009).

İstiklal caddesinin yayalaştırılmasının amaçlarını özetleyen çalışma (Tezer ve diğ.1992) sınıflandırılmıştır:

Caddenin yayalara açılmasının amaçları

- Tarihsel dokunun karakterini ortaya çıkarmak
- Beyoğlu'nun tekrardan bir iş merkezi yapısına büründürmek
- İnsanları buraya çekmek ve daha aktif hale getirmek
- Yayaların Tünel'le Taksim arasında bu caddeye tramvayları kullanarak akması
- Ticari canlılığı sağlamak
- Kültürel aktiviteyi artırarak,insanların dikkatini çekmek

Yayalaştırma hedefleri

- Tarihi dokunun karakterini vurgulamak,
- Beyoğlu'nu eskisi gibi cazip bir tarihi merkez haline getirmek
- Yayaların yoğun olarak bulunduğu bu alanı tamamen yayalara tahsis ederek hareketlerini kolaylaştırmak
- Tünel-Taksim bağlantılı tramvay ile yaya hareketini desteklemek
- Ticareti daha cazip hale getirmek
- Sanatsal faaliyetleri yoğunlaştırarak yaya çekimini kuvvetlendirmek şeklinde sıralanmaktadır.(Özdeş, 1990).

4.3.2. İstiklal caddesinin başarı değerlendirilmesi

İstanbul'un yayalaştırılmış en eski ve tarihi caddesi Beyoğlu, İstiklal caddesinin çeşitli konu başlıklarında değerlendirilmesi akademik çalışmalarda (Kıbrıslı, 1988, Tezer,1990, Dökmeci&Çıracı 1990, Karabay, 1993, Tezer ve diğ.1995, Han, 2002 Döllük ,2005, Emiralioğlu,2005, Özer, 2006, Altunbaş, 2006, Tufaner,2009, İBB, Planlama Müdürlüğü,2009) yapılmıştır.Tüm bu akademik çalışmaların önemli tespit

sonuçları, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin ve Beyoğlu Belediyesinin verileri, alanda yapılan bireysel tespitlerle karşılaştırmalı yorumlanmıştır. Mekan kalitesi ve başarı değerlendirme kriterleri özelinde caddenin başarısı somut verilerle tartışılmıştır.

4.3.2.1. Erişim & bağlantılar

Beyoğlu, Galata ve Tarihi Yarımada, Haliç'in iki kıyısında konumlanmalarının verdiği avantajla, sürekli etkileşim içinde olmuşlardır. Özellikle 19 yy.da ulaşım sisteminde gerçekleştirilen yenilikler ve iki yakayı bağlayan köprüler, Galata Rıhtımı'nın geliştirilmesi, tramvay ağının ve Tünel'in işletilmeye başlaması, bu etkileşimi ve ilişkiyi daha da artırmış, Beyoğlu'nun gelişimine önemli katkılar sağlamıştır. Beyoğlu'nun bu şekilde, köprüler aracılığı ile Tarihi Yarımada'ya karadan bağlantısı sağlanmıştır. Böylece Beyoğlu, Tarihi Yarımada'dan Taksim'e oradan da Harbiye, Nişantaşı, Kurtuluş, Şişli gibi semtlere, diğer yandan Ayaspaşa, Gümüşsuyu, Dolmabahçe yoluyla Boğaz'a kadar açılan çok merkezli bir konuma kavuşmuştur. 1913 yılında elektrikli tramvayın Beyoğlu'nu Şişli'ye bağlaması gibi ulaşım kolaylıkları da bölgenin İstanbul'un diğer semtleriyle iletişiminin sağlanması yanında, değişimi ve gelişimi açısından da önem taşımıştır (İBB Planlama Müdürlüğü 2009).

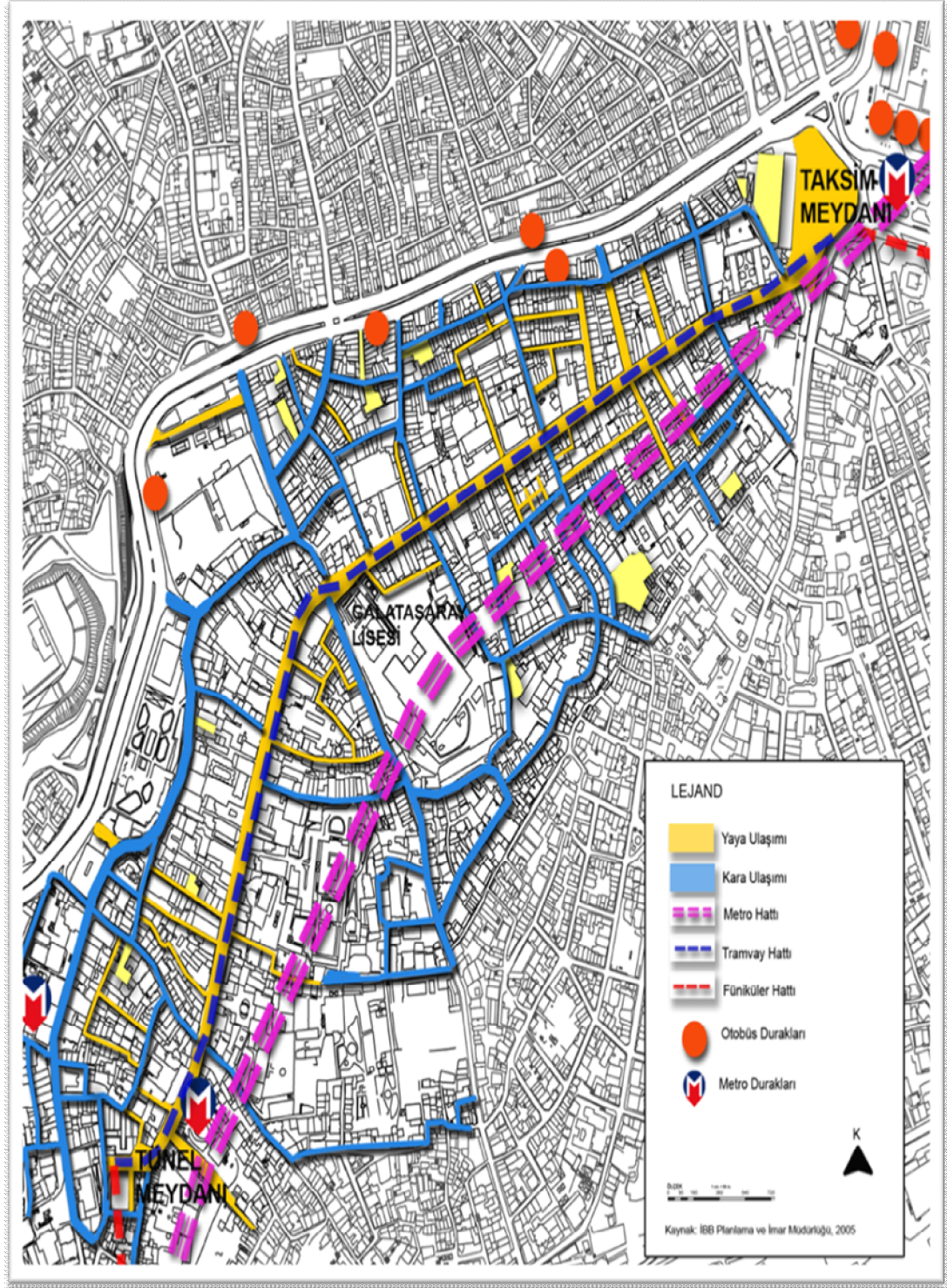
Beyoğlu Merkez İlçe olduğundan ulaşımı rahatlıkla yapılmaktadır. Ulaşım ve erişebilirliğe ilişkin hazırlanmış (Çizelge 4.2)' de görülmektedir. İstiklal caddesine erişim otobüs, dolmuş, taksi ve metro ile desteklenmektedir. Özel park yerleri ve geçici park yerleri ile park sorunu olmadığı görülmektedir. Cadde içinde tramvay bulunması Taksim –Tünel arası rahat erişimi sağlamaktadır. Havalimanı'na ulaşım kesintisiz olmaktadır. Galata Köprüsü ile Eminönü, Atatürk Köprüsü ile Fatih İlçesine 1991 yılında Taksim, Tünel arasında tramvay yapılmıştır. Taksim'den Şişli'ye bağlı Mecidiyeköy ve 4.Levent arasında metro bağlantısı mevcuttur. Haliç' de vapurlar çalışmaktadır. Beyoğlu deniz ulaşımında Kasımpaşa, Hasköy, Söğütözü, Kadıköy, Kartal, Bostancı, Adalar, Marmara, Karadeniz Ege ve Akdeniz limanları yurt dışına yolculuk yapan gemiler Karaköy Rıhtımından kalkmaktadır. (Url-2).

Çizelge 4.2 : Beyoğlu İstiklal Caddesi Ulaşım ve erişebilirliğine ilişkin
(Beyoğlu Belediyesi Ulaştırma Daire Başkanlığı) (Url-2).

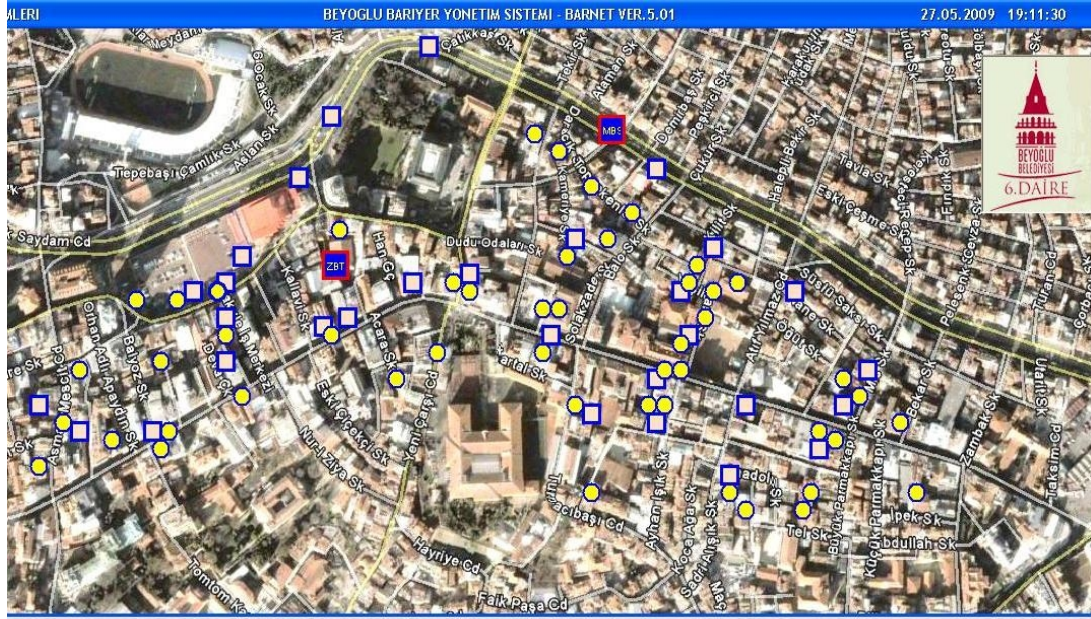
Beyoğlu İstiklal Caddesi	Adet	Araç Kapasitesi (2 saatte dönüşümlü)	Toplam
Otoparklar			
Açık	61	3.840/araç	234.240
Kapalı	23	4.994/araç	114.862
Parkomat	20	472/araç	9.440
Duraklar			
Taksi Durakları	7	105/araç	735
Dolmuş Durakları	8	80/araç	640
Diğer Ulaşım Araçları			
Otobüs/Hattı	62	248/araç	15.376
Funiküler	2	375	750
Metro Girişleri	4		

İstanbul Metrosu, yapımına 1992 yılında başlanan ve Taksim 4. Levent arasında hizmet veren metro, 16 Eylül 2000 tarihinde hizmete girmiştir. Taksim-4. Levent Metrosu'nun Levent-Gayrettepe istasyonlarında alışveriş merkezleri bulunmaktadır. Halen çalışmaları devam eden Taksim-Yenikapı ve 4. Levent-Ayazağa bölümleri hizmete başladığında toplam 17 km. uzunluğa sahip olacaktır (Url-2).

İstiklal caddesi mevcut erişim düzeyi açısından (şekil;4.22.) raylı ve araba trafiği ile desteklenmektedir. Yaya ulaşımının caddeyi dik olarak kesen akslarla ulaşım aktarma noktalarına bağlantısı sağlanmaktadır. İstiklal Caddesi 1989 tarihinden itibaren yayalaştırılmış alan olarak kabul edilmiştir ancak dönem içinde artan ilgi, bölgede trafik açısından bazı önlemlerin alınmıştır. Cadde üstünde pek çok resmi kurumun bulunması ve bunların araçlarının ulaşım ihtiyacının yanında bölgeye yoğun özel araç girişi de cadde ve çevresinin gelişim sürecine engel olmaktadır. Gözlemlenen bu olumsuz gelişmeler neticesinde Beyoğlu Belediyesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ortaklaşa çalışması, İstiklal Caddesi ve çevresinde 43 nokta, 63 sokak ve cadde, 110 pnömatik bariyer (şekil;4.23) (şekil;4.24) ile düşük radyo frekanslı iletişim sistemi, 06-10 servis saatleri haricinde, özel araçların girişini engelleyecek şekilde yayalaştırılmıştır. TÜBİTAK tarafından teknik anlamda desteklenen proje, konusunda uzman ASKON A.Ş. tarafından Ağustos ayında devreye sokulmuştur.



Şekil;4.22 Beyoğlu İstiklal Caddesi ulaşım bağlantıları (İBB Raporları, 2010)



Şekil 4.23 : Cadde üzerindeki bariyerlerin dağılımı (İBB Ulaştırma raporu,2009)

Yüksek teknolojiyle oluşturulmuş bu proje, özel araçların bölgeye girişini tamamen kontrol altına almış, araçların sirkülasyon ve park baskısından kurtulan sokaklar da daha medeni ve yaşanılır alanlar haline gelmiştir. Bu yapılan çalışmanın sonunda bölgede konsolosluk, resmi kurum araçları hariç bölge araçsız hale getirilmiştir. (İBB Ulaştırma raporu,2009)



Şekil 4.24 : bariyerlerde tasarlanmış plaka okuma sistemi (İBB Raporları 2010)



Şekil 4.25 : Çalışma Alanı içerisindeki trafiğe açık ve yaya kullanımlı sokaklar, (Beyoğlu BelediyesiRaporları) (Url-2)

Sistemde trafiğe açık yollar:

Zambak – Meşelik Sokak aksı

Sakız Ağacı Caddesi ile Sadri Alışık Sokak kesişimi

Balo Sokak, Turnacıbaşı Sokak kesişimi

Galatasaray Meydanı (şeki 4.25)

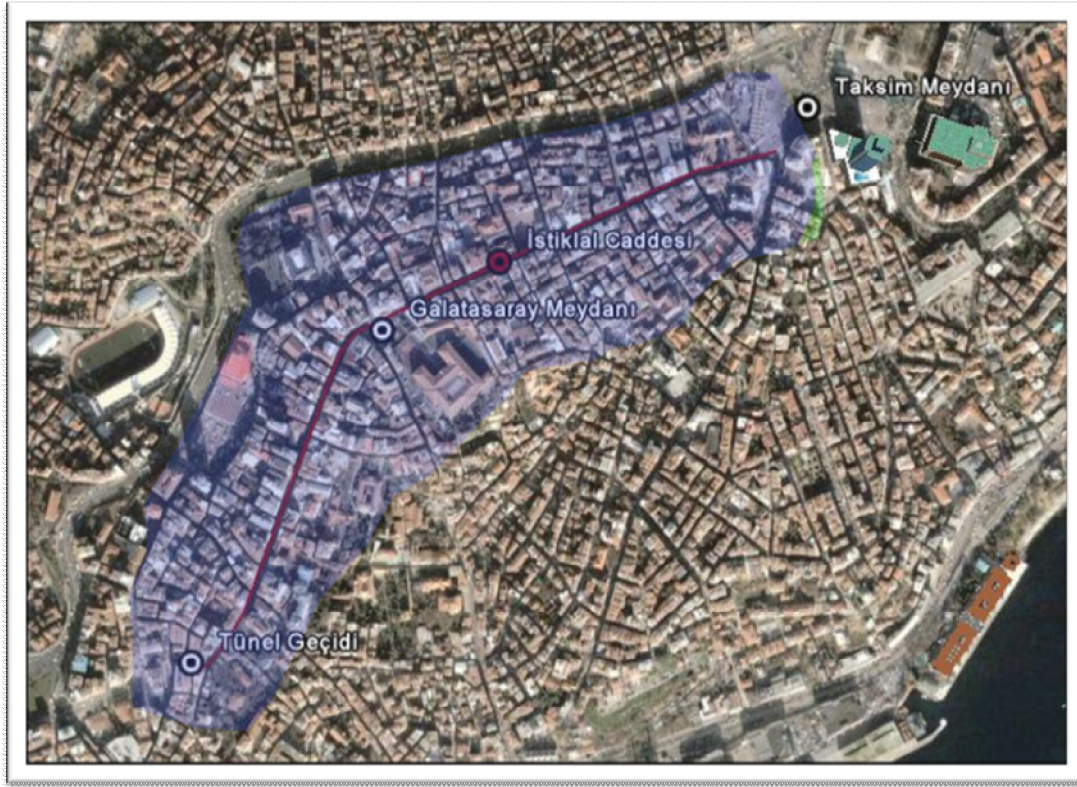
Asmalımescit Sokak ile Kumbaracı Yokuşu

Sistemde trafiğe kapalı olan yollar: Taksim Caddesi , Ana Çeşmesi Sokak, Kurabiye Sokak, İpek Sokak, Abdullah Sokak, Taksim Kuyu Sokak, Büyük Parmakkapı Sokak, Gazeteci Erol Dernek Sokak, Hasnun Galip Sokak, Baş Ağa Çeşmesi Sokak, Kartal Sokak, Mahyacı Sokak, Öğüt Sokak, Nane Sokak, Süslü Sokak, Halas Sokak – Sakız Ağacı kesişimi, Küçük Bayram Sokak, Büyük Bayram Sokak, Sokakzade Sokak, Ekrem Tur Sokak, Daracık Sokak, Balık Sokak, Tosbağa Sokak, Kaymakam Reşat Bey Sokak, Nuri Ziya Sokak, Kallavi Sokak, Balyoz Sokak, Postacılar Sokak, Gönül Sokak, Minare Sokak, Sofyalı Sokak, Şah Kulu Bostan Sokak, General Yazgan Sokak, Galip Dede Caddesi. Planlama alanı dahilinde 66 adet ve 8,9 hektarlık bir yol güzergahının çeşitli nedenlerle trafiğe kapalı olduğu görülmektedir. Trafiğe kapalı olan cadde ve

sokakların büyük bölümü İstiklal Caddesi ve yakınındaki yayalaştırılmış yollardır. Talimhane bölgesindeki yolların tamamı da trafiğe kapatılmıştır. Ancak bu bölgede tam bir yayalaştırmadan söz etmek mümkün olmamaktadır. Sadece giriş çıkışlar sınırlandırılmış olup, yolların tamamına yakını otopark olarak kullanılmaktadır. Bunun haricinde yayalaştırma kapsamı dışında, belirli zorunluluklar dahilinde trafiğe kapalı yollara rastlanmaktadır. Bazı yolların devamında oldukça büyük kot farkları veya istinat duvarlarının olması sebebiyle geçiş sağlanamadığı ve trafiğe kapatıldığı görülmektedir. Bazı yolların ise konsolosluk alanları, eğitim kurumları, resmi kurumlar gibi alanlarda yer alması veya sonlanmasından dolayı güvenlik sebebiyle trafiğe kapalı tutulduğu görülmektedir (İBB Planlama Müdürlüğü2009).

4.3.2.2. Arazi kullanımı dokusu & fonksiyonel dağılım

İstiklal Caddesi'nin yayalaştırma öncesi, özellikle cadde üzerindeki işyeri sahipleri, insanların buralara erişimin zorlaşacağı nedeniyle yayalaştırmaya karşı çıkmışlardır. Fakat yayalaştırma çalışması sonrası özellikle perakende ticarete yaşanan artış ve sosyal çevredeki değişim herkesi memnun etmiş ve İstiklal caddesi ve çevresi eski günlerine dönme sürecine gitmiştir. (Tablo 3) (Tezer, 1995).



Sekil 4.26 : İstiklal Caddesindeki çalışma alanı (İBB Planlama Müdürlüğü2009).

1990 yılında yayalaştırma sürecinde yapılan tespitlerde (şekil 4.26) şekil;4.27). Beyoğlu, ticaret merkezi olma niteliğini hala korumaktadır. Ancak daha önceki dönemlerde olduğu gibi, İstanbul'un en önemli ticari merkezi olma özelliğini kısmen yitirmiştir. İstanbul'un diğer ticaret merkezlerinden farklı olarak Beyoğlu, kültürel, sanatsal, idari vb. fonksiyonları da üstlenmiştir (Tezer 1990).

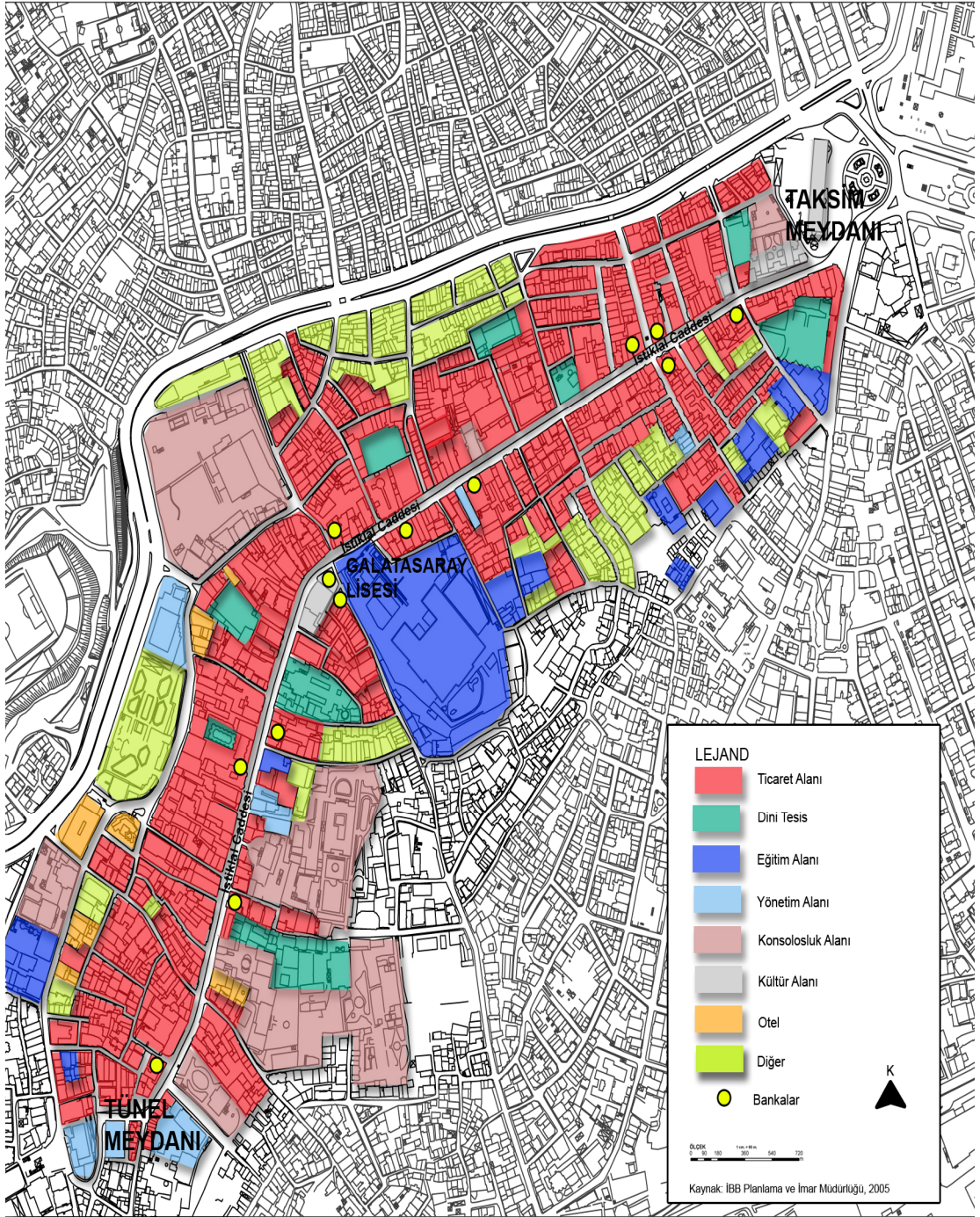
Yayalaştırma sonrasında özellikle 2000'li yıllarda, İstiklal caddesine dik ve paralel yollarda kafeler açılmış fakat buralara güvenlik açısından kullanıcılar uzak durdukları için İstiklal çevresine de yaya çekebilmek için Mis Sokak, Beka Sokak, Yeşilçam Sokak yayalaştırılmış Cezayir sokağı, Cezayir çıkmazı da Fransız sokağı teması adı altında yeniden projelendirilmiştir. Bu sokaklar yayaların rahatça vakit geçirebileceği sokaklar olmuştur.

Beyoğlu İstiklal Caddesinde, analitik etütler, her bir bina için ayrı ayrı yapılmıştır.. Planlama alanındaki yapı ve mekana ilişkin veri derlenerek, genel bir fonksiyon analizi oluşturulmuştur. 1986 1990 1998 yılına ait fonksiyon analizleri Azime Tezer tarafından 2005 yılına ait veriler, Ufuk Altınbaş ve 2008 yılına ait veriler peyzaj mimarı Günseli Döllük tarafından elde edilmiştir. Ayrıca 2010 yılına ait veriler Tülin Gültiken tarafından (çizelge 4.3) yapılmıştır.

Yayalaştırma sonrasında İstiklal caddesi üzerinde işlevsel ve sosyal açıdan bir değişim yaşanmıştır. Bu değişimi ortaya koymaya çalışan Altunbaş, (2005) İstanbul Ticaret Odası verilerine dayalı bir sınıflama kullanmıştır. Bu bağlamda ticaret odasında kayıtlı toplam işyeri sayısının 2005 yılına kadar doğrusal bir artış gösterdiği sonucuna varmıştır. Güncellenen verilerle birlikte bu artışın aynı hızla arttığı görülmektedir. En önemli artış restoran, kahve ve barların arttığı hizmet sektöründe saptanmaktadır. Cadde özellikle son dönem yayalaştırma uygulamalarıyla dış mekanları da kullanmaktadır. Bu kullanımıyla İstiklal caddesi en yoğun kullanılan yayalaştırılmış caddeler arasında başarılı örnek olarak yer almıştır (Url-5).

Çizelge 4.3 : 1986-2005 fonksiyon analizleri (Tezer1998,Altımbaş2005,Döllük2008,Gültiken2010)

Fonksiyonel dağılım	1986		1990		1998		2005		2010	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Konsolosluk	4	1	4	1,5	4	1,5	17	4.8	17	3.3
Kültür (Sinema, Tiyatro vb.	14	5	12	4,5	11	4	21	5.9	47	0.1
Hizmet (Restoran, Cafe, Bar vb.)	24	8	28	10	44	15			93	18.1
Ticaret	167	60	166	61	166	59	296	84	333	64.9
Dini Tesis	4	1	3	1	3	1	8	2.2	8	1.5
Otel- Pansiyon	1				1		2	0.5	2	0.3
Eğitim Tesis	2	1	2	1	2	0,5	5	1.4	7	1.3
Yönetim Tesisleri	6	2	6	2	6	2	2	0.5	4	0.7
Banka	26	9	26	10	31	11			12	2.3
Ofis Binaları	11	4	10	4	1					
İmalat			1							
Konut										
Boş	22	9	12	4	15	6			27	
TOPLAM	281	100	270	100	284	100	351		513	



Şekil 4.27 : Fonksiyon dağılımları (İBB Planlama Müdürlüğü2009).

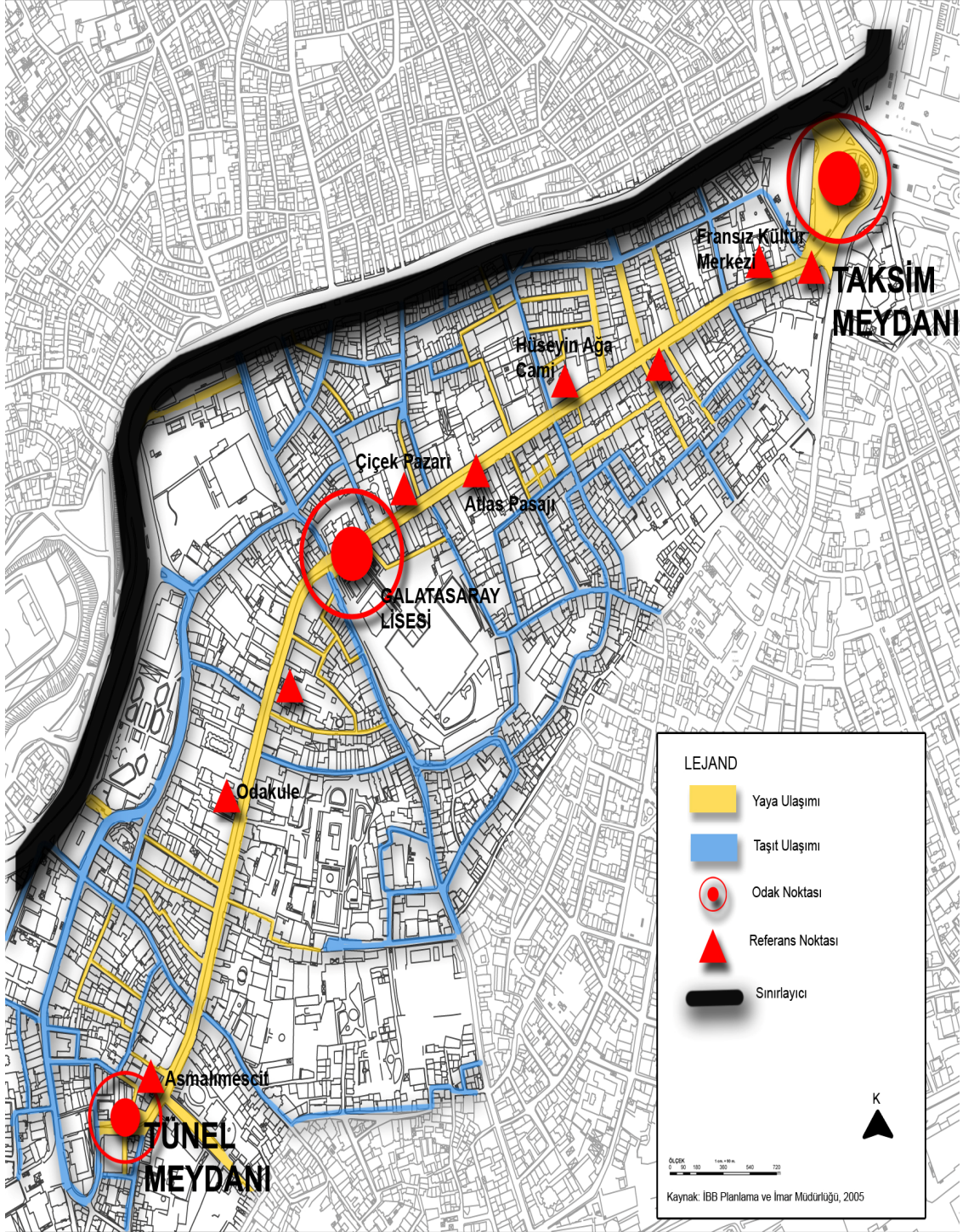
4.3.2.3. Mekansal kalite & konfor & imaj & peyzaj

John Gehl, (2006) yeni kentsel yaşamın farklılıklarını mekan kalitesine bağlı değerlendirdiği araştırmasında temel olarak iki başlığa detaylanmıştır. Bir kamusal mekanın yayaalarca tercih edilmesi için ilk olarak trafikten, suçtan korunmuş olması, ikinci olarak insan ölçeğinde, iklimsel ve estetik değerlerde hoşlanılabilir olması

gerektiğidir. Beyoğlu İstiklal caddesinin bu bağlamda değerlendirilmesinde ilk olarak caddenin imaj analizi yapılmıştır. Bu analizde caddenin Taksim ve Tünel meydanları ile kentsel yaşama bağlandığı ve etki alanının bulunduğu ilçenin ötesinde olduğu görülmektedir. Her zaman diliminde ve her yaşta kullanıcıyı teklifsiz çekme özelliğine sahiptir. Galatasaray lisesinin önündeki 3. Toplanma odağında dahil olmak üzere buluşma, bir araya gelme ve yüz yüze ilişkiye girme hedefine erişmektedir. Caddenin bu nedenle fiziksel sınırlar Şekil 4.28 dışında sınırı tespit edilememektedir. Arazi kullanımından da anlaşılabacağı üzere referans niteliğinde çok sayıda yapıdan bahsetmekte mümkündür. Pasajlar, dini yapılar, konsolosluklar vb. çeşitli kullanım ve sayıda, önemde referans elemanı mevcuttur. Bugün her yaşta kentlinin deneyimlediği bir kamusal mekandır .

Konfor ölçütleri olarak güvenlik unsuru, kullanım zamanı ve kullanıcıyı yoğunluğunu etkilemese de öncelikli tehdit olarak bilinmektedir. Literatürde sayısal bir veriye erişilememiş olmasına rağmen bireylere dönük suçların belli dönemlerde arttığı görülmektedir. Ancak Tarlabaşın da yapılan araştırmalarda yaygın suç unsurlarının (gasp, taciz, kap kaç, yaralama vb) caddeye taşınmasında yakın çevredeki yaşama kültürü ve yaşayanların sosyo-ekonomik düzeyinin en önemli belirleyici olduğu saptanmıştır (Ünlü ve diğ. 2000 ve 2004).

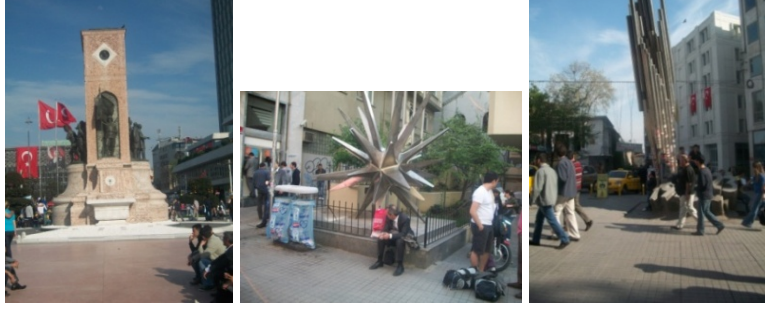
Caddenin güvenliği için polis görüntüleme teknikleri, MOBESE kameraları, devriye polis ekiplerinin arttırılması gibi özel önlemlerle desteklenmektedir. Bu anlamda tercih edilebilirliğinde suçun varlığı önemli bir belirleyici olarak öne çıkmamaktadır.



Şekil 4.28 : Beyoğlu İstiklal caddesi İmaj Analizi, (İBB Planlama Müdürlüğü 2010)

Caddenin peyzaj unsurları ve mobilyaları bakımından dönemlere bağlı yaklaşımlarla değiştiği görülmektedir. Ağaçlandırıldığı, tekrar kaldırıldığı, taç kapı modeli ile sınırlandırıldığı ve vazgeçildiği uygulamalar yapılmıştır. Mevcut durumundaki fotoğraflı tespitlerde de farklılaşan bu uygulamalar izlenmektedir.

Anıtlar



Döşemeler



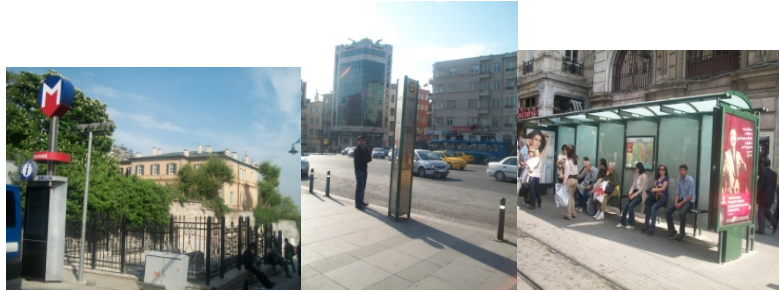
Bariyerler



Aydınlatmalar



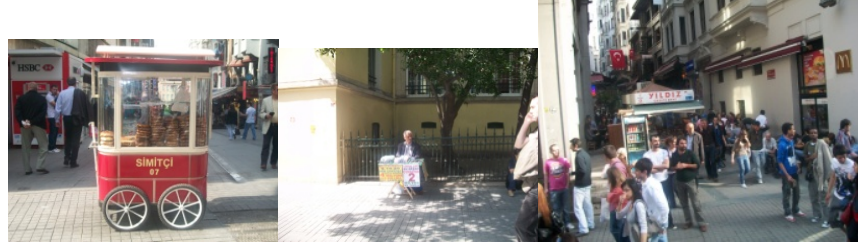
Duraklar



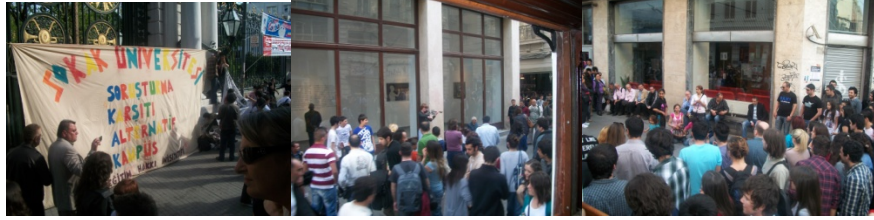
Bilgi, Güvenlik



Satıcılar



Etkinlikler



Sokaklar



Çöp Kutuları



Peyzaj



Şekil 4.29 : İstiklal caddesi'nin bu günkü durumu

Ancak kalite ve konfor açısından oturma banklarının halen yeterli olmadığı başarı değerlendirmesi açısından başarılı bulunmamaktadır. Cadde de çok az sayıda sanat objeleri kullanılmıştır. Caddenin tarihsel yapısı sanat objelerinin önüne geçmektedir.

Bu nedenle tarihi binaların bakımı önemlidir. Tarihi binaları zemin katlarında bulunan ticarethanelerin değişik renkteki tente ve tabelaları adeta bir karmaşa oluşturmaktadır.

Özellikle Tarlabası bölgesi'deki bakımsız binaların ve hava kirliliğinin cadde için bir tehdit olduğu Beyoğlu Belediyesinin alışma Raporunda vurgulanmaktadır (Beyoğlu Belediyesi Planlama Bürosu,2009).

Beyoğlu'nun çöküntüye uğrayan mahallelerini canlandırmak amacı ile yapılan çalışmalar ve yatırımlar (İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması, Beyoğlu Koruma ve Güzelleştirme Derneği'nin kurulması, sosyo-kültürel etkinliklerin düzenlenmesi, Tarlabası Caddesi'nin genişletilerek, trafik problemine çözüm aranması vb.) ile bireysel ve organizasyonel çabalar, bölgenin çekim gücünün artmasında önemli rol oynamıştır. Bölgede yapılan canlandırma çalışmalarının etkisi ile yıpranmış olan konutlar satın alınarak yenilenmeye başlanmış, terk edilmiş ve bakımsızlıktan harap olmuş bölgelerde yapılan yenileme ve iyileştirme çalışmaları giderek artmıştır. Bu süreçte, kent merkezindeki düşük gelir gruplarının yerini yüksek gelir grupları alırken, tarihi konut alanlarında bulunan konutların satış fiyatlarında büyük artışlar gözlenmiştir (Özus, 2005, 2006)

4.3.2.4. Kullanım zamanı

İstiklal Caddesi Beyoğlu ve İstanbul'un gözdesi olan tarihi ve turistik bir mekân olmasından dolayı insanların sık uğradığı, vakitlerini geçirmek istediği özel bir yer olmuştur. Bu özelliği de insanları kendine çekmektedir. Cadde üzerinde ve yan sokaklarda çok sayıda bar, diskotek, restoran, kafeterya ve lokanta bulunmaktadır. İnsan sirkülasyonunun artışı cadde üzerindeki eğlence yerlerinin artmasına bir paralellik göstermektedir. Caddenin bu özelliği insan sirkülasyonunu ve yanı sırada gürültüyü tetiklemektedir. Genel yoğunluk Galatasaray Meydanı ile Taksim Meydanı arasında olmaktadır.İstanbul'daki eğlence mekânlarının % 42'si Beyoğlu'nda yani İstiklal Caddesi ve civarında bulunmaktadır (Altunbaş, 2006)

İstiklal Caddesi insanların ilgisini çeken diplomatik, tarihi ve ticari mekânları bünyesinde barındırması ile beraber konut alanından çok bir ticaret ve eğlence yeridir. Artan diplomatik ilişkiler ve ticaret fonksiyonunu ile İstiklal Caddesi eğlence mekânları için bir odak noktası haline gelmiştir (Tufaner, 2009).

İstiklal caddesinde kullanım zamanı ve yaya yoğunluğu ilişkisi hafta içi ve hafta sonu, akşam ve gece saatlerine göre farklılaşmaktadır. Caddenin gerek Taksim-Tünel, gerekse de Tünel-Taksim yönünde yaya yoğunluğu (şekil 4.30). Cuma ve cumartesi günleri 20.00- 21.00 saatleri arasında en yoğun olarak tespit edilmiştir (Altunbaş, 2006). Gece 1.00- 2.00 saatleri arası en yoğun kullanım Cuma geceleri olarak tespit edilmiştir. Hafta içi bu yoğunluk düşmektedir.



Sekil 4.30 : İstiklal Caddesi Eğlence Mekanları Dağılımı (Başat, 2007)

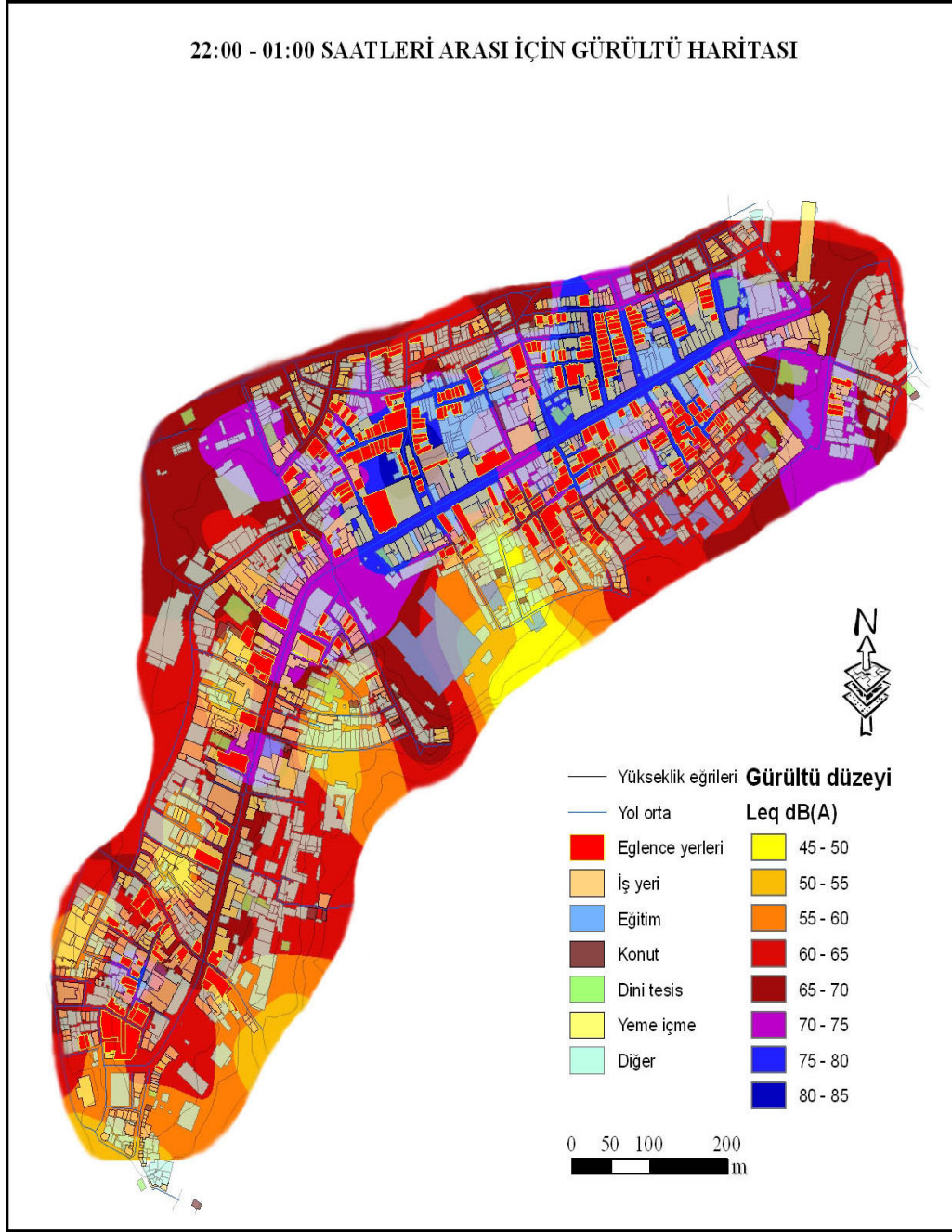
İstiklal caddesi üzerindeki eğlence mekanlarının zemin ve çok katlı olanlarının toplam sayısının 500- 600 arasında olduğu tespit edilmiştir (Tufaner, 2009). Bu mekanların kullanım zamanı, saati ve ÇGDY ve WHO sınırlarına bağlı gürültü düzeyi ölçümlerine göre eğlence maksatlı gelen insanların çoğu gürültü düzeyi yüksek olan yerleri tercih etmektedirler. Dış mekânda Leq 100 dBA'lara kadar çıkan gürültü düzeyi iç mekânları tercih eden insanlar için önemli sağlık problemlerine yol açabilecek düzeylere ulaşmaktadır (Tufaner, 2009) .

Çizelge 4.4 :Gürültü Düzeyi (Tufaner, 2009)

Alan Tipi	ÇGDY	WHO	İstiklal Caddesi ve Civarında Ölçülen Gürültü Düzeyi		
			8.00-11.00	13.00-17.00	22.00-01.00
Konut	68	55	45-75	55-75	45-97
Ticaret	70	70			

Günün üç farklı zaman dilimi (sabah, öğlen, akşam) için ölçülen ve kabul edilen gürültü düzeyleri (çizelge 4.2)'de görülmektedir. (Tufaner, 2009)

İstiklal caddesinin kullanım zamanı ve kullanıcı sayısı yönüyle eriştiği rakamlar tercih edilebilirliği yönündeki başarısının kanıtıdır. Yanısıra gürültü düzeyi (şekil 4.3)ve çevre sağlığı yönünden tespit edilen olumsuzlar denetim ve yerinde tespit mekanizmaları ile giderilebilir ve önlenabilir (Tufaner, 2009).



Şekil 4.31 : İstiklal Caddesi gürültü haritası, (Tufaner, 2009)

4.3.2.5. Sosyal yaşam

Beyoğlu tarihsel süreç içerisinde, İstanbul'un Batı'ya bakan yüzünü yansıtmış ve bu doğrultudaki sosyokültürel ilişkilerin yaşandığı bir merkez olmuştur. Bir dönem

etkin halini yitirmiş olsa da özellikle yayalaştırma sonrasında İstanbul'da farklılaşan yaşam biçimlerine paralel değişim içine girmiştir (Başat, 2007).

Başat'ın (2007) Şehirlerdeki güncel farklılaşmaları, sosyal yaşam düzeyinde ve son yıllarda özellikle yazılı basında, gazete ve dergilerde, mimarlık portalları ile resmi kuruluşların sayısal ortamlarında hazırlanmış sayfalarında Beyoğlu ile ilgili haberlere ve yorumlara bağlı olarak değerlendirilmiştir. Bu haberlerde genellikle Beyoğlu'ndaki değişime, sosyal ve kültürel etkinliklere, bölgesel dönüşüm projelerine, tüketim alışkanlıklarına ve turistik unsurlara değinilmektedir.

Yapılan alıntılarda”...*Beyoğlu, İstanbul'da yabancı unsurlardan etkilenecek melezleşen yerel yapıların açıkça görülebildiği bir semttir. Tarihsel süreçte İstanbul'un Batı'ya açılan penceresi olmuştur. Beyoğlu bugün turistik özellikleriyle vurgulanan ve pek çok açıdan tüketime sunulan bir yerdir. Yerel yönetim ve sermaye grupları Beyoğlu'nun turistik yönlerine dikkat çekmeye ve “Avrupa'lı” bir imge oluşturmaya çalışmaktadır.*”

“...*Karmaşık, çelişkili ama her yönde sunulan çeşitlilik ile bir o kadar da çekici olan Beyoğlu, oldukça yoğun biçimde kullanılmaktadır. Burada düzenlenen önemli sanat ve kültür etkinlikleri, birçok otel, yeme içme ve eğlence mekanı, mağaza ile bir çekim merkezi, aynı zamanda da turistik tüketim alanıdır. 260.000 civarındaki semt nüfusuna oranla ortalama günlük 1 milyon insanın İstiklal Caddesi'ni ziyaret etmesi bu durumun bir göstergesidir. Bu çekim merkezinin omurgasını İstiklal Caddesi oluşturmaktadır...*”

İstiklal Caddesi, Beyoğlu semtinin omurgasıdır ve gündelik hayatın, sosyokültürel ve ekonomik ilişkilerin, tüm tüketim ve eğlence biçimlerinin vitrini konumundadır. Cadde üzerindeki yapılar birçok farklı islevi barındırmaktadır. Sayısal veriler (Karabay, 1993) ve yazılı ve görsel medya değerlendirmelerine göre (Başat, 2007) kullanıcılar, daha çok boş vakit geçirmek (geçmişten günümüze piyasa alanı- görsel izleme), yeme içme ve alışveriş amaçlı olarak gelmektedirler. Buradaki mekanların gece kullanımı çoğunlukla eğlence ve yeme içme amaçlıdır. Cadde üzerinde ve yakın çevresinde yer alan birçok restoran, bar, kafe, sinema, tiyatro, sanat galerileri ve mağazalar görsel ve mekansal farklılaşmayı ve yoğun kullanımı desteklemektedir. Ayrıca, Cadde boyunca yer alan kültürel etkinlikler ve özellikle ara sokaklardaki dış mekan kullanımları çekiciliği artırmaktadır. Cadde'nin bu çekiciliği de emlak değerlerini etkilemektedir (Özus, 2005).

Aynı zamanda Fransız Sokağı, Markiz Pasajı yenilemesi/yeniden islevlendirilmesi, Sin-Em Han'ın alışveriş merkezine dönüştürülmesi, Tarlabası'nda öngörülen, konut ve butik otel projeleri sermaye gruplarının da bölgeye olan ilgisini göstermektedir (Url-2).

İstiklal caddesinin mekansal ve ekonomik yaşama katkısı yanı sıra kentsel yaşam ve 1990 larda kentleşme bilinci ve kentse sosyal aidiyet sürecinde önemli bir kamusal mekan olduğu (Karabay (1993) tarafından araştırılmış ve değerlendirilmiştir.

Yerel kimlik ve aktör olarak Beyoğlu Belediyesinin faaliyetleri, Güzelleştirme derneğinin programları ile bu katkı geliştirilmeye çalışılmaktadır. Beyoğlu Güzelleştirme ve Koruma Derneği ile yerel yönetimin de bölgeye olan ilgiyi artırmak için projeler geliştirdikleri ve bu yönde uygulamalarda bulundukları görülmektedir. İstiklal caddesinde haftanın birçok günü çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir. Beyoğlu'nu gözeleştirme derneğinin cadde ile ilgili projeleri arasında; Caddenin süslenmesi, müzik gösterileri en son caddeye salınan pembe renkli 100.000 balon sayılabilir. Caddede yapılan etkinlikler; Mevlana eğitim ve kültür derneğinin düzenlediği Mevlevi ayinleri dans gösterileri , Uçurtma şenliği, 23 Nisan gösterileri, Yeşilçam ödülleri, festivaller bu caddede düzenlenmektedir. Taksim Meydanı'nda

1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü nedeniyle 1 Mayıs yürüyüş ve kutlamaları caddede düzenlenmektedir şekil 4.32,şekil;4.33, şekil;4.34, şekil;4.35. şekil;4.36 Derneğin yeni projelerinin içinde nostaljik tramvaya bir vagon daha eklenmesi ve burada devamlı canlı bir orkestranın müzik çalmasıdır. Ayrıca caddenin güzel kokması için tramvaydan etrafa parfüm kokmasını sağlayacak bir alet koymayı planlamaktadırlar.

Tüm bu çabalar İstiklal caddesinin kentin sosyal yaşamındaki yerini ve rolünü güncelleştirmek açısından olumlu çabalar olmakla birlikte caddenin başarısını kanıtlamaktadır. Bu nedenle Kamusal Mekan projelerinin başarısını değerlendiren PPS' nin elektronik sayfasında İstiklal Caddesi işleyen, başarılı ve tercih edilen bir yayalaştırma örneği olarak referans verilmektedir (Url-5).

Bütün bu İstiklal caddesinin başarısının değerlendirilmesi sonucunda İstikal caddesi daha önce Dünya üzerinde başarı ölçütleri üzerinden incelediğimiz örnekler arasında karşılaştırmalı bir değerlendirilmeye (çizelge 4.4) 'le gidilmiştir.



Şekil 4.32



Şekil 4.3



Şekil 4.34



Şekil 4.35



Şekil 4.36 : 23 Nisan gösterileri (Url-15)

Çizelge 4.5 : Dünya'daki yayalaştırma cadde örnekleri ile Beyoğlu İstiklal caddesinin başarı ölçütleri kapsamında karşılaştırılması

Başarı ölçütleri / örnekler	Erişim / bağlantılar			Arazi kullanımı / fonksiyonel dağılım					Mekansal kalite / konfor / imaj / peyzaj				Kullanım zamanı			Sosyal yaşam			Değerlendirme	Değerlendirme sonucu
	Erişimde kullanılan araç türü-Metro / otobüs vb.	Cadde üzerinde araç türü Tarmvay / bisiklet	Otoparklar kapalı / grup / yolluğu	ticaret	Tarihi bina / tescilli bina	konut	Yemek yeme / kahve	Kültür tesisi / müze vb.	Projesinin olması / tasarım süreci	Kullanılan mobilyalar / oturma bankları/ çöp kutuları/ heykeller	Kent içinde bilinebilirliği	Bitki materyali	Kullanıcı çeşitliliği (kadın, erkek, yaşlı, genç)	Turist / kültür turu düzenleniyor mu?	Kullanım zamanı (gece / gündüz)	Planlı – programlı etkinlik	Özel tasarlanmış satış birimleri	Kent kültürel yaşama katkısı		
Kopenhag, Stroget Danimarka	+	+	+	+	+	+	+	+	×	+	+	×	+	+	+	+	+	+	9	1
Strasbourg, Fransa	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	×	+	+	+	+	×	×	6	2
Münih, Almanya	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	—	+	+	+	+	×	+	9	1
Woonef, Hollanda	+	+	+	+	×	+	+	×	+	×	+	×	+	+	+	+	+	+	4.5	3
Siena, Piazza Del Cambo İtalya	+	—	×	+	+	—	×	+	+	+	+	—	+	+	+	+	+	+	3.6	4
Asahikawa, Japonya	+	×	+	+	—	×	+	×	+	×	+	×	+	—	+	+	+	+	2.8	5
Santa Monica Place ABD	+	—	+	+	—	—	+	—	+	×	+	—	+	×	+	+	+	+	2.6	5
Minesota Mineapolis ABD	+	—	+	+	—	—	+	—	+	×	+	—	+	×	+	+	+	+	2.6	5
New York ABD	+	+	+	+	—	+	+	+	+	+	+	×	+	×	+	×	+	+	4.5	3
La Rambla, İspanya	+	—	+	+	+	+	+	+	+	+	+	×	+	+	+	+	+	+	9	1
İstiklal Caddesi, Türkiye	+	+	+	+	+	×	+	+	+	×	+	×	+	+	+	+	+	+	6	2

4.4 Bölüm Sonucu

İstanbul'un sokak yapısı insan kullanımlarına göre şekillenmiştir. İstanbul sokaklarına arabanın girmesiyle sokakların yeniden düzenlenmesini gerektirmiştir. Araç trafiğinin artmasıyla yaya ulaşımı birtakım engellerle karşılaşmıştır. Taşıt yoğunluğu sebebiyle araç park yeri olarak kaldırımların kullanılması, seyyar satıcıların, büfelerin kaldırımları kullanması hareket sürekliliğini engellemektedir. Kentler büyüdükçe ulaşım düzenlemelerinde yaya göz ardı edilmektedir. Şehirde yayalara özel bölgeler tasarlanma ihtiyacı duyulmuştur. Günümüzde özellikle İstanbul'da yayalaştırma projelerinin sayıca arttığı ve yoğunlaştığı görülmektedir. Yapılan yayalaştırılma uygulamaları İstanbul kenti için 1994-2009 tarihsel kesitinde İstanbul Büyükşehir Belediyesinin UKOME bünyesindeki döküme göre kent mekanındaki dağılımı incelenmiştir. Bu bölümde İstanbul'daki yayalaştırılmış sokak ve caddeler kronolojik sırayla incelenmiştir. İstanbul'da Beyoğlu İstiklal caddesi ilk yayalaştırılmış caddelerimizdendir. Beyoğlu İstiklal caddesinin başarı değerlendirmeleri yapılmıştır. Caddenin başarı değerlendirmeleri, erişebilirlik, arazi kullanımı, fonksiyon dağılımı, mekansal kalite ve sosyal yaşam yönünden incelenmiştir. İstiklal caddesinin başarı değerlendirilmesi daha önce incelediğimiz seçilen yayalaştırma uygulamaları ile karşılaştırmalı olarak başarı ölçütlerine göre değerlendirilmiştir. İstiklal caddesinin dünyadaki yayalaştırılmış caddelerin yanında başarılı bir örnek olduğu tespit edilmiştir. Değerlendirme sonucu İstiklal caddesi dünya uygulamaları arasında başarılı 2. uygulama olarak yer almaktadır.

5. SONUÇ

Yayalaştırma sebepleri ülkeden ülkeye değişmektedir. Bütün dünyada kent merkezleri taşıttan arındırılmakta ve yaya alanları oluşturulmaktadır. Yayalaştırmanın amaçlarına bakıldığında bunlar, çevreyi koruma amaçlı, konut çevresi ve yaya mekanı ilişkilerini güçlendirme amaçlı, boş zamanları değerlendirme amaçlı, toplumsal amaçlı ve ekonomik amaçlı yayalaştırmadır.

Günümüzde yayalaştırma uygulamalarının başarıya ulaşması için bazı başarı kriterlerine uyulması gerekmektedir, bu kriterler:

- Erişim ve bağlantılar
- Arazi kullanımı ve fonksiyonel dağılım
- Mekansal kalite (konfor & imaj & peyzaj)
- Kullanım zamanı
- Sosyal yaşam

Dünyada uygulanmış yaya alanları yukarıda geçen başarı kriterleri üzerinden ele alınarak değerlendirilmiştir.

Dünyada yaya bölgeleri oluşturma fikri Avrupa’da savaş sonrası ortaya atılmıştır.

Önceleri tüccarlar bu fikre karşı çıksalar bile sonraları perakende satışların artmasıyla ve gayrimenkul değerlerinin yükselmesiyle bu fikir kabul görmüştür.

Avrupa’da, yaya bölgelerinde perakende dükkanları şehir merkezlerinin yaşam merkezi olmuştur. Almanya, İtalya, İspanya, Danimarka yayalaştırma çalışmalarının görüldüğü birkaç ülkedir.

Amerikada’ki yayalaştırma çalışmaları Avrupa’dan farklı olarak kent merkezlerinde perakende ticaret fonksiyonlarının azalmasıyla, rekabeti sağlamak amacıyla alışveriş merkezleri yaya bölgeleri olarak tasarlanmaya başlanmıştır. İlk 1960 yılında Amerika’da özel eyalet kanunuyla bazı seçilmiş şehirseller alanlarda taşıt trafiğinin yasaklanmasına izin verilmiştir. Böylece Amerika da, yaya bölgelerinin gelişmesine sebep olmuştur. Dünya ile birlikte Türkiye’de birçok şehirlerde de yayalaştırma uygulamaları görmekteyiz. Türkiye’deki yayalaştırma projelerine örnek Eskişehir,

Konya, İzmir ve Ankara'yı incelemekteyiz. Yayalaştırma uygulamaları açısından İstanbul sokaklarına bakacak olursak, kent içi motorlu taşıtların hızla çoğalmasıyla yolların sayısı ve genişliği artmıştır.. Ticaret merkezlerinde yaya kaldırımları yetmemekte ve yalnızca yayalara ayrılmış yollara gereksinme olduğu görülmüştür. Böylece kentlerde birbiri ardına yayalaştırma çalışmalarına gidilmiştir. Şehirleri tamamen taşıt trafiğinden arındırmak mümkün değildir, bazı parçalar yayalaştırılabilir.

İstanbul kentsel mekanında yayalaştırılmış cadde ve sokakların dağılımında tarihi yarımada ve merkezde yoğunlaşılırken, kentin çeper yerleşmelerinde 2000 yılı sonrası yaygın uygulamalara rastlanılmaktadır. Beyoğlu İstiklal caddesi bu uygulamaların en eskisi ve en yoğun kullanılan örneği olarak örnek alınmaktadır. İstiklal caddesinin başarı değerlendirilmeleri beş alt başlıkta incelenmiştir.

İstiklal caddesi başarı ölçütlerinin incelenmesi devamında dünya'daki yayalaştırma uygulamaları ile İstiklal caddesi başarı ölçütlerine bağlı olarak karşılaştırmalı değerlendirilmesi yapılmıştır. Yaptığımız tespitler tezin kapsamında incelenen verilere ve İstiklal caddesinin tespitlerine dayanarak verilmiştir. İstiklal caddesinin Dünya'daki yayalaştırılmış cadde örneklerinin karşılaştırılmalı değerlendirmesi ile aşağıdaki sonuçlara varılmıştır.

1.Erişebilirlik ve ulaşım bakımından;

Ulaşımın kolay olduğu, cadde içinden tramvay ya da bisiklet ile erişilebildiği görülmektedir. Ulaşımın yanı sıra bu mekanlara gelenlerin araçlarını rahatça park ettiklerini de görülmektedir Etkili otopark politikaları trafik yoğunluğu ve akış düzeni üzerinde önemli etkisi vardır. Hollanda da bisiklet kullanımı özendirilmiş mini otobüsler hizmete sokulmuş düşük ücretli otoparklar getirilmiştir. Bu örnekte olduğu gibi diğer yayalaştırılmış caddeler de de halkın erişim gereksinimini karşılayacak şekilde tasarım çözümleri görülmektedir. Yayalaştırılmış tarihi bir mekan olarak Siena'daki Piazza del Campo'ya bakıldığında bu meydana özel arabaların girmesi yasaklanmıştır. Her yıl milyonlarca insanın ziyaret ettiği Piazza Del Campo sadece toplu taşıma araçları ile erişilebilmektedir.

İstiklal caddesinin karşılaştırılmalı olarak erişebilirliğine bakıldığında toplu taşıma ve özel araçla da erişilebilen bir cadde olduğu görülmektedir. Beyoğlu merkez ilçe olduğundan ulaşım rahatlıkla sağlanmaktadır. İstiklal caddesine erişim otobüs,

dolmuş, taksi ve metro ile desteklenmektedir. Özel park yerleri ve geçici park yerleri ile park sorunu olmadığı görülmektedir. Cadde içinde tramvay bulunması Taksim – Tünel arası rahat erişimi sağlamaktadır.

2.Arazi kullanımı ve fonksiyonel dağılım bakımından;

Çeşitli kullanıcılara göre uygun faaliyetlerin bulunması, yürüyüş alanlarının konforlu, eğlenceli ve güvenli olduğu görülmektedir. Özellikle Avrupa'daki yayalaştırılmış cadde ve sokaklarda ticaretin yaygın olması, tarihi binaların bulunması, kültür tesislerinin yer alması ve yeme içme yerlerinin yoğunluğu görülmektedir. Diğer taraftan Amerika'daki örneklerde ise Avrupa'dan farklı olarak alışveriş merkezleri yaya bölgeleri olarak tasarlanmıştır, böylece Amerika'daki yayalaştırılmış mekanlarda konut ve tarihi binaya rastlanmamakta ve daha çok yeme içme, alışveriş ağırlıklı olduğu görülmektedir. Amerika'daki örneklerde alışverişe önem verildiği için müze ve kültür tesislerine rastlanmamaktadır.

İstiklal caddesi arazi kullanımı ve fonksiyonel dağılım bakımından karşılaştırmalı olarak bakıldığında; yayalaştırma sonucunda İstiklal caddesi üzerinde işlevsel ve sosyal açıdan bir değişim yaşanmıştır. En önemli artış restoran, kahve ve barların arttığı hizmet sektöründe görülmüştür. Cadde özellikle son dönem yayalaştırma uygulamalarıyla dış mekanları da kullanmaktadır, bu kullanımıyla İstiklal caddesi en yoğun kullanılan yayalaştırılmış caddeler arasında yer almaktadır. İstiklal caddesi üzerinde her türlü kullanıcılara uygun faaliyetler bulunmaktadır. Caddedeki kültür tesislerinin, tarihi binaların bulunması yeme içme yerlerinin yoğunluğu ve ticari alanların sayısı her türlü kullanıcıyı çekmektedir.

3.Mekansal kalite, konfor, imaj ve peyzaj unsurlarına bakımından;

Yayalaştırılmış mekanların bir projesinin olduğu görülmektedir . Esnek tasarım çözümleri geliştirilmeli ve projenin uygulanabilirliği sağlanmalıdır. Kent içinde yayalaştırılmış cadde ve sokakların tarihi mekanlar olması, alışveriş imkanı ve birtakım kültürel tesislerin bulunması kent içindeki bilinebilirliğini artırmaktadır. Peyzaj öğelerine bakıldığında oturma ve dinlenme alanlarının azlığı ,yayaların ulaşmak istedikleri yerlerin nerede ve nasıl ulaşılabilirdiğinin gösterilmesi cadde üzerinde önemli bir rol oynar bu ihtiyaçların kısmen karşılandığı görülmektedir.

İstiklal caddesi mekansal kalite, konfor, imaj ve peyzaj öğeleri açısından karşılaştırılmalı olarak değerlendirildiğinde; İstiklal caddesi üzerinde bir imaj analizi yapılmıştır. Bu analizde caddenin Taksim ve Tünel meydanları ile kentsel yaşama bağlandığı görülmektedir. Caddenin etki alanının ilçenin ötesinde olduğu

görülmektedir bu nedenle fiziksel sınırlar dışında sınırı tespit edilememektedir. Mekan kalitesine bağlı olarak değerlendirildiğinde yayaaların bu mekanı tercih etmeleri için ilk olarak araçtan arındırılmış, suçtan korunmuş, iklimsel ve estetik değerlerin sağlanmış olduğunu görmekteyiz. Konfor açısından peyzaj unsurlarına bakıldığında dünya örneklerinde olduğu gibi kısmen yeterli olduğunu görmekteyiz.

4.Kullanım zamanı olarak bakıldığında;

Yayalaştırılmış cadde ve sokaklardaki kullanıcı çeşitliliği (genç, yaşlı, erkek kadın) açısından bu yayalaştırılmış caddelerin kent içindeki kültürel yaşama katkılarından dolayı ve aynı zamanda her yaştaki kullanıcılara hitap edecek her türlü sosyal faaliyetler bu yerlerin gece gündüz yaşamasını ve popülerliğini artırmaktadır. Dünya’da yayalaştırma örnekleri incelediğinde gece , gündüz ve kış mevsiminde de kullanılmaktadır. Kopenhag Stroget caddesini gece ve kış kullanımına örnek verebiliriz. Stroget caddesinde yanan vitrinler bu alanın güvenilir olduğunu düşündürmekte ve bu cadde geceleri de yayaaları çekmektedir.

İstiklal caddesi kullanım zamanı yönünden bakıldığında caddenin oldukça yoğun olduğunu görmekteyiz. İnsan sirkülasyonunun artışı cadde üzerindeki eğlence yerlerinin artmasına bir paralellik gösterir. Yaya yoğunluğu hafta içi ve hafta sonu, akşam ve gece saatlerine göre farklılaşmaktadır. İstiklal caddesinin kullanım zamanı ve kullanıcı sayısı yönüyle eriştiği rakamlar tercih edilebilirliği yönündeki başarısının kanıtıdır. Cadde üzerinde ve yakın çevresinde yer alan birçok restoran , kafe, bar, sinema, tiyatro, sanat galerileri ve mağazalar görsel ve mekansal farklılaşmayı ve yoğun kullanımı desteklemektedir. Tarihi bir mekan olması sebebiyle de bir turist akımı gözlenmektedir.

5. Sosyal yaşam bakımından;

Yaya mekanlarını bir takım planlı, programlı etkinliklerin canlandığı görülmektedir. Yayalaştırılmış cadde ve sokaklardaki yol kenarı kafeleri, satış yerleri, bilet gişeleri gibi donatılar, örneğin Rockefeller Center’ın buz pisti, New York’ta Times meydanındaki bilet ve gazete gibi satış birimleri bu alanları karakterize eder.. Eğer insanlar bu mekanlarda istediklerini bulabiliyorlarsa insan hacminde belli bir artış olmaktadır. Sokaklar üzerinde müzik gösterileri, tiyatro etkinlikleri, ödül törenleri, çeşitli oyunlar kullanıcıları çekmektedir.

İstiklal Caddesi, sosyokültürel ve ekonomik ilişkilerin, tüm tüketim ve eğlence biçimlerinin vitrini konumundadır. Cadde üzerindeki yapılar birçok farklı islevi barındırmaktadır. Cadde üzerinde ve yakın çevresinde yer alan birçok restoran, bar,

kafe, sinema, tiyatro, sanat galerileri ve mağazalar görsel ve mekansal farklılaşmayı ve yoğun kullanımı desteklemektedir. Yerel kimlik ve Beyoğlu Belediyesinin faaliyetleri, Beyoğlu güzelleştirme derneğinin programları ile bu katkı geliştirilmeye çalışılmaktadır. İstiklal caddesinde haftanın birçok günü çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir. Cadde üzerinde yer alan etkinlikler ,özellikle ara sokaklardaki dış mekan kullanımları çekiciliği artırmaktadır, İstiklal caddesinin kentin sosyal yaşamındaki yeri ve rolü önemlidir.

Dünya'daki yayalaştırılmış cadde ve sokakların İstiklal caddesi arasında yaptığımız karşılaştırmalı değerlendirme sonucu olarak İstiklal caddesinin de dünyadaki yayalaştırılmış caddelerin yanında başarılı bir örnek olduğu görülmektedir. Dünya örnekleri ve İstiklal caddesi sonucunda rakamsal değerlere varılmıştır, bu rakamsal değerler sonucunda İstiklal caddesinin dünya'daki başarılı örnekler arasında 2. sırada yer almakta olduğu görülmektedir, tek eksik kriter aynı zamanda dünya örneklerinde de kısmen var olan peyzaj öğeleridir. İstiklal caddesinde de peyzaj öğelerinin kısmen var olduğu görülmektedir, bu kriterin de yerine gelmesiyle İstiklal caddesi her yönüyle başarısını sağlayacaktır. İstiklal caddesi işleyen, başarılı ve tercih edilen bir yayalaştırma örneği olarak dünya örnekleri arasında yer alacaktır.

KAYNAKLAR

- Aru,A. (1995)** Kent Planlaması Teknikleri İ.T.Ü. Mimarlık Fak. Baskı Atölyesi
- Altunbaş,Ufuk (2006)** Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal caddesi Örneği İ.T.Ü. Y.Tezi
- Başat, K.B., 2007,** Şehirlerdeki Güncel Farklılaşmalar:**İstanbul-İstiklal Caddesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ**
- Brambilla,R.,Longo,G., 1997** For Pedestrian Only Planning Design and Managment of Traffic-Free Zones,Whitney Library of Design, New York
- Beatley (1999)** **Gren Urbanism: Learnig From European Cities USA**
- Büyükhünel, Feriha (2006)** Bir zaman tüneli Beyoğlu Doğan Kitapçılık
- C., Jefferson, J.Rowe C. Brebble,(2004)** The Architectural Significanse Of The Street AS A Functional And Social Arena ;Wit Press ,Boston
- Çınarhoğlu (2002)** Turizm Ticaret Alanlarında Yayalaştırma ÖlçütleriHisarönü Örneği, İ.T.Ü. Y.Tezi
- Çetiner, A. (1978)** Şehircilik çalışmalarında Donatım ilkeleri İ.T.Ü.
- Çol, D.(2004)** Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Örneği YLT Fen Bilimleri Enstitüsü, İTÜ
- Designing The Walkable City (2005)** Journal Of Urban Planning And Development
- Dökmeci,V.Çıracı,H.(1990)** Tarihsel Gelişim Sürecinde Beyoğlu Türkiye Turing Otomobil Yayınları İstanbul
- Döllük (2005)** Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği YLT İ.T.Ü.
- ED.,Anne Vernez Moudon D.,appleyard, Von Nostrad (1987)** Public Streets For Public Use Renhold Company N.Y.
- Emirlioğlu,Berna(2005)** Beyoğlu İlçesinin Ulaşım ve Trafik Yöninden İncelenmesi-öneriler İ.T.Ü. Y.Tezi
- Fahri,A.(2010)** İstanbul'un Yüzleri Serisi İstanbul'un 100 cadde ve sokağı
- Garrett,E.(1984)** Urban Landscape Design,Mc Graw-Hill Book company New York
- Gehl Jan and Lars Gemzoe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen Sondergaard.(2003)** Pedestrian Streets New City Life.
- Giritlioğlu,C. (1991)** Şehirselen mekan öğeleri ve tasarımı İ.T.Ü.Mimarlık Fak. Baskı Atölyesi, İstanbul
- Gürel,S. (1970)** Konut planlamasına giriş ve çevre kavramı ODTÜ.

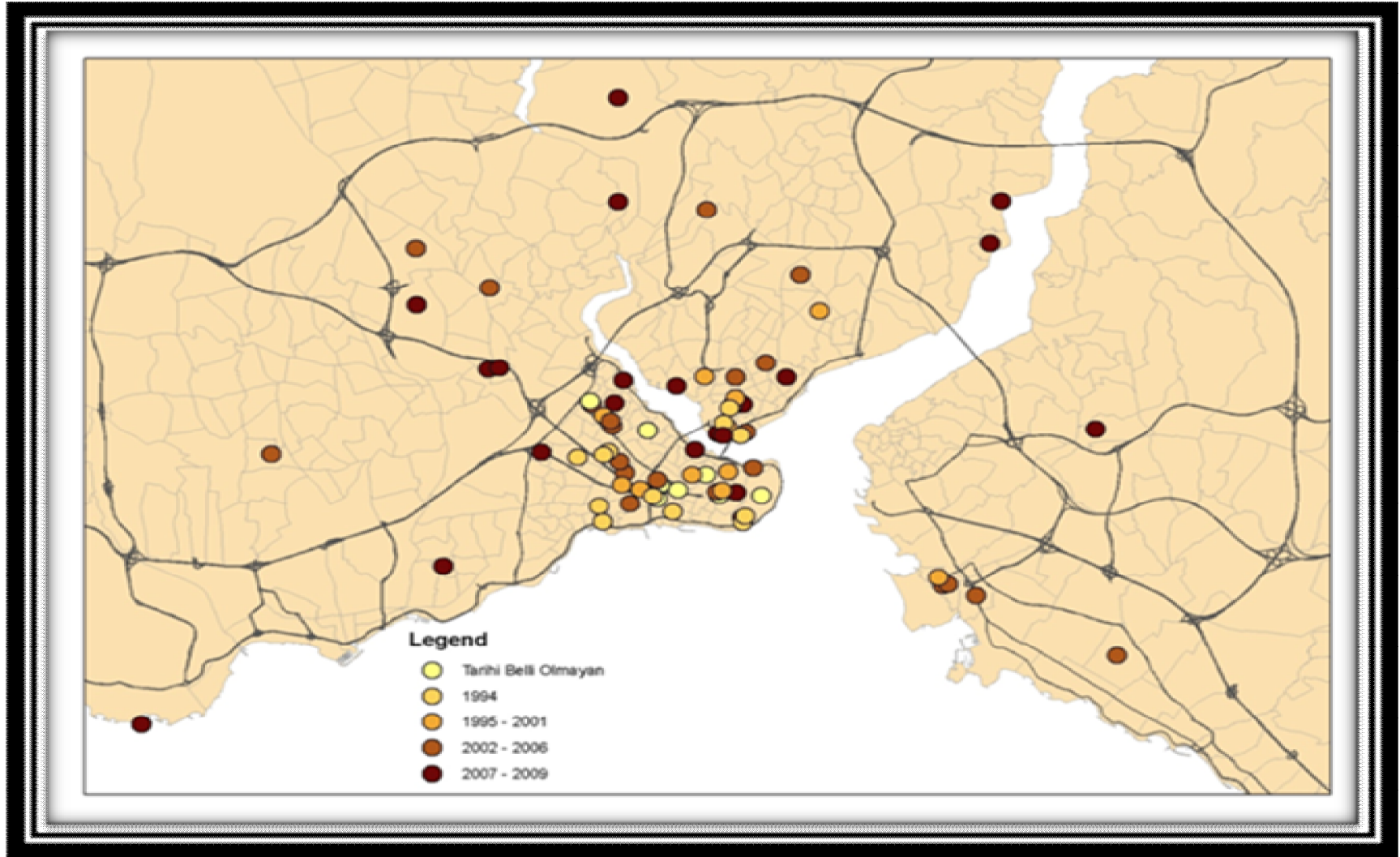
- Göçer, O. (1984)** Sosyal ve Ekonomik Gelişmemizde Ulaştırma Sempozyumu, İ.T.Ü Mimarlık Fak., İstanbul.
- Gerçek ,Haluk, (2003)** Eskişehir Belediyesi Ulaştırma Ana Planı Raporu UY-GAR
- Gerçek, Haluk (2007)** İstanbul Ulaşım Ana Planını Kim Yapıyor? mimdap
- Han,Nazlı (2002)** Beyoğlu bölgesinde sosyomekansal ayrışma YLT İTÜ FBE
- İbb Kentiçi Çalışma Raporu (1990-91)**İstanbul Büyükşehir Belediyesi
- İbb Ulaştırma Daire Başkanlığı (2009)** UKOME Ulaşım Koordinasyon Merkezi
- İbb Projeler Daire Başkanlığı (2009)** İstanbul Büyükşehir Belediyesi
- İnceoğlu,M. (2007)** Kentsel Açıkalanların Kalite açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yaklaşım, İstanbul Meydanlarının İncelenmesi D.Tezi
- Kaplan,Hülagü (1989)**Kentsel Ulaşımın Planlamasında Erişebilirlik Yeri ve Önemi Planlama Dergisi
- Karabay ,Hatice.(1993)** Kentlileşmede Etkin Bir PolitikYayalaştırma ve Araçları YLT İTÜ
- Kent İçi Ulaşım** Dünden bu güne İstanbul ansiklopedisi cilt 4
- Kuntay, O. (1981)** Yaya mekanı KTÜ. İnşaat Mimarlık Fak.
- Keleş, R., (1980)**Kent Bilim Terimleri Sözlüğü,Türk Dil Kurumu Yayınları
- Kentiçi Yakın Çevre Ulaşım Master Planı (2001)** Master Planı, Konya
- Kıbrıslı,B. (1988)** Kentiçi ulaşımında otobüs örneklikli sistemler ve İstanbul'da Taksim Zincirlikuyu otobüs yoluna model uygulaması D.Tezi İ.T.Ü
- Kılıçaslan,T. (1978)** Büyük İstanbul Şehirsel Alanında Konut İşyeri Arasında Ulaşım ve Seyahat Talebi Analizi D.Tezi
- Leda Measure (2000)** New Traffic Plan
- Litman,Y.A.,(2005)** Measuring Transportation Trafik, Mobility and Accesbility, Victoria Transport Policy İnstitute
- Lynch,K. (1960)** The Image of the city The M.I.T. Pres Cambridge Mass
- Makowsky,P.(2002)** Pedestrian Streets
- Mohan, Dinesh , (2009),** "Urban Transport: Moving from the 19th century to the 21st century concerns
- M-Carmon, T.Heath, T.Oc.,S. Tiesdell (2002)** Public Places, Urban Spaces Oxford
- Moudon D, Von Nostrad (1987)** Public Streets For Public Use Renhold Company N.Y.
- Özer, Özlem (2006),** Yaya Hareketleri ve Mekan İlişkisi İstanbul Galata Bölgesi Örneği YLT Fen Bilimleri Enstitüsü İTÜ
- Özus, E, Dökmeci,V.(2006)** Dönüşüm yaşanan tarihi alanlarda konut fiyatlarında etkili faktörlerin analizi *itüdergisi/a* mimarlık, planlama, tasarım , Cilt:5, Sayı:2, Kısım:2, 177-186, Eylül 2006
- Özus, E., (2005)** Dönüşüm Yaşanan Tarihi Alanlarda Konut Fiyatlarını Etkileyen Faktörlerin Analizi: Beyoğlu Örneği, Doktora Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.(Danışmanı; Prof. Dr. Vedia Dökmeci)

- Özkal, A. (1990)** Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma Y.L.T. İ.T.Ü.
- Özdeş, G., (1990)** İstiklal Caddesi Yaya Bölgesi Düzenleme Raporu, 1990
- Pajani,D.(2008)** Urban Design İnt. Santa Monica's Third Street
- Pushkarev, B.,Zupan, J.M.,(1987).** Urban Space for pedestrian, A Report of the Regional Plan Association, The MIT Press Cambridge, Massachusetts and London, Eng
- Rapaport,A. (1987)** Pedestrian Street Use England
- Ray Hutchison (2000)** Construction Of Urban Space Jai Press inc. Stanford
- Robertson,K.A.,(1994)** Pedestrian Malls and Skywalks: Traffic Separation Strategies in American Downtowns Aldershot, Avebury
- Rubenstein (1992)** Pedestrian Malls, Streetscapes, And Urban Spaces. John Wiley and son
- Roxanne Warren Mc Graww-Hill (1998)** The Urban Oassis Guidways And Greenways İn The Human Environment
- Simonds,J.O (1981)** Landscape Architecture ,A Manual of Site Planning and Design New York
- Strasburg Urban Community (2003)** Strasburg Urban Community
- Southworth, Michael (2006)**Designing the walkable city. Journal Of Urban planning and development , pp: 246-257
- Suher,H. Ocağı,M. Berköz,Akkal,(1992)** Kent içi ulaşımında yayalaştırma ve kentlileşme 2. ulaşım kongresi
- Tekeli, İ., (2001)** Dünya Kenti Olma Sürecinde Akımlar Mekanın Yeniden Biçimlendirilmesi İST. İstanbul Dergisi
- Terra İncognita (2006)** What The Pedestrian Wants
- Tezer,A. Güler soy,N.Z.Eyüboğlu,E. Yüğüter, R. (1992)**Tarihi Şehir Merkezlerinin Gelişme Sürecinde Yayalaştırma etkileri Beyoğlu-İstanbul İstiklal Caddesi Örneği İTÜ
- Tezer,A. (1990)** Conservation of historical city centers in conjunction with transportation problems solutions Beyoğlu case study İTÜ master Thesis
- Traffic Calming Measure, (2004)** Traffik Calming for Communities, İnstitute of Transpotation Engineers, Washington D.C.,2004
- Tracik, R., (1999)** Finding Lost Spaces
- Tmmob Makine Mühendisleri Odası (2001)** İstanbul Kent içi Ulaşım Sempozyum
- Tufaner, F., 2009** İstiklal Caddesi ve Civarındaki, Eğlence Yerlerinden Kaynaklanan Gürültünün Tespit ve Haritalanması, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, Çevre Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul
- Url-1** <<http://www.wikitravel.org>>, Alındığı tarih: 02.02.2010
- Url-2** <<http://www.ibb.gov.tr>>, Alındığı tarih: 19.10.2009

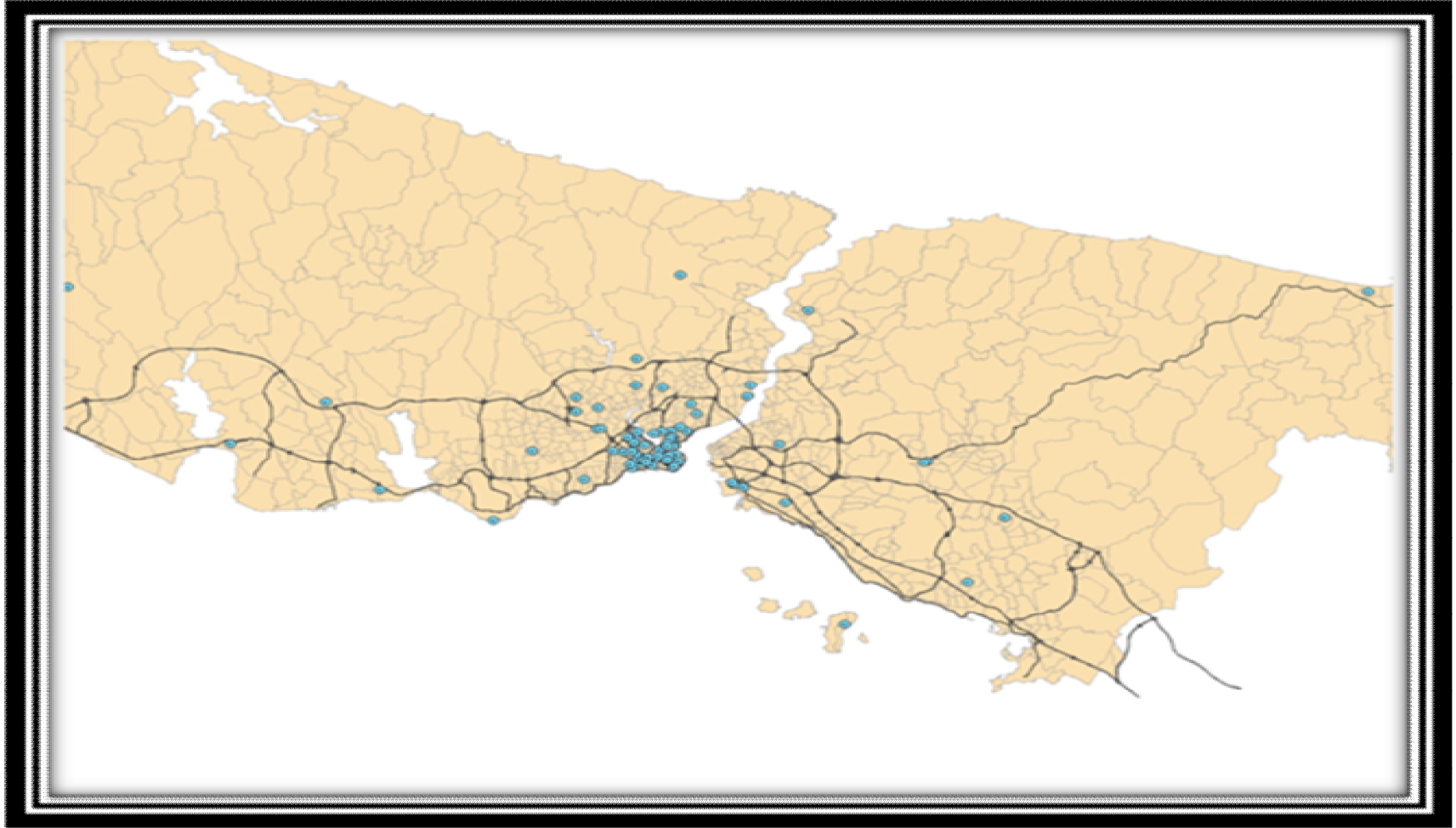
- Url-3** <<http://www.arkitera.com> >, Alındığı tarih: 08.11.2009
- Url-4** <<http://wowturkey.com> >, Alındığı tarih: 10.01.2010.
- Url-5** <http://www.pps.org/info/streets_as_places >, Alındığı tarih: 29.10.2009.
- Url-6** <<http://www.istanbul.net.tr> >, Alındığı tarih: 08.11.2009
- Url-7** <<http://www.wikipedia.com> >, Alındığı tarih: 20.04.2010
- Url-8** <<http://www.indiaenvironmentportal.org> >, Alındığı tarih: 02.03.2010.
- Url-9** <<http://www.mages.com>>, Alındığı tarih: 02.02.2010
- Url-10** <<http://www.lightwww.irail.nl>>, Alındığı tarih: 19.10.2009
- Url-11** <<http://www.resimland.com/delmangia.it> >, Alındığı tarih: 08.11.2009
- Url-12** <<http://www.wikimedia.org> >, Alındığı tarih: 10.01.2010.
- Url-13** <<http://www.ecofriendlymag.com>>, Alındığı tarih: 29.10.2009.
- Url-14** <<http://www.travel.webshots.com>>, Alındığı tarih: 08.11.2009
- Url-15** <<http://www.trt.tr>>, Alındığı tarih: 20.04.2010
- Url-16** <<http://www.coronadocommonsens.typepad.com> >, Alındığı tarih: 02.02.2010
- Url-17** <<http://www.mimdap.org>>, Alındığı tarih: 08.11.2009
- Url-18** <<http://www.delmangia.it> >, Alındığı tarih: 08.11.2009
- Url-19** <<http://www.treehugger.com> >, Alındığı tarih: 10.01.2010.
- Url-20** <<http://www.bilimtarihi.org> >, Alındığı tarih: 10.01.2010.
- Url-21** <<http://www.istanbul.gov.tr>>, Alındığı tarih: 02.02.2010
- Ünlü, A. ; Alkışer, Y. ; Edgü, E. (2000)** Fiziksel ve Sosyokültürel Değişim Bağlamında Beyoğlu'nda Suç Olgusunun Değerlendirilmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Araştırma Fonu, No. 1094.
- Ünlü, A. ; Ocakçı, m. ; Edgü, e. ; Alkışer, Y. ; Ülken, G. ; Apak, S. ; Tonbul, Z. ; Cimsit, F. ; Yücel, G. ; Özden, T. (2004)** Avrupa Birliği Uyum Programları Kapsamında Pilot Bölge Olarak Beyoğlu Çöküntü Alanlarının Aktif Kullanım Amaçlı Rehabilitasyonu Projesi, TC İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Emlak İstimlak Daire Başkanlığı, Yerleşmeler ve Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü, Şehircilik Atölyesi.
- Ünlü, A. ; Alkışer, Y. ; Edgü, E. (2000)** Fiziksel ve Sosyokültürel Değişim Bağlamında Beyoğlu'nda Suç Olgusunun Değerlendirilmesi, İstanbul Teknik Üniversitesi Araştırma Fonu, No. 1094.
- Vuchic, V.R. (2006)** Kent içi Ulaşım Sistemleri Planlama ve Politikalar İstanbul ulaşım semineri İ.T.Ü. İnş. Fak. 20-24 Kasım
- Vuchic, V.R.,(1999)** Transportation for Lovable Cities, Center FOR Urban Policy Research, New Brunswick, N.J.
- Yıldızcı, A.C.(1988)** İstanbulda Kentsel Doku ve Yeşil Doku Arasındaki ilişkiler.....İ.T.Ü.
- Yılmaz, Ü.(1992)** Şehriçi Ulaşım Düzenlemeleri bir örnek olarak A.B.D. de
- Worskett, R., (1969)** The Character Of Town. Architectural Press London

EKLER

Harita 1 : İstanbul Metropöiten alanında yayalaştırılmış cadde ve sokakların yapım yılına göre dağılımı	129
Harita 2 : İstanbul Metropöiten alanında yayalaştırılmış cadde ve sokakların mahallelere göre dağılımı	130
Çizelge 4.1: 1994-2009 yılları arasında yayalaştırma uygulamalarının İstanbul kent merkezindeki dökümü	131



Harita 1.İstanbul Metropoliten alanında yayalaştırılmış cadde ve sokakların yapım yılına göre dağılımı (İBB UKOME verileri kullanılarak üretilmiştir., 2009)



Harita 2. İstanbul Metropolitlen alanında yayalaştırılmış cadde ve sokakların mahallelere göre dağılımı (İBB UKOME verileri kullanılarak üretilmiştir., 2009)

ID	ilçe	mahalle	cadde	sokak	Meydan	yapım yılı
15794	Beyoglu	Tomtom		Tomtom		2009
15439	Fatih	Eminönü			Sultanahmet, Ayasofya	2009
15213	Fatih	Beyazit			Beyazit	2009
15457	Üsküdar	Kisikli	Kisikli	Avci Kazim		2009
15369	Bayrampaşa	Yenidogan	Ali Fuat Basgil			2009
15368	Esenyurt	Yenikent		679.Sokak		2009
15212	Bayrampaşa	Yenidogan	Demirkapi ve Hüsni			2009
15211	Zeytinburnu	Yesiltepe				2009
15176	Sultanbeyli	M.Akif Ersoy			Fatih Bulvari Araç Altgeçit Üstü	2009
15179	Bakirköy	Yeşilköy	İstasyon			2008
15177	Bayrampaşa	Kocatepe		12.Sokak ve 1.Geçit Sokak		2008
14179	Beykoz	Ortaçeşme	Spor			2008
14157	Beyoglu	Arapcami		Fermeneciler		2008
15175	Beyoglu	Camii Kebir		Potinciler Sk. Ve Kasimpasa		2008
15178	Beyoglu	Gümüşsuyu	Taksim caddesi	Talimhane		2008
14411	Fatih	Eminönü	Türkeli,Çifte Gelinler,Molla Tasi			2008
14177	Fatih	Eminönü	Ragip Gümüşpala, Prof.Cemil Birscl, Nuru Osmaniye,			2008
13516	Fatih	Fener	Sadrazam AliPasa			2007
13515	Beyoglu	Arap Cami		Kürekciler		2007
14046	Fatih	Eminönü,Alemdar,				2007
	Fatih	Molla Fenari,				
	Fatih	Cankurtaran				
	Fatih	Mercan				
	Fatih	Eminönü		Safetpasa, Acemi Nefer, Sirvanizade		
13462	Eyüp	Güzeltepe	Tevfik Fikret			2007
14034	Besiktas	Arnavutkoy				2007
13108	Besiktas	Bebek	Küçük bebek	Bostan Aralığı		2007
14048	Eyüp	Alibeykoy		Cami Arkası		2007
12699	Beyoglu	Asmalı Mescid	Mesrutiyet			2006
11969	Fatih	Eminönü	Yeniceriler,Vezirhane	Tavukpazari-Bileyciler Sk.Arasi		2006
11867	Fatih	İskenderpaşa	Macar Kardesler-Sofular-Horhor Cd. Atatürk Bulvari Arasi			2006
11868	Fatih	Atikali Pasa	Fatih	Hafiz Pasa Sk.ile Bas Müezzin Sk.Arasi		2006
12703	Catalca	Ciftlikköy Merkez				2006
12702	Büyücekmece	Fatih				2006
12701	Sancaktepe	Sancaktepe				2006
12700	Sancaktepe	Sancaktepe				2006
12699	Beyoglu	Kalyonculuk	Mesrutiyet			2006
12528	Kadıköy	Osmanaga	Kusdili ve söğütlücesme c.Arasi			2006
12526	Sisli	19 Mayıs	Halaskargazi,Rumeli, Valikonagi			2006
12525	Bahcelievler	Cumhuriyet		Ressam Namik İsmail		2006
8844	Sarıyer	Bahceköy	Kilyos Köyü Plaj Yolu Caddesi			2005
11968	Gaziosmanpasa	Merkez	Sokullu Mehmet Pasa-Sefa	840.Sokak		2006
8842	Fatih	Hasanhalife		Hevaskar,Çazip,Mutemet,Perçin,Ocakli,		2005
8841	Fatih	Kariye	Fevzipasa,Yavuzselim,			2005
8840	Adalar	Büyükada				2005
8839	Kadıköy	Erenköy			Erenköy Meydanı	2005
8838	Kağıthane	Kağıthane (merkez)			Kağıthane Meydanı	2005
8845	Şile	Kumbaba		Kumbaba Mevkii Kordon Boyu Çıkmaz Yolu		2005
8802	Kadıköy	Zühtüpaşa	Hatboyu			2005
8977	Fatih	Seyhresmi	Fevzipasa-Yavuz Selim			2005
	Fatih	Müftü-ali	Darüssafaka-Draman			
	Fatih	Kariye	Salma Tomruk C.Arasi			
8976	Fatih	Cakıraga	Cerrahpasa		KocaMustafaPasa-Cerrahpasa Meydanları	2005
8843	Fatih	Kemapasa	Sehzadebası-Atatürk Bulvarı			2005
	Fatih	Mesihpasa	Hayriye Tüccarı			
	Fatih	Balabanaga	Büyük Resitpasa C. Arası			
8786	Beyoglu	Karaköy,Kemankes		Karantina-Yemisci Hasan-Eristeci		2005
8156	Fatih	Hocapasa			Eminonu Meydani ve Cevresi	2005
8024	Beyoglu	Asmalı Mescid	İstiklal	İstiklal Caddesi ile Baglantili Sokaklar		2004
7553	Beyoglu	Kocatepe			Taksim Meydani Düzenleme	2004
7941	Kartal	Cınar	Cınar			2004
7592	Kadıköy	Osmanaga	Bahariye			2004
6635	Bayrampasa	Yıldırım	Şehit Kamil Balkan			2004
230	Avcılar	Merkez	Marmara			2002
4974	Kadıköy	Osmanaga	Halitaga			2001
1762	Sisli	Tesvikiye	Harbiye,Abdi İpekci,Valikonagi			2001
3972	Beyoglu	Küçükpiyale			Beyoglu,Kasımpasa Meydani ve Cevresi	2001
3005	Beyoglu	Asmalı Mescid		Seyh Bender		1999
6633	Fatih	Karagümrük		Meydan		1998
2746	Fatih	Murat Pasa		Molla carsisi ve Cevresi		1998
1271	Beyoglu	Bereketzade	Büyük Hendek	Lakerdaci		1998
2709	Fatih	Eminonu,Hobyar		Dervisoglu,Emirler Hani		1996
4505	Fatih	Nuruosmaniye	Nuruosmaniye ve Cevresi			1996
4504	Fatih	Süleymaniye			Süleymaniye Camii ve Cevresi	1996
316	Fatih	Aksaray		İnkilap		1995
12	Fatih	Eminonu		Gedikpasa,Balipasa Yokusu		1994
3342	Fatih	Sultanahmet			Sultanahmet Meydanı	1993
5415	Beyoglu	Bereketzade			Galata Kulesi ve Cevresi	1992
1542	Fatih	Mesihpasa	Mesihpasa	İktisap Agası		1992
4554	Fatih	Samatya Meydanı			Samatya Meydanı	1992
4549	Fatih	Eminonu	Balipasa			1992
4759	Fatih	Sultanahmet		Carsıkapı-Sultanahmet arası		1991
1780	Fatih	Cerrahpasa		Cerrahpasa Haseki Kadın-Kargı		1991
1779	Fatih	Nisanca		Kumkapi		1991
1581	Beyoglu	Kemankes(Karamustafa)	Rıhtım			1991
5872	Beyoglu	Asmalı Mescid	İstiklal			1990
4615	Fatih	Kaleiçi		Topkapi-Kaleiçi Pazarteke		1990

Çizelge 4.1: 1994-2009 yılları arasında yayalaştırma uygulamalarının İstanbul kent merkezindeki dökümü

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Tülin Gültiken

Doğum Yeri ve Tarihi: Yunanistan 11-04-1967

Lisans Üniversite: İTÜ Mimarlık Fakültesi