

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENT MERKEZLERİNDE YAYALAŞTIRMANIN
İŞLEVSEL DEĞİŞİM ÜZERİNE ETKİLERİ:
İSTİKLAL CADDESİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Ufuk ALTUNBAŞ**

Programı : KENTSEL TASARIM

HAZİRAN 2006

**KENT MERKEZLERİNDE YAYALAŞTIRMANIN
İŞLEVSEL DEĞİŞİM ÜZERİNE ETKİLERİ:
İSTİKLAL CADDESİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Ufuk ALTUNBAŞ
(519021010)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 08 Mayıs 2006
Tezin Savunulduğu Tarih : 12 Haziran 2006**

**Tez Danışmanı : Prof.Dr. Mehmet OCAKÇI
Diğer Jüri Üyeleri Prof.Dr. Vedia DÖKMECİ (İ.T.Ü.)
Prof.Dr. Alper ÜNLÜ (İ.T.Ü.)**

HAZİRAN 2006

ÖNSÖZ

Bugünlere gelene kadar bana olan güvenini ve desteğini esirgemeyen aileme, çalışmalarım sırasında bana sabır ve hoşgörü gösteren mesai arkadaşlarıma, tez araştırmalarımnda her türlü desteği veren kardeşim Okan ALTUNBAŞ'a, tezi yazmamda ve araştırmalarımnda desteğini her zaman hissettiğim arkadaşım Selen VARLIK'a, tez konumun belirlenmesinde yardımcı olan Prof.Dr. Vedia DÖKMECİ'ye, tez çalışmamın yürütülmesi esnasında büyük desteğini hissettiğim, benden yardımlarını esirgemeyen saygıdeğer danışmanım Prof.Dr. Mehmet OCAKÇI'ya teşekkür ederim.

Haziran, 2006

Ufuk ALTUNBAŞ

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	v
TABLO LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÖZET	viii
SUMMARY	ix
1. GİRİŞ	1
1.1. Amaç, Hedefler Ve Hipotez	2
1.2. Yöntem	3
1.3. Kapsam	4
2. KENT MERKEZİ – YAYALAŞTIRMA İLİŞKİLERİ	6
2.1. Kent Merkezleri Kademelenmesi	6
2.2. Merkezi İş Alanı Tanımı Ve Özellikleri	7
2.3. Erişilebilirlik Açısından Kent Merkezinin İrdelenmesi	10
2.4. Kent Merkezlerinde Yayalaştırma Politikalarının Gelişim Süreci	11
2.4.1. Yayalaştırmanın Sebepleri	14
2.4.2. Yayalaştırmanın Amaç Ve Hedefleri	15
2.4.3. Yayalaştırmanın Yararları	17
2.5. Kent Merkezlerinde İlk Yayalaştırma Uygulamaları ve Model Oluşturan Örnekler	18
3. İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANI İÇERİSİNDE BİR YAYALAŞTIRMA ÖRNEĞİ: İSTİKLAL CADDESİ	26
3.1. İstanbul Merkezi İş Alanı Gelişiminin Beyoğlu Bölgesi Çerçevesinde Değerlendirmesi	26
3.2. İstiklal Caddesinde Tarihsel Gelişim Sürecinde Yaşanan Fiziksel ve Sosyal Değişim	30
3.3. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin İstiklal Caddesi Yayalaştırma Projesi Ve Uygulaması	38
3.4. İstiklal Caddesinde Yayalaştırmanın İşlev Değişikliğine Etkisi	39
3.4.1. İşlevsel Değişimi Tespite Yönelik Analiz Çalışmaları	40
3.4.1.1. Dağıtıcı Servislerde Yaşanan Değişim	47
3.4.1.2. Kişisel Servislerde Yaşanan Değişim	47
3.4.1.3. Sosyal Servislerde Yaşanan Değişim	48
3.4.1.4. Üretici Servislerde Yaşanan Değişim	48
3.4.2. Arazi Topografyasının ve Bina Durumlarını Tespite Yönelik Analiz Çalışmaları	49
3.4.3. İstiklal Caddesi Yaya Yoğunluğu Tespit Çalışması	52

3.4.4	İstiklal Caddesi Üzerindeki İşlevlerin Yer Seçimine Göre Karşılaştırılması	53
3.4.2.1.	İstiklal Caddesi'nin Kuzey ve Güney Tarafındaki İşlevsel Değişimin Karşılaştırılması	53
3.4.2.2.	İstiklal Caddesi'nin Tünel-Galatasaray Meydanları ve Galatasaray-Tünel Meydanları Arasındaki İşlevsel Değişimin Karşılaştırılması	56
3.4.5.	Bulguların Değerlendirilmesi	58
4.	SONUÇ	61
	KAYNAKLAR	63
	EKLER	67
	ÖZGEÇMİŞ	83

KISALTMALAR

İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
GIS	: Coğrafi Bilgi Sistemi
MİA	: Merkezi İş Alanı

TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 2.1. Bazı Kentlerde Yayalaştırma Uygulamalarının Ticaret Üzerine Etkisi	18
Tablo 3.1. Yayalaştırma Öncesi ve Sonrası İstiklal Caddesi'ndeki Fonksiyonel Dağılım.....	37
Tablo 3.2. OECD Hizmet Sınıflaması.....	41
Tablo 3.3. WTO Hizmet sınıflaması	43
Tablo 3.4. OECD-WTO Hizmet Sınıflaması	46

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 2.1 : Essen Şehri Yaya Alanları	19
Şekil 2.2 : Münich Şehri Yaya Alanları.....	20
Şekil 2.3 : Norwich Şehri Yaya Alanları	21
Şekil 2.4 : Copenhagen Şehri Yaya Alanları.....	22
Şekil 2.5 : Viyana Şehri Yaya Alanları.....	23
Şekil 3.1 : M.S. 2. Yüzyılda Constantiopolis'in İdari Bölünmesi.....	30
Şekil 3.2 : Bizans Döneminde Galata'nın Görünüşü.....	31
Şekil 3.3 : 1537 Yılında Galata ve Çevresi.....	32
Şekil 3.4 : 1800'lü Yılların Başında Beyoğlu.....	33
Şekil 3.5 : 1870 Yangınında Yanan Bölgeler	34
Şekil 3.6 : 1845 Yılında Beyoğlu ve Çevresi.....	35
Şekil 3.7 : Henri Prost'un İstiklal Caddesi Çevresi Planı.....	36
Şekil 3.8 : 1986-1996-2005 İTO'na Kayıtlı İşyeri Sayısı Değişimi.....	40
Şekil 3.9 : 1986-1996-2005 Yıllarında Hizmetlerin OECD Sınıflamasına Göre Dağılımı.....	42
Şekil 3.10 : 1986-1996-2005 Yıllarında Hizmetlerin OECD Sınıflamasına Göre Değişimi.....	42
Şekil 3.11 : 1986-1996-2005 Yıllarında Hizmetlerin WTO Sınıflamasına Göre Dağılımı.....	45
Şekil 3.12 : 1986-1996-2005 Yıllarında Dağıtıcı Servislerdeki Dağılım	47
Şekil 3.13 : 1986-1996-2005 Yıllarında Kişisel Servislerdeki Dağılım.....	48
Şekil 3.14 : 1986-1996-2005 Yıllarında Sosyal Servislerdeki Dağılım.....	48
Şekil 3.15 : 1986-1996-2005 Yıllarında Üretici Servislerdeki Dağılım.....	49
Şekil 3.16 : İstiklal Caddesi Üzerindeki Binaların Eski Eser Durumu.....	50
Şekil 3.17 : İstiklal Caddesi Üzerindeki Binaların Kat Yüksekliği Dağılımı.....	50
Şekil 3.18 : İstiklal Caddesi Üzerindeki Binaların Yapı Cinsleri Dağılımı.....	51
Şekil 3.19 : İstiklal Caddesi Üzerindeki Binaların Yapı Durumu Dağılımı.....	51
Şekil 3.20 : 1986 Yılı İstiklal Caddesi'nin Kuzey-Güney Tarafında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı.....	54
Şekil 3.21 : 1996 Yılı İstiklal Caddesi'nin Kuzey-Güney Tarafında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı.....	55
Şekil 3.22 : 2005 Yılı İstiklal Caddesi'nin Kuzey-Güney Tarafında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı.....	55
Şekil 3.23 : 1986 Yılı İstiklal Caddesi'nin Tünel-Galatasaray ile Galatasaray- Taksim Arasında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı.....	56
Şekil 3.24 : 1996 Yılı İstiklal Caddesi'nin Tünel-Galatasaray ile Galatasaray- Taksim Arasında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı.....	57
Şekil 3.25 : 2005 Yılı İstiklal Caddesi'nin Tünel-Galatasaray ile Galatasaray- Taksim Arasında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı.....	57

KENT MERKEZLERİNDE YAYALAŞTIRMANIN İŞLEVSEL DEĞİŞİM ÜZERİNE ETKİLERİ: İSTİKLAL CADDESİ ÖRNEĞİ

ÖZET

Bu çalışmanın amacı; İstanbul Merkezi İş Alanı'nın bir parçası olan İstiklal Caddesi'nin, yayalaştırma çalışması sonrası yaşadığı işlevsel değişimin boyutlarının analiz edilmesi ve değerlendirilmesidir.

Bu amaç doğrultusunda çalışmanın hipotezini ispata yönelik hazırlanan tez çalışmasında; kent merkezlerinin kademelenmesi, kademelenme içerisinde yer alan Merkezi İş Alanı'nın tanımı ve özellikleri üzerinde durulmuştur. Merkezi İş Alanları içerisinde fazlaca uygulanan yayalaştırma faaliyetlerinin, ortaya çıkışı, yapılma sebepleri, yararları ve amaçları özetlenmiştir. Yayalaştırma uygulamalarının yoğun olduğu Avrupa ve Amerika'da, ilk uygulamalardan ve diğer uygulamalar için model oluşturan başarılı çalışmalarından örnekler verilmiştir.

İstanbul'un Merkezi İş Alanı gelişimi, Beyoğlu çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme neticesinde değişimin, İstiklal Caddesi üzerindeki etkileri ortaya konmuştur. Özellikle 1960 sonrası ortaya çıkan olumsuz fiziksel ve sosyal durum nedeniyle, İstiklal Caddesi'nin tekrardan canlandırılması için gerçekleştirilen tamamen yayalaştırma uygulamasının (1990 yılı) sonuçları araştırılmıştır. Çalışmanın özgün kısmını oluşturan bu araştırmanın ana verisini, İstiklal Caddesi'nde; 1986 (yayalaştırılma öncesi) ve 1996-2005 yıllarında (yayalaştırılma sonrası) faaliyet gösteren İstanbul Ticaret Odası'na kayıtlı işyeri bilgileri oluşturmaktadır. İşyeri kayıtları çalışma yılları içerisinde, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü(OECD) ile Dünya Ticaret Örgütü'nün (WTO) yapmış olduğu hizmet sınıflaması çerçevesinde incelenmiştir. İnceleme sonucunda; yayalaştırma öncesinde çalışma alanı içerisinde 1115 tane firma faaliyet gösterirken, yayalaştırma sonrası firma sayısı 1435 olmuştur. Bu değişim, hizmet sınıflamasına göre değerlendirildiği zaman; “dağıtıcı servisler”(Toptan ve Perakende Ticaret, Ulaşım ve Haberleşme Servisleri) %0,3 ve “üretici servisler”(İş-Profesyonel, Finans, Sigorta ve Emlak Servisleri) %4,2 oranında azalmış, “kişisel servisler”(Otel, Bar, Restoran, Rekreasyon, Eğlence-Kültürel Servisler) %3,8 ve “sosyal servisler”(Sağlık-Eğitim Servisleri) %0,7 oranında artmıştır. Elde edilen bilgiler, İstiklal Caddesi'nin güncel fiziksel ve arazi verileri ışığında değerlendirilmesiyle, tez çalışmasının hipotezi kanıtlanmıştır.

THE EFFECTS OF PEDESTRIANIZATION IN THE CITY CENTRES ON FUNCTIONAL EVALUATION: STUDY OF ISTIKLAL STREET

SUMMARY

The purpose of this paper is to analyze and to value the degree of functional changes in İstiklal Street as a part of the İstanbul's Central Business District after pedestrianization practices.

In this purpose to verify the hypothesis; throughout explanation of the scale of the city centers, meaning and characteristics of the Central Business District as a part of this scale are written. After a brief summary of the historical evaluation of pedestrianisation which is practiced commonly in Central Business Districts of the cities, with its reasons, benefits and purposes. The first examples of American and European pedestrianisation practices, and the other pedestrianisation practices that are models for the successful cities are presented.

The Evaluation of İstanbul Central Business District is analyzed in Beyoğlu aspect. As a result of this evaluation, the effects of the functional change on İstiklal Street is manifested. In particular the results of pedestrianization of İstiklal Street for vitalization (1990) as a result of the physical and social deterioration of the area after the year 1960 are researched. The main data used in the individual part of the research is the data of the Istanbul Trade Chamber registered businesses of İstiklal Street in 1986 (before pedestrianization) and in 1996-2005 (after pedestrianization). The registered business data was studied in the scale of the Organisation for Economic Co-operation and Development's (OECD) and World Trade Organization's (WTO) business classification. As a result of this study it is seen that the number of working firms before pedestrianization increased from 1115 to 1435 after pedestrianization. In the scale of business classification it is seen that distributive services (Retails, Wholesale, Transportation and Communication services) are decreased by 0,3%, producer services (Business-Professional, Finance, Insurance and Real Estate) are decreased by 4,2%, personal services (hotel, bar, restaurant, recreational-cultural services) are increased by 3,8% and social services (Health and Education Services) are increased by 0,7%.

After the valuation of the data with the help of current physical and land use data of İstiklal street, the hypothesis of the research paper is confirmed.

1. GİRİŞ

İstanbul, tarihsel gelişim sürecinde coğrafi açıdan jeopolitik merkezleri birbirine bağlayan ulaşım aksları üzerinde, stratejik önemini yıllar boyu koruyan ve gün geçtikçe artıran bir konumda yer almıştır. Bu süreç içerisinde Beyoğlu bölgesi değişik isimlerle adlandırılmakla birlikte her döneminde arazi kullanımı ve yaşayan nüfusun sosyal çeşitliliğiyle farklılığını korumuş ve döneminin ticaret, kültür ve eğlence merkezi olmuştur. Bu farklılaşmanın ortaya çıkmasında Cenevizlilerden beri bölgede hizmet vermekte olan ticaret limanının etkisi büyüktür (Mantran, 1986). Bölgeye gelen denizcilerin yaratmış olduğu ticaret ve eğlence dünyasındaki hareketlilik ile birlikte, büyük firmaların yönetim büroları ve depolama alanları hakim fonksiyon olmaya başlamıştır. Galata Köprüsünün açılmasıyla birlikte Tarihi Yarımada ile olan bağlantı kurulmuş, ihtiyacı karşılamak amacıyla yapılan yeni ulaşım düzenlemeleri ile bölgenin gelişimi hızlanmıştır (Akkal, 1994).

Sanayi Devriminden sonra büyük ilerleme gösteren teknolojilerin en önemli etkilerinden birisi ulaşım sektöründe görülmüştür. Ulaşım sektöründe yaşanan değişim ve gelişim hızı, yolların şeklini, büyüklüğünü, kent dokusunu ve kent makroformunu etkilemiştir. Kent merkezlerine, özellikle “Merkezi İş Alanları”na (MİA) ulaşımın önemi gün geçtikçe daha fazla anlaşılarak raylı sistemlerden, yaya-taşıt trafiğinin birbirinden ayrılmasına kadar pek çok çözüm üretilmiştir. Yapılan ulaşım düzenlemeleri aynı zamanda çevresindeki arazi kullanımının da şekillenmesine sebep olmuştur.

Küreselleşme sürecinin yaşandığı dünyamızda merkezi iş alanlarında yoğun olarak yaşanan taşıt trafiğinin ve bu trafiğin beraberinde getirdiği olumsuz çevre şartlarının azaltılması amacıyla başvurulmuş çözümlerin en yaygın olanı yaya-taşıt trafiğinin düzenlenmesi olmuştur. Bu noktada yolların tamamen taşıt trafiğine kapatılmasına veya yaya-taşıtın birlikte kullanmasına yönelik çözümler üretilmiştir.

Bu noktada yayalaştırma çalışmaları sadece taşıt yoğunluğunun yarattığı olumsuz etkileri azaltmakla kalmamakta, aynı zamanda çevresel ve sosyal açıdan fayda

sağlamaktadır (Brambilla ve Longo, 1977). Dünyadaki pek çok ülke, yayalaştırma çalışmalarının yarattığı bütün bu olumlu gelişmelerden faydalanmak ve özellikle tarihi kent merkezlerinde, tarihi dokunun korunması ve yaşaması için üretilen çözümlerden biri olan yayalaştırma çalışmalarına önem vermektedir.

1.1. Amaç, Hedefler ve Hipotez

İstanbul Merkezi İş Alanı, Galata Köprüsü'nün yapılmasına kadar Tarihi Yarımada içerisinde kalmıştır. Merkezi İş Alanı; Galata Köprüsü'nün yapımı ile, Karaköy, Galata, İstiklal Caddesi istikametinde, Boğaziçi Köprüsü'nün ve bağlantı yollarının yapımı ile de Şişli, Mecidiyeköy, Levent ve Maslak istikametinde büyümüştür. İstanbul Merkezi İş Alanı'nda yaşanan değişim, özellikle Tarihi Yarımada-Karaköy birlikteliğinden İstiklal Caddesi'ne kaydıktan sonra topografyanın etkisi ile arazinin en üst noktalarını birleştiren lineer bir aks üzerinde olmuştur. Bu lineer aksın başlangıcı niteliğindeki İstiklal Caddesi'nin, 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.

Bu bağlamda çalışmanın amacı;

İstanbul Merkezi İş Alanı içerisinde, önemli bir ulaşım aksı ve hizmet merkezi konumunda olan İstiklal Caddesi'nde, yayalaştırma çalışması sonrası meydana gelen işlevsel değişikliklerin boyutlarının incelenmesi ve etkilerinin değerlendirilmesidir.

Yukarıdaki amaç doğrultusunda:

- İstiklal Caddesi üzerindeki işlevsel değişimin hangi kullanım biçimleri üzerinde en yoğun olduğunun tespit edilmesi,
- İstiklal Caddesi üzerinde topografik bir kırılma noktası olarak kabul edilen Galatasaray Meydanı'nın, Tünel Meydanı ve Taksim Meydanı arasında kalan kısımları ile İstiklal Caddesi'nin her iki tarafında yaşanan işlevsel değişimin birbirleriyle karşılaştırılarak varsa farklılıkların boyutunun belirlenmesidir.

Bu çalışmanın hipotezi;

“Merkezi İş Alanı içerisinde yapılan yayalaştırma çalışmaları, yayalaştırılan alan üzerindeki hizmet fonksiyonunun tür ve yoğunluğunu değiştirir” şeklinde ortaya konmuştur.

1.2. Yöntem

Çalışma alanı içerisinde yer alan binalarda yer alan işyerlerinin dökümleri 10’ar yıllık dönemler halinde (1986-1996-2005 yıllarına ait) İstanbul Ticaret Odası kayıtlarından elde edilmiştir. Alınan bilgiler yıllara göre ayrılıp, İstanbul Ticaret Odasının belirlediği işyeri türlerine göre gruplandırılmış, adres bilgilerinden yararlanarak yer tespit çalışmaları yapılmıştır. Geçmiş dönem işyeri kayıtlarının (1986-1996 yılları) yer tespitleri yapılırken Beyoğlu Belediyesi’nden elde edilen numarataj paftalarından, Türk Telekom Genel Müdürlüğü’nden (yapıldığı yıllarda PTT İşletmesi) elde edilen “spot paftalar” ve güncel adres bilgilerinden yararlanılmıştır.

İstanbul Ticaret Odası kayıtlarından elde edilen işyerlerinin yer tespiti çalışmaları yapılmıştır. Yapılan çalışmalarda elde edilen bilgilerin doğruluğunu sınamak için, Beyoğlu Belediye’sinin çeşitli yıllarda ilçe genelinde yapmış olduğu Bina Bilgi Föyleri incelenmiştir.

Bilgilerin doğruluğunun kontrol edilmesi için yapılan bir başka çalışma ise; Beyoğlu Belediye’si İktisat Müdürlüğü bünyesinde, İstiklal Caddesi üzerindeki işyerlerine verilen ruhsatların detaylı dökümleri alınarak, yıllara ve işyeri türlerine göre gruplandırılmasıdır. Gruplandırma çalışması 1984-2005 yılları arasındaki kayıtları kapsamakta olup, elde edilen bilgiler, İstanbul Ticaret Odasından alınan bilgilerle karşılaştırılmıştır.

İstiklal Caddesi’nin yayalaştırılma çalışmalarında, o dönem İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı (İBBB) ve Mimar Sinan Üniversitesi’nin beraber yürütmüş olduğu proje kapsamında yapılan çalışmaları içeren farklı ölçeklerdeki çalışma raporları incelenmiştir.

Beyoğlu ve İstiklal Caddesi’nin tarih içindeki yapısal gelişimini daha iyi gözlemleyebilmek için Perveticth, Goad, Alman Mavisi, Huber, Suat Nirven ve Abdülaziz Döneminde yaptırılan haritalardan yararlanılmıştır.

İstiklal Caddesi üzerinde yer alan binaların bugünkü fiziksel durumlarını tespit etmek için yapılan saha çalışması kapsamında;

- Kat yüksekliği
- Bina yapım cinsi
- Bina yapı durumu, bilgileri elde edilmiştir.

Bu çalışmaların yanı sıra Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kararları ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığının yürütmüş olduğu çalışmalardan yararlanmak suretiyle binaların eski eser tescil durumları detaylı biçimde elde edilmiştir. Eski eser niteliğindeki yapılar yapım dönemlerine göre gruplara ayrılmıştır. Beyoğlu Belediye'si Kentsel Tasarım Bürosu tarafından 2004 yılında hazırlanan İstiklal Caddesi'nin güzelleştirme projesi kapsamında, cadde üzerinde yer alan bütün binaların ölçekli olarak çekilmiş olan fotoğrafları ile değişik yıllarda hazırlanmış olan hava fotoğrafları arasında karşılaştırmalar yapmak suretiyle çalışma alanı içerisindeki binaların tespiti yapılmıştır.

Yapılan bütün işlevsel ve alansal analiz çalışmaları bilgisayar ortamına aktarılacak suretiyle veriler akıllandırılarak sorgulanabilir hale getirilmiştir. Tespiti yapılan bütün bu çalışmaların sayısal sonuçlarını gösteren grafikler hazırlanarak, çalışma dönemleri arasında yaşanan işlevsel değişimi gösteren haritalar hazırlanmıştır. Böylece çalışma alanı içerisinde kalan binaların 1986-1996-2005 yıllarındaki verilerinin sayısal ve görsel anlamda kıyaslaması yapılmıştır.

1.3. Kapsam

Çalışma alanı; Taksim Meydanından başlayarak, Tünel Meydanında son bulan İstiklal Caddesi boyunca, cephe alan bütün binaları kapsamaktadır (bkz. EK A)

Çalışmanın kapsamı, 1990 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na gerçekleştirilen İstiklal Caddesi'nin yayalaştırma projesi öncesi, sonrası ve günümüzdeki işlevsel değişimini içermektedir. Bu bağlamda, İstanbul Ticaret Odası işyeri kayıtları kullanılarak, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) ve Dünya Ticaret Örgütü (WTO) hizmet sınıflaması çerçevesinde, İstiklal Caddesi üzerindeki hizmet fonksiyonunda yaşanan değişimin istatistiksel olarak ortaya konması ve karşılaştırılmasıdır. Bu değişim, İstiklal Caddesi'nin genelinde, İstiklal Caddesi'nin her iki tarafında ve Tünel-Galatasaray Meydanları ile Galatasaray-Taksim Meydanları arasında kalan bölgede olmak üzere üç farklı değerlendirme ile ortaya konmuştur.

Çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Girişi izleyen ikinci bölümde şehir merkezlerinin kademelenmesi hakkında bilgi verilmiş, merkezi iş alanı kavramının tanımı ve özelliklerini ortaya koyan kriterlerden bahsedilmiştir. Genel kent ulaşım şeması içerisinde yaya yollarının yerini gösteren hiyerarşik sıralamadan başlamak

suretiyle, yayalaştırmanın ortaya çıkışı, amacı, hedefi ve faydalarından söz edilmiştir. Yayalaştırmanın Amerika ve Avrupa'daki ilk uygulamaları ve model teşkil edecek örnekleri, yapılma sebeplerine ve yerlerindeki farklılıklara göre incelenmiştir.

Çalışmanın nc bölümünde, İstanbul Merkezi İş Alanı'nın yeri, tarih içerisinde gelişimi, Beyoğlu bölgesi çerçevesinde değerlendirilmiştir. Beyoğlu'nda ve İstiklal Caddesi'nde bugüne kadar yaşanan sosyal ve fiziksel değerrişim süreci ve günümüzdeki durumu, yapılan çalışmalar kapsamında ortaya konmuştur. Bu alışmalar, çalışma alanı içerisindeki binaların mevcut durumunu gösteren bina analizleri ve tezin hipotezini sınamak amacıyla hizmet fonksiyonunda meydana gelen işlevsel değerrişikliğin ortaya konmasına yönelik tespit çalışmalarından oluşmaktadır.

Çalışmanın son aşamasında ise yapılan bütün araştırmalar ve elde edilen bilgiler doğrultusunda varılan sonuçlar özetlenmiştir.

2. KENT MERKEZİ-YAYALAŞTIRMA İLİŞKİLERİ

Dünyadaki yayalaştırma çalışmaları farklı büyüklükteki kent merkezlerinde, amaç ve hedeflere paralel olarak çeşitli sebeplerle yapılmıştır. Bu çalışmalardan bazılarında istenilen sonuçlar elde edilirken bazılarında başarısız olunmuştur.

2.1. Kent Merkezleri Kademelenmesi

Kentlerin dengeli bir kalkınma gösterebilmesi, mal ve hizmet talebinde sıkıntıların giderilmesi ve adil dağıtım yapılabilmesi için, kentsel mekanların planlaması; bir başka ifadeyle kentsel kademelenmenin yapılması gerekmektedir (Kılınçaslan,2002).

Farklı kriterlere göre yapılmış kent kademelenmesi içerisinde kent merkezleri, kentin en önemli organı, beyni niteliğindedir. Bir başka ifadeyle kent merkezleri; kentin, bütün yerleşmeler içerisindeki konumunu belirlemede en kritik görevi üstlenmiş parçasıdır. Bu nedenledir ki; tarih boyunca sahne alan medeniyetlerde; saraylar, mahkemeler, dini ve askeri tesisler gibi kentlerin geleceğini belirleyen yapılar, kent merkezlerinde yer seçmeyi tercih etmişlerdir (Eryoldaş, 1996). Kent merkezleri böylesi önemli yapılara ev sahipliği yapmaktan başka kentte yaşayan nüfusun özellikle ekonomik faaliyetlerde bulunmak için yoğun olarak kullandığı mekanlar olmuşlardır (Kılınçaslan, 2002). Bunun için kent merkezlerinin kademelenmesinde; kent merkezinde yer alan işlevler ile meydana gelen ekonomik faaliyetlerin türü ve yoğunluğu belirleyici olmaktadır.

Allen Philbrick'e göre kent merkezlerinde yoğun olarak meydana gelen işlevsel ve ekonomik değişimlere göre yapılan merkez kademelenmesi; perakende ticaret, toptan ticaret, depolama ve aktarma, finans ve bankacılık, denetim, liderlik şeklinde olmaktadır. Bu alanların mekansal dağılımı; ulaşım, teknolojik gelişmeler, nüfusun yapısı ve gelir düzeyindeki farklılıklar gibi nedenlerle farklılık göstermektedir (Kılınçaslan, 2002).

Kent merkezlerinin kademelenmesinde belirleyici bir başka faktör, uzmanlık ve beceri isteyen mal ve hizmetleri bünyesinde bulundurma yoğunluğudur. Bütün

faktörler göz önüne alındığında, kent merkezlerinin kademelenmesinde oluşan hiyerarşi; Kent Merkezleri, Bölgesel Ticari Merkezler, Uluslararası Ticaret Merkezi şeklindedir. Bu statüdeki kademelenmenin en altında Merkezi İş Alanı'nı (MİA) yer almaktadır (Eryoldaş, 1996).

Merkezi İş Alanı, Metropoliten kentlerde genel olarak doğal ve sosyo-ekonomik şartların etkisiyle yer seçimi yapan, kentin yönetim, kontrol, iletişim, finans, ticaret ve hizmet bakımından ihtisaslaşmış üst düzey birimlerini bünyesinde barındıran bölgesidir. Merkezi İş Alanları'nın etki alanı bütün Metropoliten kenti içine almakla birlikte, özellikle kentin dışında yer alan yerleşmelerdeki mal ve hizmet talebini karşılamak üzere farklı büyüklükte alt merkezler oluşmuştur. Bu alt merkezler; hizmet ve idari fonksiyonlardaki ihtisaslaşma düzeylerindeki farklılık nedeniyle oluşan etki alanlarının büyüklüğü ve coğrafi konumları itibarıyla kendi içerisinde 1. derece, 2. derece, 3. derece merkezler olarak üçe ayrılmıştır. Bu merkezlerden 1. derece merkezler; alt merkezler kademelenmesi içerisinde etki alanı en büyük ve Merkezi İş Alanı ile olan iletişimi en üst düzeyde olan merkezdir. 2. derece merkezler; etki alanları 1. derece merkezlere göre daha küçük olan ve kendi etki alanları içerisindeki yerleşmelerin hizmet ve ticaret ihtiyacını karşılayan merkez durumundadırlar. 3. derece merkezler ise daha çok kendilerinin ve komşu ilçelerin ihtiyacını karşılayabilecek düzeyde merkezlerdir (İBB, 1995). Yukarıda yapılan kent merkezleri hiyerarşisi içerisinde, her üst kademe merkez kendinden alt kademede olan merkezlerin bütün mal ve hizmetlerini bünyesinde bulundurmaktadır (Kılınçaslan, 2002).

2.2. Merkezi İş Alanı Tanımı ve Özellikleri

Metropoliten kentlerde, yaşanan teknolojik, ekonomik ve sosyal gelişmeler neticesinde üretim ve kentleşme alanlarında meydana gelen değişimlere bağlı olarak işlevsel uzmanlaşmalar meydana gelmektedir (Çıracı, 1994). Bu uzmanlaşmış alanların, kent içerisinde iletişim, ulaşım gibi önemli konulara ve kentin kendine has dinamiklerine bağlı olarak yaptığı yer seçimi, kentin Merkezi İş Alanı'nı oluşturmaktadır.

Merkezi İş Alanı, kentin kültürel, sosyo-ekonomik yaşamının merkezi durumundadır. Kültürel ve sosyo-ekonomik alan içerisinde yer alan değişik fonksiyonlar arasında iletişimi sağlayan gerekli kurum ve kuruluşlar da bölgede yer alır. Örnek olarak

banka, finans kuruluşları, kültürel faaliyetlerin her çeşidi, haberleşme, perakende satış, servis, otel ve bürolar bu alanda yoğun bir şekilde yer almaktadır. Bu nedenle Metropolen kentin beyni durumunda olan Merkezi İş Alanında alınan kararlar sadece kenti etkilemekle kalmayıp aynı zamanda ülkeyi etkileyecek karar niteliğindedir (Kıray, 1984). Genellikle konut ve imalat fonksiyonu Merkezi İş Alanında yer almaz. Büyük çaplı sanayi faaliyetleri geride idari bürosunu bırakmak şartıyla bu alanlardan uzaklaşmıştır. Kısacası MİA bir üretim veya imalat yeri değil, bu faaliyetleri kontrol edildiği yerdir (Kıray, 1998).

Aynı zamanda Merkezi İş Alanları; yığılma ekonomilerinin sağlandığı, hizmet ettikleri bölgeler içerisinde erişilebilirliğin üst düzeyde olduğu, çoğunlukla yüzyüze kontağı gerektiren faaliyetlerin yer aldığı, kent içerisinde en yüksek arazi değerlerine sahip alanlardır (Ocakçı, 1989).

Yukarda da genel başlıklarla belirtilen MİA fonksiyonları detaylı olarak incelendiği zaman çeşitlilik arz etmektedir. Bu nedenle MİA içerisinde yer alan işlevler, kentin kendine has özellikleri nedeniyle farklılık göstermekle birlikte genel olarak iki grupta toplanabilir. Bunlar;

MİA'da Yerleşmesi Zorunlu Olan İşlevler

- Günlük ihtiyaçlar dışında satış yapan perakende ticaret
- Toptan ticaret yapan işyerlerinin satış birimleri
- Otel ve lokantalar
- Sanayi sınıfına giren kuruluşlardan; emeğe dayalı üretim yapılan büyük alan gerektirmeyen veya az sayıda işgücü gerektiren sanayiler (değerli maden işleme sanayi, giyim eşyaları ile ilgili materyaller üretimigibi), dağıtım kolaylığı nedeniyle pazar yerine yakınlık gerektiren sanayiler (nitelikli mobilya ürünleri, ekmek-pasta-süt vb. gıda ürünleri....gibi), iletişim kolaylığı ve yığılma ekonomilerinin yönlendirmesi sonucu oluşan sanayiler (basım-yayın sanayi) (Oçakçı, 1989)
- Ulaştırma ve haberleşme hizmetleri
- Ulaşım, otopark alanları

- Sosyal ve kişisel hizmetler

MİA'da Yerleşmesi Zorunlu Olmayan İşlevler

- Günlük ihtiyaçlar doğrultusunda satış yapan perakende ticaret
- Toptan ticaret
- Otel ve lokantalar
- Ulaştırma ve haberleşme hizmetleri
- Depolama hizmetleri
- Mali kurumlar ve taşınmaz mallarla ilgili sigorta hizmetleri
- Sosyal ve kişisel hizmetler
- Sanayi kuruluşları
- Boş bina ve arsalar
- Sürekli kullanılan konut alanları

Bu işlevler dışında kent merkezinde yer alan ve bir çekim noktası oluşturan idari, dini ve eğitim yapıları da Merkezi İş Alanı'nın farklı bir karakteristiğini oluşturmaktadır (Cengiz, 1984).

Merkezi İş Alanı içerisinde, üçüncü sektör olarak tanımlanan hizmet sektörünün varlığı giderek baskın hale gelmektedir. Bu nedenle günümüzde Merkezi İş Alanı içerisinde yer alan işlevleri, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü tarafından hazırlanan hizmetler sınıflamasıyla sınırlamak mümkündür;

- Üretici Servisler: Profesyonel hizmetler, finans ve sigorta şirketleri ile emlak işleriyle uğraşan firmalar
- Dağıtıcı Servisler: Toptan ve perakende ticaret, ulaşım ve haberleşmeyle ilgili firmalar
- Kişisel Servisler: Turizm amaçlı otel, bar, restoran vb. işyerleri, her türlü kültürel ve eğlence faaliyetlerinde bulunan işyerleri ile yerel ve kişisel hizmete yönelik firmalar

- Sosyal Servisler: Çeşitli sağlık ve eğitim hizmetinde bulunan özel firmalar yer almaktadır (OECD, 2006)

2.3. Erişilebilirlik Açısından Kent Merkezinin İrdelenmesi

Yaşanabilir bir kent oluşturmak için; önemli sosyal ve ekonomik kriterlerden olan erişilebilirlik, insanlar arası ilişki kurabilmek, canlılık, güvenlik, rahatlık, katılım ve sorumluluğun yerine getirilmesi gerekmektedir (Jacobs,1993). Bu kriterler içerisinden erişilebilirliğin iyi bir şekilde sağlanması diğer kriterlerin yani sosyal hayata yönelik önemli kazanımların sağlanmasında etkili olacaktır (Moudon, 1991). Bu nedenledir ki plancılar ve tasarımcılar, yolların doğru kullanımının çevre üzerinde fiziksel ve sosyal etkileri olduğunu düşünmüşlerdir (Soutworth ve Joseph, 1997). Bu etkilerin bir sonucu olarak yollarda meydana gelen değişim, kentlerdeki arazi kullanımını da değiştirmiştir. Aslında yollar ile arazi kullanımı arasındaki etkileşim çift yönlüdür. Arazi kullanımının değişmesi aynı zamanda yolların şekil ve işlevlerinin değişmesine neden olmaktadır. Bütün bunlar göstermektedir ki, yollar kent makroformunun şekillenmesinde temel etkindir (Gerçek, 1998).

Ulaşım teknolojisinde yaşanan gelişmeler, erişilebilirliği artırmış ve kent merkezinde değişime ve büyümeye neden olmuştur. Kentin büyümesi sonucu oluşan yeni yerleşmelerin kent merkezi ile olan bağlantısının kolaylaşması ve kent içerisinde taşıt kullanım sayısının artması kent merkezlerinde ulaşım problemlerinin yaşanmasına neden olmuştur. Bu nedenle kent merkezinde ulaşımı sağlayan yolların daha verimli kullanılması gereksinimi ortaya çıkmıştır. Bu gereksinimden dolayı kent merkezinde kullanılan yollar arasında sınıflama yapılmıştır.

Kent içerisinde ulaşımı sağlayan yollar; kullanım şekline, hızına, zamanına ve amacına göre 3 ana başlık altında toplanmıştır (Brambilla ve Longo, 1977):

A. Taşıt Ağırlıklı Yollar

- Kentler Arası Ulaşım Yolları
- Kentiçi Taşıt Yolları
- Kentiçi Transit Yollar

B. Taşıt-Yaya Birlikteli Yollar

C. Yaya Ağırlıklı Yollar

- Kapalı Yaya Geçişleri
- Yayalaştırılmış Sokaklar
- Yaya Alanları

Bu sınıflama göstermektedir ki; kentsel ulaşımı oluşturan en önemli iki bileşen, yayalar ve taşıtlardır. Bu bileşenlerden taşıtlar, Sanayi Devrimiyle birlikte otomotiv sektöründe yaşanan büyük gelişmeler ve sağlanan kolaylıklar nedeniyle, yeni yapılan yollarda belirleyici unsur olmuştur (Korça ve Türkoğlu, 1991). Fakat yeni yolların yapım hızının, taşıt sahipliğinin artış hızından daha yavaş olması ve kent merkezlerine erişilebilirliğin artması sonucunda kent merkezlerinde trafik sıkışıklığı yaşanmaya başlamıştır. Yaşanan trafik problemlerinin aşılması için yukarıda belirtilen yol sınıflaması içerisinde farklı çözüm yolları düşünülmüştür. Bu gelişmeler, kentsel ulaşımın diğer önemli bileşeni olan yayanın ve yaya ile bağlantılı yolların önemini arttırmıştır. Özellikle II. Dünya Savaşı sonrası görülmeye başlanan bu tablo ile Avrupa ve Amerika’da kent merkezlerindeki yolların yayalaştırılmasına başlanmış ve raylı sistemler başta olmak üzere toplu taşımanın rolü artmıştır (Kılınçaslan ve Kılınçaslan, 1991).

2.4. Kent Merkezlerinde Yayalaştırma Politikalarının Gelişim Süreci

Yayalaştırmanın kelime anlamı; kent yollarından bir bölümünün, yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi yada yapılan tasarımlarla yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işidir (Keleş, 1980).

İlk yaya yollarına M.Ö. 600 yıllarda Babil’de rastlanmaktadır. Bu yollar ortalama 60 cm genişliğinde dar sokaklardır. Yunan Uygarlıklarında ise yaya yollarının özellikle eğimli alanlarda kullanıldığı bilinmektedir (Giritlioğlu, 1991). Fakat bu örnekler daha çok uygulandıkları dönemin şartları ile yapılmış bir çeşit zorunlu uygulamadan ibarettir. Kentsel planlama bir parçası olarak ilk yayalaştırma fikri 15. yüzyılda, Leonardo da Vinci tarafından ortaya atılmış olmasına rağmen yaya-taşıt ayrımının yapılması 19. yüzyılın ilk zamanlarına kadar pek popüler değildir (Warren, 1998). 19. yüzyıla doğru kentlerde yaşanan kaoslar, sosyal problemlerin doğmasına sebep olmuştur. Bu sorunların giderilmesi için sosyal paylaşımların çok fazla yaşandığı

yolların; temizliğine, ağaçlandırılmasına ve bakımına dikkat edilmiştir. Yolların bakımının yapılması, temizlenmesi ve ağaçlandırılması ile yaya işlevlerinin gerçekleştirilebileceği alanlar ortaya çıkmıştır. Böylece yayalaştırmanın farkında olmadan ilk adımları atılmıştır (Soutworth ve Joseph, 1997). Bu yüzyılın ortalarından itibaren Amerikalı ve İngiliz peyzaj mimarları tarafından yaya-taşıt trafiğinin ayrılması için beraber hareket etme kararı alınmıştır (Warren, 1998). Bunun ilk uygulaması; Londra’da yayaların demiryoluna ve ticaret alanlarına ulaşmalarını sağlayan pasajlar arasındaki camlarlar çevrili yürüme alanlarıdır (Robertson, 1994).

19. yüzyılda ağırlıklı kullanılan ulaşım araçlarından olan tramvay ve bisiklet, 20. yüzyıla gelindiğinde yerlerini otomobile bırakmıştır. Bu; kentlerdeki değişimin başlangıcını oluşturmaktadır (Gehl ve Gemzoe, 2001). Alman Mimar W.Schwagesecheidt değişen kentler için “Her devri şehri, o devrin isteklerine uygun olarak inşa edilmiştir. Bugün de şehirlerimizin günün ihtiyaçlarına göre inşa etmemiz gerekmektedir. Motoru taşıtlar sirkülasyonu şehirlerimizin görünüşünü tamamen değiştirmiştir.” derken kentlerin geleceğinin belirleyicisi olarak otomobil kullanımının önemini vurgulamıştır (Aru, 1965).

Sanayi Devrimi sonrası yaşanan “modernizmin” bir sonucu olarak ortaya çıkan otomobil kullanımının artmasının iki önemli sonucu olmuştur (Relph, 1987);

- Erişilebilirliğin kolaylaşmasıyla kentlerin büyümesi
- Hava ve gürültü kirliliğinin artmasıyla yaşanan çevresel sorunlar

Kentlerin büyümesi, kent merkezlerine erişilebilirliğin artması ile yaşanan ulaşım ve çevre problemlerini çözmek için bazı uygulamalara gidilmiştir. Otopark kullanım sürelerinin azaltılması, bazı yolların sadece toplu taşıma araçlarına ayrılması, yaya yollarının oluşturulması bu uygulamalara örnektir. Bütün uygulamaların ortak amacı kent merkezinde özel otomobil kullanım sayısını azaltmak olmuştur (Kılınçaslan ve Kılınçaslan, 1991).

Bu uygulamalar içerisinde en çok tercih edilen yolların yayalaştırılması olmuştur. Özellikle tarihi kent merkezlerinde, yol dokusunun artan otomobil kullanımına uygun olmaması ve oluşan çevre kirliliği dolayısıyla tarihi dokunun uğradığı zararın azaltılması için yayalaştırma tercih edilmiştir. Bu sayede tarihi kent merkezlerinin kullanımının artması ve yeni işlevler kazanması mümkün olacaktır (Montanari ve diğ., 1993).

Bu sebepler dolayısıyla yapılan yayalaştırma çalışmaları, bir kamu alanı olan yolların önemini, değişen kent dokusu içerisinde giderek artırmaya başlamıştır. Önceleri sadece ulaşım amaçlı kullanılan yollar, özellikle kent merkezindeki taşıt trafiğinin azaltılmaya çalışılması ve yayanın öneminin artmasıyla, farklı amaçlarla kullanılmaya başlanmıştır (Goossen ve diğ., 1995). Bu farklı kullanımların başında yolların bir ticaret aksı olarak dizayn edilmesi vardır. Bu sayede yayalaştırılan alanlarda bir ekonomik canlanmanın yaşanmasını hedeflenmiştir. Kent merkezlerinde yolların yayalaştırılarak bir ticaret aksı haline getirilmesindeki etkenlerden biri, dünyada popülaritesi giderek artmaya başlayan büyük alış-veriş merkezlerinin inşa edilmesine uygun olmayan eski kent merkezlerindeki parsel büyüklüğüdür (Aru, 1965).

Kentlerde giderek yaygınlaşmaya başlayan yayalaştırma çalışmaları yeni bir kavram olarak “Mall” kelimesinin kent planlama literatürünü girmesini sağlamıştır. Mall kelimesi, genelde ağaçlandırılmış, halkın yürüyüş ve gezinti yapmak amacıyla kullandığı alanlar anlamına gelmekle birlikte, modern kentlerde yeni yapılan alış-veriş merkezleri için de kullanılmıştır. Günümüzde ise daha çok kent merkezlerinde, iş alanlarının çevresinde yaya kullanımına açılmış alanlar olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımlar çerçevesinde Full Mall (tamamen yayalaştırılmış alanlar), Transit Mall (toplu taşımaya izin veren yaya alanları) ve Semi Mall (yaya öncelikli olmak üzere yaya-taşıt birlikteli alanlar) olmak üzere üç çeşit mall bulunmaktadır (Rubenstein, 1992) (Korça ve Türkoğlu, 1991).

Dünyadaki tamamen yayalaştırma uygulamaları daha çok 1970 yılına kadar yapılmıştır. 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 içerisinde bulunması, çevresinde üniversite gibi fazla kişi barındıran mekanların yer alması, yayalaştırmanın başarısını artıran faktörler arasındadır (Rubenstein, 1992). Bu hususlara yeterli önemin verilmemesi nedeniyle tamamen yayalaştırma uygulamalarının çoğunda yaşanan olumsuzluklar 1970 yılından sonra başarısız olan yayalaştırma uygulamalarının yaya-taşıt birlikteli yollar olarak değiştirilmesine sebep olmuştur. Bu nedenle 1970 yılı bir dönüm noktası niteliğindedir (Montanari ve diğ., 1993).

Yayalaştırma çalışmalarının dünyada yoğun bir şekilde uygulanmasıyla, 20. yüzyıldan itibaren yaya-taşıt ayrımı fikri kentsel tasarımın bir parçasını olmuştur

(Korça ve Türkoğlu, 1991). Bu fikrin devamı niteliğinde olan yaya ticaret yollarının özellikle perakende ticaretin gelişmesindeki rolü büyüktür. Çünkü perakende ticaretin olduğu mekanlarda muhakkak insanların ayak izlerine rastlamak mümkündür (Carmona, 2003). Ayrıca yaya ticaret aksları, büyük alış-veriş kompleksleri ile gelişen iletişim teknolojisinin yarattığı sosyal ve ticari olumsuzluğu gidermek üzere eski kent dokusunun hakim olduğu kentlerde yenileme çalışmaları için bir araç ve çözüm yolu niteliği taşımaktadır (Göçer, 1984).

Bu nedenle başarılı bir yayalaştırma çalışması yapabilmek için başta yayalaştırma alanına erişilebilirliğin yüksek olması ve yaya yolları ile taşıt yollarının kesişmemesi gerekmektedir (Giritlioğlu, 1991). Bu yüzden Avrupa'da yapılan yayalaştırma çalışmaları genellikle tren istasyonlarının veya ana ulaşım akslarının yakınında olmuştur. Ayrıca yaya yolları üzerinde, hafif raylı sistemin kullanıldığı da görülmektedir (Warren, 1998).

Yayalaştırma uygulamaları, kentin sosyal ve ekonomisiyle doğrudan ilişkili olduğu için, kentin kendine özgü yapısı, yayalaştırmanın başarısı için önemli bir kriterdir (Yılmaz, 1992). Buradan yola çıkılarak başarı bir yayalaştırma çalışması için dikkat edilmesi gereken hususlar; bölgenin sosyo-ekonomik durumu, demografik, fiziksel yapısı, baskın sanayi türü, kentin kültürü, doğal yapısı ile zamanlama ve yasal düzenlemeler olarak sıralanabilir (Rubenstein, 1992).

2.4.1. Yayalaştırmanın Sebepleri

Yayalaştırmanın sebepleri ülkeden ülkeye, şehirden şehre, mekanın fiziksel ve sosyal farklılıklarına bağlı olarak değişmektedir. Ama genel olarak yayalaştırma çalışmasının yapılmasındaki sebepler;

- Tarihli binaların ve kent dokusunun korunması,
- Perakende ticaretin artırılması,
- Konut alanlarının iyileştirilmesi,
- Çevreyi güzelleştirilmesi,
- Sosyal hayatı canlandırılmasıdır (Moudon, 1991).

Yayalaştırmanın yapılma sebepleri arasında yer alan sosyal hayatın canlandırılması, özellikle II. Dünya Savaşı sonrası otomobil sayısının artmasıyla ortaya çıkan;

- Sokaktaki hayatı ve kamu güvenliğini yok etmesi,
- Kent merkezi dışındaki yaşam nedeniyle soyutlanma,
- Tarihi merkezlerdeki yolların dar olması nedeniyle yaşanan ulaşım problemleri sorunların giderilmesi içindir (Carmona, 2003).

2.4.2. Yayalaştırmanın Amaç ve Hedefleri

İyi bir sokağın amacı hiç şüphesiz bireylerin istedikleri materyallere kolayca ulaşmalarını sağlamak ve bir yerden bir yere hareketlerini kolaylaştırmaktır. Normal bir taşıt yolunda bireyler araçlarını kullandıkları için çevreleriyle fazla iletişim kuramazlar fakat iyi tasarlanmış bir yaya yolunda bireylerin en iyi şekilde iş yerleri, konutlar ve doğal çevreyle birebir ilişkiye geçmeleri mümkündür. Bu nedenle yaya yolları düzenlemeleri yapılırken amaç ve hedeflerin daha detaylı belirlenmesi gerekmektedir (Jacobs, 1993).

Yayalaştırma çalışmaları farklı sebeplerle yapılmış olsa da genel amaçları;

- Kentsel Ekonomi: Özel sektörü cesaretlendirmek suretiyle bölgenin canlandırılması ve perakende ticaretin artması
- Kentsel Kalite: Kent merkezinin daha düzenli ve kullanılabilir hale getirilmesi
- Sosyal Refah: İnsanların birbirleriyle olan ilişkilerinin artırılması ve rahatlama, dinlenme mekanlarının oluşturulması şeklinde gruplara ayrılmıştır (Brambilla ve Longo, 1977).

Bu amaçlar doğrultusunda, yolların yayalaştırılmasında belirlenen hedefler genel başlıklar altında toplanmıştır. Bu başlıklar;

A. Toplumsal Yönden Hedefler

- Haberleşme ve bilgi aktarımını sağlamak
- Sosyal iletişimi olanaklı kılmak
- Kentsel mekanı daha güzel hale getirmek

- Kentsel yaşantıyı düzeltmek
- Çevre sağlığını düzeltmek
- Mikro klimayı düzeltmek

B. şehircilik Yönünden Hedefler

- Kent merkezinde sağlıklı fonksiyonel dağılım sağlamak
- Yeni idari merkez yaratmak
- Kent merkezinde canlanmayı sağlamak
- Kent merkezindeki konut fonksiyonunun yer almasına sağlamak
- Bulunduğu bölgede fonksiyonel çeşitliliği sağlamak
- Kent merkezindeki yoğunluğu ayarlamak

C. Altyapı Yönünden Hedefler

- Hizmet sektörünün yer seçimi belirlemek
- Ticaret fonksiyonun düzenlemek
- İnsanlara boş zamanlarını değerlendirme imkanı vermek
- Sosyal fonksiyonları düzeltmek
- Trafiği düzenlemek
- Özel araç kullanımını azaltıcı tedbirler almak

D. Ekonomik Yönden Hedefler

- Perakende ticareti desteklemek
- Vergi gelirini artırmak
- İmaj ve turizm desteklemek

- İşletme maliyetini azaltmak
- İşletme ekonomisini düzeltmek

şeklinde sıralanabilir (Göçer, 1984) (Rubenstein, 1992).

2.4.3. Yayalaştırmanın Yararları

Yayalaştırma çalışmalarının sağladığı yararlar, 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).

Yayalaştırma çalışmalarının kent merkezlerindeki yararlarını; yolları kullanan insan sayısını artırırken taşıt sayısını azaltmak suretiyle “Trafik Yönetimi”, insanların buraya daha fazla gelmelerini ve daha uzun süre kalmalarını sağlamak suretiyle “Ekonomik Canlanma”, taşıt sayısının azalması ile gürültü ve çevre kirliliğini düşürmek suretiyle “Çevresel İyileştirme” ve farklı kültürlerden insanların bir araya gelmelerini sağlamak suretiyle “Sosyal Yararlar” başlıkları altında toplamak mümkündür (Brambilla ve Longo, 1977).

Yayalaştırmanın sağladığı çevresel iyileştirmeye örnek olarak; Viyana’da yapılan hava kirliliği ölçümleri gösterilebilir. Viyana’da yayalaştırma sonrası yapılan ölçümlerde, hava kirliliğinde %70 oranında azalma olduğu tespit edilmiştir (Warren, 1998). Yayalaştırmanın sağladığı ekonomik canlanmaya örnek olarak, çeşitli kentlerde yayalaştırma sonrası işyerlerinin satışlarında yaşanan artışa bakmak yeterli olacaktır (Tablo 2.1.). Yayalaştırmanın doğrudan sağladığı yararların yanısıra dolaylı olarak bir katalizör görevi görmek suretiyle sağladığı yararların sosyal gelişim açısından katkısı büyüktür. Bunlar;

- İç göç nüfusunun kentlileşmesi
- Birey-toplum ilişkisinin artması
- Demokrasiye geçişin kolaylaştırılması
- Açık alan kullanımının artması
- Suç oranının azalması

- Tarihi dokunun korunması
- Kentsel imajın oluşturulması
- İnsan psikolojisinin olumlu yönde etkilenmesi şeklinde sıralanabilir (Suher ve diğ., 1991).

Tablo 2.1. Bazı Kentlerde Yayalaştırma Uygulamalarının Ticaret Üzerine Etkisi (Prokai, 1999)

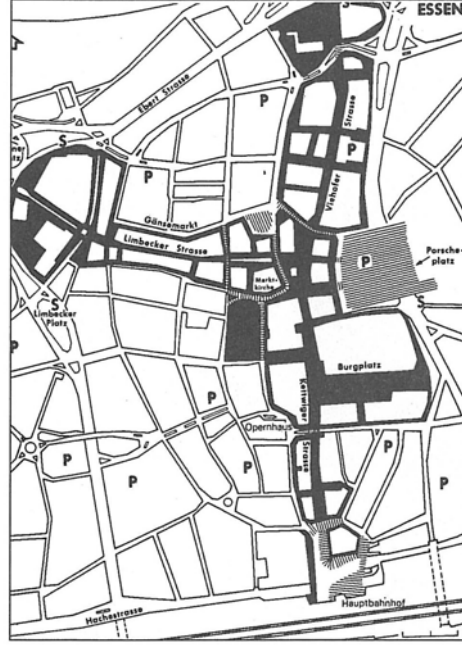
Kent	Ticaret Fonksiyonunda Satışlarda Yaşanan Değişim
Atchison , Kansas	% 18 artış
Hamburg	% 70 artış
Hereford	% 10-15 artış
Kalamazoo , Michigan	% 15 lik artış
London , Carnaby street	Dükkanların % 81' inde artış
Ponoma , California	% 16 lık artış
Rouben	% 10-15 lik artış
Watford	Dükkanların % 72 ' sinde artışı

2.5. Kent Merkezlerinde İlk Yayalaştırma Uygulamaları ve Model Oluşturan Örnekler

Yayalaştırma uygulamaları yapılma sebebi, yeri, şekli ve başarısı ile ülkeden ülkeye ve kentten kente değişiklik göstermektedir. Bu nedenle uygulamalar arasında bir genelleme yapmak mümkün değildir. Fakat yayalaştırma çalışmalarının yoğun olarak uygulandığı Avrupa ve Amerika’da yapılan ilk yayalaştırma çalışmaları ve diğer uygulamalara model teşkil edecek düzeyde başarılı örnekler aşağıda belirtilmiştir.

Almanya, Avrupa’daki yayalaştırma çalışmalarında önde gelen ülkelerden birisidir. Bunda II. Dünya Savaşı’nın kentte yapmış olduğu yıkımın etkisi büyüktür. Özellikle o dönemde Batı Almanya’da kentin yeniden imarı için yapılan projelerde, tarihi binaların restorasyonu ve korunması fikrinden yola çıkılarak yayalaştırma uygulamaları hayata geçirilmiştir (Robertson, 1994). Almanya’da yapılan ilk yayalaştırma çalışmaları Kiel, Bonn, Essen, Colonge and Wilhelmshaven şehirlerinde olmuştur.. Bu dönemdeki yayalaştırmanın ortak özelliği genellikle tarihi dokunun içerisinde bir sokak üzerinde veya katedrallerin önünde yapılmış olmalarıdır. Öncelikli olarak tarihi mirasa sahip çıkmak ve yaşatmak amaç

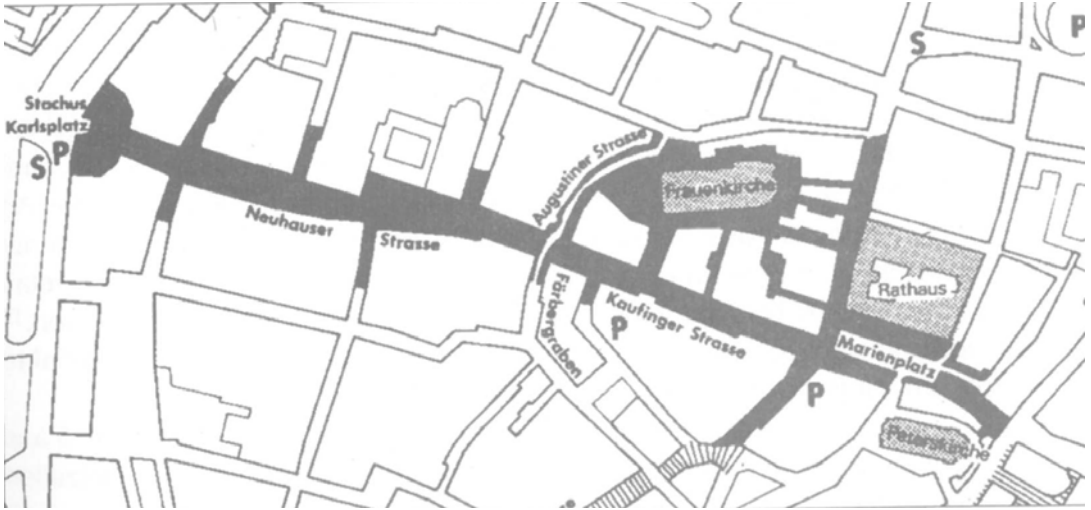
edinilmiştir. Bu çalışmalardan Essen şehrindeki yayalaştırma, Almanya'daki yayalaştırma çalışmaları içerisinde ilk olanıdır (Şekil 2.1.). Yayalaştırılan alan yaklaşık 2300 m uzunluğunda ve 9 m genişliğindedir. İşyeri sahipleri önceleri bu uygulamaya karşı çıkmalarına rağmen ticaret fonksiyonunda yaşanan %15-35 artış fikirlerini değiştirmelerine sebep olmuştur (Rubenstein, 1992) (Warren, 1998).



Şekil 2.1. Essen Şehri Yaya Alanları (Warren,1998)

Almanya'da 1960 ile 1980 yılları arasında yapılan yayalaştırma uygulamaları yayalaştırma çalışmalarında yeni bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemdeki yayalaştırılan alanlar daha çok sosyal açıdan değerlendirilmiş ve düzenlemeler bu yönde yapılmıştır. İnsanların bu alanlara olan ilgisini artırabilmek için çeşitli düzenlemeler ve aktiviteler yapılmasına dikkat edilmiştir. Münich ve Freiburg bu dönemde yapılan çalışmalara örnektir (Robertson, 1994). Munich'deki yayalaştırma çalışması, başarısı ile tüm Almanya'ya bir model oluşturmaktadır (Şekil2.2.). 1972 yılında gerçekleştirilen uygulama, kentin sadece ticari açıdan değil aynı zamanda kültürel ve rekreasyon açısından odak noktası konumundaki iki önemli aks üzerinde olmuştur. Başlangıçta yayalaştırılan yolların genişliğinin ve uzunluğunun çok fazla olması endişe yaratmıştır (Kennedy ve Kennedy, 1974). Özellikle işyeri sahipleri ve araba oryantasyonlu bireyler perakende alışverişin olumsuz yönde etkileneceğini düşüncesiyle projeye karşı çıkmışlardır. Fakat yayalaştırma sonrası, yayalaştırılan caddelerin kazandığı yeni karakter başarının

anahtarını oluşturmuştur. Ekonomik olarak sağlanan başarı neticesinde yayalaştırılan sokakların sayısı artırılmıştır. Bu sayede turistik ve sosyo-ekonomik açıdan çekicilik oluşturulmuştur. Bu olumlu gelişmeler neticesinde, 1995 yılında Munich'teki yayalaştırılmış sokak uzunlukları toplam yedi kilometreyi bulacak şekilde genişletilmiştir. Yayalaştırılmış alanların çekiciliğinin artmasıyla, perakende ticarete %40'lık bir artış yaşanmış, yayalaştırılan alanlarının kiralari yükselmiş, küçük ölçekli yerel işyerlerinin yerini büyük zincir mağazalar almaya başlamıştır. Munich şehir merkezi yayalaştırılmasının diğer bir başarısı da bu alanı kullanan yayaların sayısının inanılmaz şekilde artmasıdır. Hafta içi günlerde bu alandan geçen günlük yaya sayısı 100.000, cumartesi günleri saat başı 20.000 ve Noel zamanı günlük ortalama 200.000'dir (Avrupa Ulaştırma Başkanlığı Konferansı, 1996).

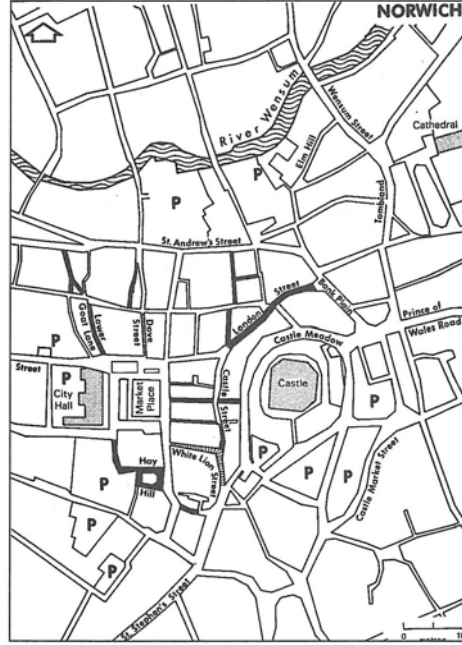


Şekil 2.2. Münich Şehri Yaya Alanları (Warren,1998)

İngiltere'deki yayalaştırma çalışmaları Avrupa'daki uygulamalardan biraz farklıdır. Çünkü yayalaştırma çalışmaları ilk olarak 1923 yıllarında başlamasına rağmen, ülke genelinde pek fazla benimsenmemiştir. Burada en büyük etken, İngiltere'de yayalaştırmaya teşvik edici kanunların olmayışı nedeniyle yöneticilerin yayalaştırma fikrine pek olumlu yaklaşmamalarıdır. Bu nedenle yasalarda düzenleme yapılınca kadar İngiltere'de yayalaştırma çalışması yok denecek kadar azdır. Yasalarda yapılan düzenlemelerle ilk yayalaştırma çalışmaları 1967 yılında Norwich, 1968 yılında Reading ve 1970 yılında Leeds şehirlerinde yapılmıştır (Robertson, 1994).

İngiltere'deki yayalaştırma çalışmalarının ilki olan Norwich şehrindeki uygulama, aslında bir tesadüften ibarettir. Londra Caddesi'nin, bir altyapı çalışması için geçici olarak taşıt trafiğine kapatılması ve caddenin yayalar tarafından kullanılmaya

başlanmasıyla cadde üzerindeki işyerlerinin sayısı artmıştır. Bunun üzerine caddenin tamamen taşıt trafiğine kapatılması yönünde yapılan düzenlemeler neticesinde yayalaştırma gerçekleştirilmiştir (Şekil 2.3.)(Robertson,1994). Yayalaştırma sonrası yapılan tespit çalışmalarında, cadde üzerindeki işyerlerinden %85'i satışların arttığını belirtmiştir. Bu durum perakende ticarete %5 - 20 oranında artış olarak yansımıştır (Prokai, 1999).

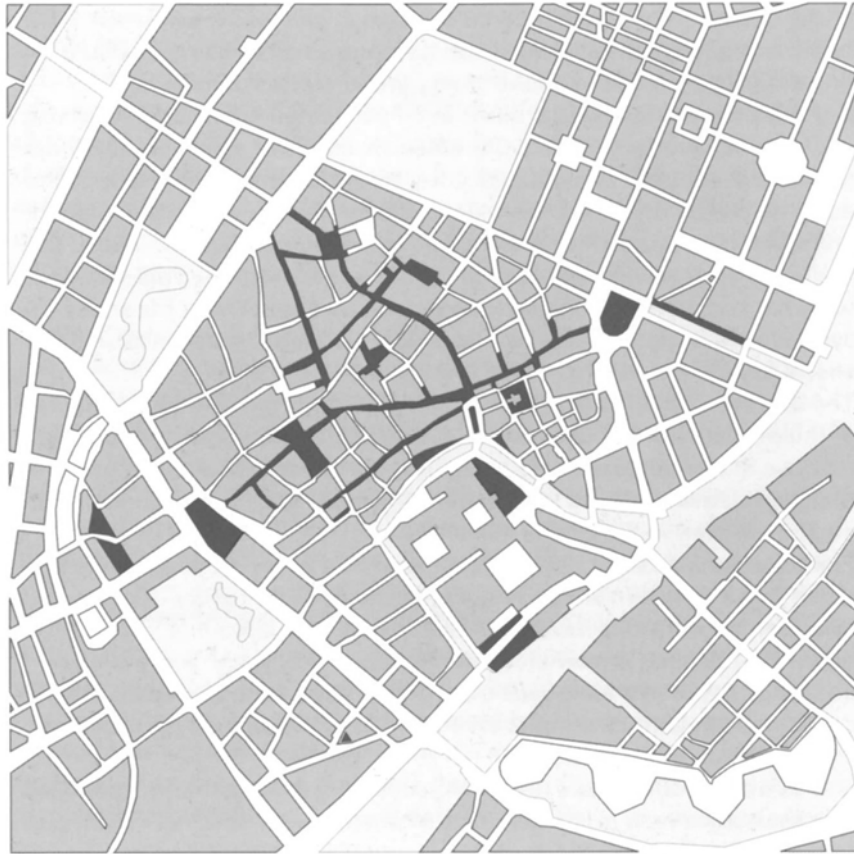


Şekil 2.3. Norwich Şehri Yaya Alanları (Warren,1998)

İngiltere’de yapılan yayalaştırma çalışmalarının, Almanya, Hollanda ve Danimarka gibi diğer Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığı zaman, popüleritesinin fazla olmadığı görülmüştür. Bu durumunun başlıca sebepleri; İngiltere’deki kentlerin savaştan fazla zarar görmemesi nedeniyle restorasyon çalışmalarının pek fazla olmaması, yasal engeller, kentlerde Ortaçağ dönemine ait izlerin olmayışı ve kent ulaşım sisteminin yayalaştırmayı destekleyici nitelikte olmayışıdır (Robertson, 1994).

Danimarka’da en önemli yayalaştırma çalışması Copenhagen şehrinde olmuştur. Yayalaştırma çalışması, 1962 yılında ana cadde olan Stroget Caddesi’nde ve çevresinde yapılmıştır. Başlangıçta 15.800 m² olan yaya alanları, 1968’de 22.860 m², 1973’de 49.200 m², 1988’de 66.150 m², 1992’de 82.820 m² ve 2000 yılına gelindiğinde 98.780 m²’lik bir alana yayılmıştır (Şekil 2.4.). Uygulama yapıldıktan sonra ilk 10 yıl içerisinde alanda ciddi bir gelişme olmamıştır. 1970 yılında sonra yapılan düzenlemeler ve aktivitelerle bu durum değişmiştir. Yayalaştırmanın

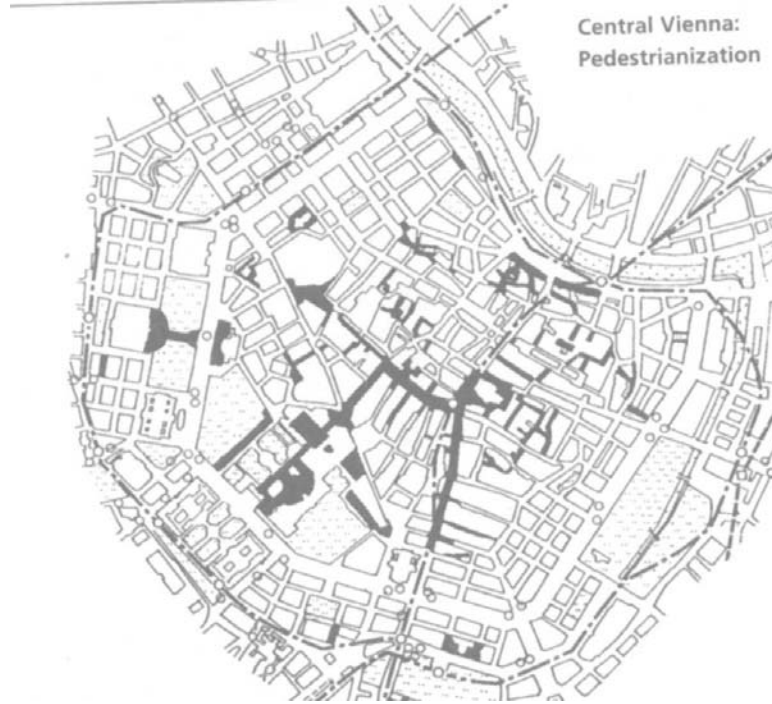
desteklenmesi amacıyla kente gelen taşıt sayısını azaltmak için her yıl kent merkezindeki otopark alanları %2-3 oranında azaltılmıştır. Gece kullanımını destekleyecek aktivitelere önem verilmiştir. Bütün bu çalışmalar neticesinde günümüzde yayalaştırma alanını yaz aylarında kullananların sayısı günde 50.000 kişiyi geçmektedir. Bu rakam kış aylarında 25.000 kişi civarında olmaktadır. Yayalaştırılan alanlarda ekonomik değişim %25-40 oranında bir artış ile kendini göstermektedir (Gehl ve Gemzoe, 2001)(Prokai, 1999).



Şekil 2.4. Copenhagen Şehri Yaya Alanları (Gehl ve Gemzoe, 2001)

Avrupa'daki yayalaştırma çalışmalarının en başarılı örneklerinden biri de 1970 yılında Victor Gruen tarafından planı hazırlanan, içerisinde tarihi kent dokusunu barındıran, yaklaşık 1,3 km çapında bir alanı kapsayan, Vienne (Viyana) şehrinde yapılan uygulamadır (Şekil 2.5.). Uygulama kapsamında kent içerisindeki taşıt yolu, tarihi surların dışında bir ring yolu olarak yeniden düzenlenmiş olup yayalaştırma bölgesine ulaşım raylı sistemlerle sağlanmıştır. Başlangıçta 36.000 m²'lik bir alanı kapsayan yaya alanları, zamanla 96,100 m²'lik büyüklüğe ulaşmıştır. Bu dönemde kent genelinde yaşanan perakende ticarete azalma sadece yayalaştırılan alanlarda

olmamıştır. Bu gelişme yayalaştırma ile perakende ticaret arasındaki ilişkinin olumlu olduğunun ortaya konmasına ve kent içerisindeki yayalaştırılan alanların genişletilmesine neden olmuştur. Son yapılan değişikliklerden sonra perakende ticarete %25 - %50 arası bir artış gözlenmiştir (Warren, 1998).



Şekil 2.5. Viyana Şehri Yaya Alanları (Warren,1998)

Amerika'daki yayalaştırma çalışmaları; kent merkezlerinin dışında yer alan büyük alış-veriş merkezlerinin otopark alanları, erişilebilirlik, çalışma saatleri, mal çeşitliliği gibi konularda sağladığı avantajlar nedeniyle popülaritesini artırması, kent merkezine olan talebin azalması nedeniyle yapılmaya başlanmıştır. Kent merkezlerinde yaşanmaya başlayan ekonomik kaygıları gidermek üzere, alış-veriş merkezlerine alternatif olarak üretilen çözümlerin başında Avrupa'daki yayalaştırma uygulamalarının benzerlerini Amerika'ya uyarlamak gelmektedir (Yılmaz, 1992).

Amerika'da yapılan yayalaştırma çalışmaları 1950 yılından sonra başlamıştır. Yapılan yayalaştırma uygulamaları, 1970 yıllarına kadar hep ekonomik kaygılardan dolayı olmuştur. Çalışmanın sosyal tarafı ile ilgilenilmemiştir. Uygulamalarda yaşanan başarısızlıkların fazla olması, bu yıllardan itibaren konunun sosyal boyutta da değerlendirilmesini gündeme getirmiştir. Bu nedenle 1970'lerden itibaren yapılan çalışmalar, sosyal açıdan yapılan düzenlemeleri ve aktiviteleri de içermektedir. Fakat

temel olarak bütün bu sosyal aktivitelerin ve düzenlemelerin arkasında ekonomik kaygılar bulunmaktadır (Robertson, 1994).

Amerika'daki yayalaştırma çalışmalarının ilki 1959 yılında Michigan Eyalet'inde 85.000 nüfusa sahip Kalamazoo'da gerçekleştirilmiştir. Uygulama ilk yapıldığında iki yapı adası uzunluğunda bir alanı kaplamaktadır. Daha sonra 1960 yılında ve 1975 yılında birer yapı adası daha proje alanına dahil edilmiştir. Yayalaştırma sonrası ilk 10 yıl içerisinde yapılan analizlerde yayalaştırmanın yapıldığı alanlarda perakende ticaretteki artış %19, yayalaştırma alanları dışında ise %10 olarak tespit edilmiştir. 1996 yılında yapılan farklı bir tespit çalışmasında ise yayalaştırma alanı içerisinde işlevi olmayan alan oranının %10 olduğu tespit edilmiştir. Yer seçiminin doğru yapılması ve diğer aktiviteler sayesinde Kalamazoo'daki yayalaştırma projesi Amerika'daki başarılı örneklerden birisi olmuştur (Rubenstein, 1992) (Warren,1998).

State Street Mall'ın yapılma sebeplerinin başında, 1960 yıllarda Wisconsin şehrinde yaşanan kargaşalar bulunmaktadır. Savaş karşıtı gösterilerin bir vahşete dönüşmesiyle birlikte perakende ticaretle uğraşan birçok işyeri harap olmuş ve olayların artması nedeniyle insanlar, kent merkezinden uzak durmaya başlamıştır. Bütün bu sıkıntılardan kurtulmak üzere bulunan çözüm ise ana ticaret aksı üzerinde 6 yapı adası boyunca olan kısmı yayalaştırmak olmuştur. Yayalaştırılması düşünülen alanın bir ucunda Wisconsin Üniversitesi, diğer ucunda da yaklaşık 25.000 devlet çalışanın bulunduğu Wisconsin Devlet Binaları bulunmaktadır. Yer seçimindeki başarı ve ulaşımın sağlanmasında otobüslerin sağladığı kolaylıklarla, proje başarıya ulaşmıştır. Projenin başarılı bir yayalaştırma çalışması olduğunu, kent genelindeki ticaret bölgelerinde kira bedellerinin en yüksek bu alanda olması ve cadde üzerindeki binalardaki kullanılmayan alanların oranı %3.4 gibi çok düşük oranlarda kalması göstermektedir. Bunun yanı sıra bölgedeki perakende ticaretteki çeşitlilik üst seviyededir. Gece yaşamındaki canlılığı sağlayacak mekanlara ve aktivitelere özel önem verilmiştir. Bütün bu başarılarla sonucunda alandaki yaya kullanımının artırılması için otobüs kullanımı iptal edilmiştir (Robertson, 1994).

Amerika'da yapılan yayalaştırma çalışmaları içerisinde başarılı örnekler yer alsa da genel olarak bakıldığında yayalaştırma, Avrupa'daki uygulamalara göre başarısız kabul edilmektedirler. Projelerin Avrupa'daki örneklerle kıyaslandığında başarısız kabul edilmesinin sebepleri;

- Avrupa'daki uygulamaların daha yavaş ve kontrollü olması,
- Yayalaştırılan alanların tarihi bir dokuya sahip olmaması,
- Avrupa'daki kent merkezlerindeki yer alan Ortaçağ dönemine ait yolların yayalaştırılmalarının daha kolay olması,
- Amerika'daki yayalaştırılmış alanların çevresinde, bu bölgeleri canlı tutabilecek yoğunlukta konut alanlarının olmayışı,
- Amerika'da özel oto kullanım oranının daha yüksek olması,
- Avrupa kültürünün, sokaklardaki yaşamın önemini daha fazla farketmiş olması,
- Yayalaştırılmış alanlara yeterli ulaşımın sağlanmaması
- Gece kullanımının olmamasıdır (Robertson, 1994) (Yılmaz, 1992).

Bu nedenle Amerika'daki birçok başarısız tamamen yayalaştırma uygulaması sonradan yaya-taşıt birlikteli hale dönüştürülmüştür (Yılmaz, 1992). Başarısız uygulamalar ve yeni çözüm önerilerine rağmen Amerika'da yapılan yayalaştırma uygulamalarının genel olarak sağladığı en büyük fayda yollarda yaya kullanımının artmasıdır (Robertson, 1994).

3. İSTANBUL MERKEZİ İŞ ALANI İÇERİSİNDE BİR YAYALAŞTIRMA ÖRNEĞİ: İSTİKLAL CADDESİ

İstanbul Merkezi İş Alanı'nın bir parçası niteliğindeki Beyoğlu ve Beyoğlu'nun omurgasını oluşturan İstiklal Caddesi, tarihsel süreç içerisinde ülkesel ve kentsel faktörlerin etkisiyle, kentin yaşadığı fiziksel değişime bağlı olarak bir dönüşüm yaşamıştır. Bu değişimden özellikle 1960-1980'li yıllar arasında İstiklal Caddesi ve çevresi hem sosyal hem de fiziksel açıdan olumsuz etkilenmiştir. 1990 yılında Beyoğlu'nun yeniden canlandırma ve turizm merkezi haline getirme projeleri kapsamında İstiklal Caddesi tamamen yayalaştırılmasıyla olumsuzlar giderilmeye çalışılmıştır. Bu nedenle 1990 yılı İstiklal Caddesi'nin eskiden olduğu gibi yeniden önemini kazanması açısından bir dönüm noktası niteliğindedir.

3.1. İstanbul Merkezi İş Alanı Gelişiminin Beyoğlu Bölgesi Çerçevesinde Değerlendirmesi

1839 yılında Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesiyle, ulaşım ve haberleşme teknolojisindeki değişim, imparatorluğun dış ticaret ve sermayeye açılışı, batı kültürünün etkisiyle değişen tüketim ve yaşam standartları kent dokusunda büyük değişimlere yol açmıştır (Kılınçaslan, 2002). Bu değişikliklerin, devlet kontrolü altında yapılabilmesi için 1848-1882 yılları arasında altı farklı kanun (nizamname) çıkartılmak suretiyle değişimin planlı ve düzgün yapılmasına çalışılmıştır (Çelik,1993). Planlı değişimin uygulanması noktasında yaşanan zorluklara karşın kent genelinde meydana gelen büyük yangınlar, yaşanan değişim sürecini hızlandırmıştır. Çünkü bu yangınlar, binaların çoğunun ahşap malzeme ile yapılması nedeniyle çok geniş alanların yok olmasına neden olmuştur. Yangınlar sonrası ortaya çıkan boş alanların yeniden yapılanması yeni kanunların getirdiği şartlar doğrultusunda olmuştur (Yerasimos, 1996).

Değişim sonucunda kent düzeni içerisinde İstanbul Merkezi İş Alanı kendisine hem yeni bir form hem de yeni yerler bulmuştur (Tekeli, 1993). Bunun ilk örneği; Osmanlı İmparatorluğu'nda ortaya çıkan yeni tüketim anlayışı, Beyoğlu'nun içinde

barındırdığı farklı demografik yapı ve yaşam şartların etkisiyle ortaya çıkan lüks mağazalar, ticarethaneler ve büro binalarıyla bölgenin bir ticaret merkezi haline gelmesidir (Mantran, 1986).

Beyoğlu'nun bir ticaret merkezi haline gelmesinde etkili olan bir diğer gelişme de, Tarihi Yarımada ile karasal ulaşım bağlantısının kurulmasını sağlayan, 1864 yılında yapılan Galata Köprüsü'dür. Böylece MİA özelliği gösteren fonksiyonlar Karaköy-Galata'da toplanmaya başlamıştır. Ama bu değişim eski merkez olan Tarihi Yarımada'nın önünü kesmemiş, aksine yaşanan birliktelik küreselleşmenin ilk adımını oluşturmuştur (Yenen ve diğ., 1993).

İstanbul Merkezi İş Alanı içerisinde Karaköy-Galata Bölgesi'nin önemi giderek artmaya ve bazı MİA fonksiyonları Tarihi Yarımada'nın önüne geçmeye başlamıştır. 1919 yılında İstanbul'da faaliyet gösteren ithalat-ihracat, sigorta şirketleri ve bankaların %90'ının Karaköy ve Galata Bölgelerinde yer alması bunun bir göstergesidir (Akkal,1994). Bundan sonra MİA'nın gelişimi, Tarihi Yarımada içerisinde Unkapanı'nda yapılan kamulaştırma ve Sirkeci'nin yeni ulaşım düzenlemeleri nedeniyle tıkanmış olmasından dolayı Karaköy'ün kuzey yönünde (Taksim ve İstiklal Caddesine doğru) olmuştur (Kubat, 1990).

İstanbul Merkezi İş Alanı'nın, Tarihi Yarımada'dan Galata-Beyoğlu Bölgesine doğru gelişmesinden sonra, 1950 yıllarına kadar yaşanan değişim daha çok yapısal anlamda olmuştur. Bu değişim, kent merkezi içerisinde yer alan büyük komplekslerin yanında, küçük ticaret, imalat sektörü ve zanaatkar özelliklere sahip küçük işletmelerin de yer alması şeklinde gerçekleşmiştir (Kubat, 1990). Değişimin daha çok yapısal anlamda olması; Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle başkentin Ankara'ya taşınmasından ve II. Dünya Savaşı'nın yarattığı ekonomik durgunluktan kaynaklanmaktadır (Tekeli, 2001).

II. Dünya Savaşı sonrası Türk Ekonomisi'nde yaşanan olumlu gelişmeler, İstanbul'un tarih boyunca sahip olduğu önemini tekrar kazanmasını ve kent ekonomisinin canlanmasını sağlamıştır (Akkal, 1994). Fakat ülke ölçeğinde meydana gelen ekonomik değişimlerin olumsuz etkileri de olmuştur. Özellikle gelişen sermayenin toplandığı İstanbul gibi büyük kentlerde gecekondulaşma, belediye sınırları dışında kalan alanlar, sanayileşme ve taşıt kullanımının artması gibi sorunlar ortaya çıkmıştır (Tekeli, 1993). Bu sorunların giderilme çalışmaları, aynı zamanda

İstanbul kent merkezinin yeniden bir değişim sürecine girmesini kaçınılmaz kılmıştır.

1960'lı yılları takiben İstanbul Merkezi İş Alanı üzerinde etkisi olan değişimlerin ilki; toplu ulaşım sistemlerinin birleştii Eminönü ve Beyoğlu bölgelerinde, eski kent dokusuna bağlı olarak sıkışan ticaret fonksiyonunun, yeni gelişmekte olan bölgelere gitmesi ve hizmet sektörünün, ticaret sektöründen ayrılarak farklı bölgelerde yerleşmeye başlamasıdır. Bu tarihlerde İstanbul'daki tüm ofislerin %45'inin Eminönü ve Beyoğlu bölgeleri dışında yer alması bunun bir göstergesidir (Kubat,1990) (Dökmeci ve Çıracı, 1990). Aynı dönemde İstiklal Caddesi sinema, tiyatro, lokanta, pastaneler ile bir eğlence merkezi haline gelmiştir. İstiklal Caddesi'nin devamı niteliğindeki Harbiye-Şişli aksında önceleri alt katlarda ticaret üst katlarda konut fonksiyonu varken, bu fonksiyonlar yerini büro, banka gibi hizmet fonksiyonlarına bırakmaya başlamıştır (Çıracı, 1994). Değişimi etkileyen ikinci gelişme ise, Beyoğlu ve civarında yaşayan azınlıkların 6-7 Eylül olaylarından sonra bölgeden büyük oranda göç etmesidir. Bunun sonucunda Beyoğlu ve İstiklal Caddesi çevresi köhneleşmeye başlamıştır. Kent dokusunda yaşanan bu köhneleşme, MİA'nın Şişli istikametinde ilerlemesini kolaylaştırmıştır (Tekeli, 1994).

1973 yılında açılan Boğaz Köprüsü ve yapılan çevre yolları Kadıköy, Şişli ve Beşiktaş ilçelerinde özellikle ana arterler üzerinde gelişimin yaşanmasına sebep olmuştur (Akkal, 1994). Taksim-Şişli-Mecidiyeköy-Büyükdere aksının önemi artmış, bunun sonucunda Halaskargazi, Valikonağı, Rumeli ve Teşvikiye caddeleri üzerinde apartman konutlar yapılmaya başlanmıştır. Apartmanların üst katlarının ofis, giriş katlarının ise kapalı mağazalar olarak kullanılması ile fonksiyonel değişiklik yaşamıştır (Tekeli, 1994).

Boğaz Köprüsü'nün etkisiyle yaşanan bu gelişmelere rağmen 1980'lerin başında Eminönü hala birçok fonksiyonun merkezi konumundadır. Bunun yanında perakende satış ve ticaret fonksiyonunun %11.6'sı, restoran, cafe ve otel dışındaki servis sektörünün %10.7'si, otel ve benzeri alanların %18'i, finansal aktivitelerin %72 gibi büyük bir kısmı ile sinema ve diğer eğlence mekanlarının %42'si Karaköy ve Beyoğlu'nda bulunmaktadır. Sonuçlar göstermektedir ki; kent merkezinin Haliç'in kuzeyine doğru genişlemeye başlamasının etkisiyle, Şişli tamamıyla ticaret aktivitelerinin yapıldığı bir alan haline gelmiştir. Tarihi bir kent merkezi olan

Beyoğlu, Şişli, Osmanbey ve Nişantaşı'nın etkisi ile alışveriş merkezi olma özelliğini ve prestijini kaybetmiştir (Tekeli, 1994).

İstanbul Merkezi İş Alanı, 1980 tarihli İstanbul Nazım Planı'nda Eminönü, Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş ilçelerinin bir bölümü olarak belirtilmektedir (Kubat, 1990). 1995 yılında hazırlanan Nazım Plan Raporu'nda ise, eski merkezlere Levent-Maslak aksı eklenmiştir (İBB, 1995). İstanbul MİA'sı alt bölgeleri arasında olan Levent-Maslak aksı, planlanmadığı halde 1982 yılındaki Turizm Teşvik Yasası ve mevzi imar planı uygulamaları sayesinde, çok katlı iş ve alışveriş merkezleri ile dolmuştur. Ayrıca ulaşım ve eski finans merkezlerine yakınlığının verdiği avantajla Levent-Maslak aksı, İstanbul'un 1. Derece Üst Düzey Hizmet Odağı haline gelmiştir.

Tarih boyunca İstanbul için hazırlanan planların tam olarak uygulanamamasından ve yeterli araştırmanın yapılmamasından dolayı İstanbul Merkezi İş Alanı'nın sınırlarını tam olarak belirlemek mümkün değildir. Daha çok büyümekte olan merkezler ve bunlar arasındaki ulaşımı sağlayan ana akslar üzerinde bir yayılma söz konusudur (Yenen ve diğ.,1993). 1995 tarihli İstanbul Nazım Planı'nda belirtilen MİA alt merkezleri; Eminönü-Galata, tarihi ve geleneksel dönemde; Karaköy-Beyoğlu-İstiklal Caddesi, Meşrutiyet döneminde; Fatih-Aksaray-Taksim-Nişantaşı-Şişli, Cumhuriyet döneminde ve Beşiktaş-Levent-Maslak ise 1980 sonrası dönemde oluşmuş merkezlerdir (Bademli, 2000).

İstanbul şehrinin Tanzimat Fermanı ile başlayan değişim süreci içerisinde sadece MİA'nın yeri değil aynı zamanda özellikleri de değişmiştir. Bu değişim neticesinde; bir MİA özelliği olan; örgütlenmiş büyük mağazalar (Beymen, Vakko vb.), ihtisaslaşmış tek mal satan yerler (Paşabahçe Cam vb.) ve perakende satışın yoğun olarak gözükmesi gibi nitelikler, İstanbul MİA'sı içerisinde bulunmaktadır (Kıray,1984). İstanbul MİA'sı içerisinde örgütlü sanayi ve konut alanı yoktur. Hakim sektör hizmet sektörü haline gelmiştir (Kıray, 1998).

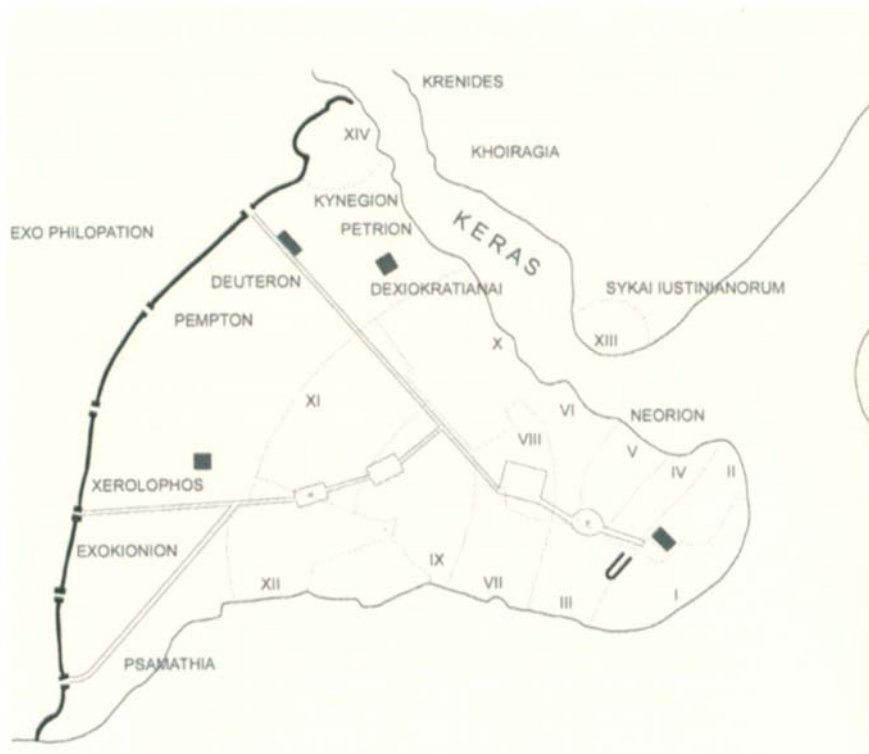
İstanbul MİA'sının bir başka dikkat çekici özelliği ise MİA içerisinde yönetim binaları, konsolosluk binaları, dini yapılar ve eğitim yapılarının bulunmasıdır. Bunun en tipik örneği, İstanbul MİA'sının tarihi merkez olarak bir parçası olan İstiklal Caddesi üzerinde olması ve sur içinde bulunmasıdır. Özellikle bünyesinde barındırdıkları, üniversiteler, metropol ölçekli hastaneler, basın-yayın-iletişim kuruluşları, merkezi-yerel yönetsel merkezler ve turizm işlevlerinin varlığı bölgelerin

canlı kalabilmeleri ve MİA özelliklerini devam ettirmelerinde etkili olmaktadır (Kubat, 1990).

3.2. İstiklal Caddesi'nde Tarihsele Gelişim Süreci İçerisinde Yaşanan Fiziksel ve Sosyal Değişim

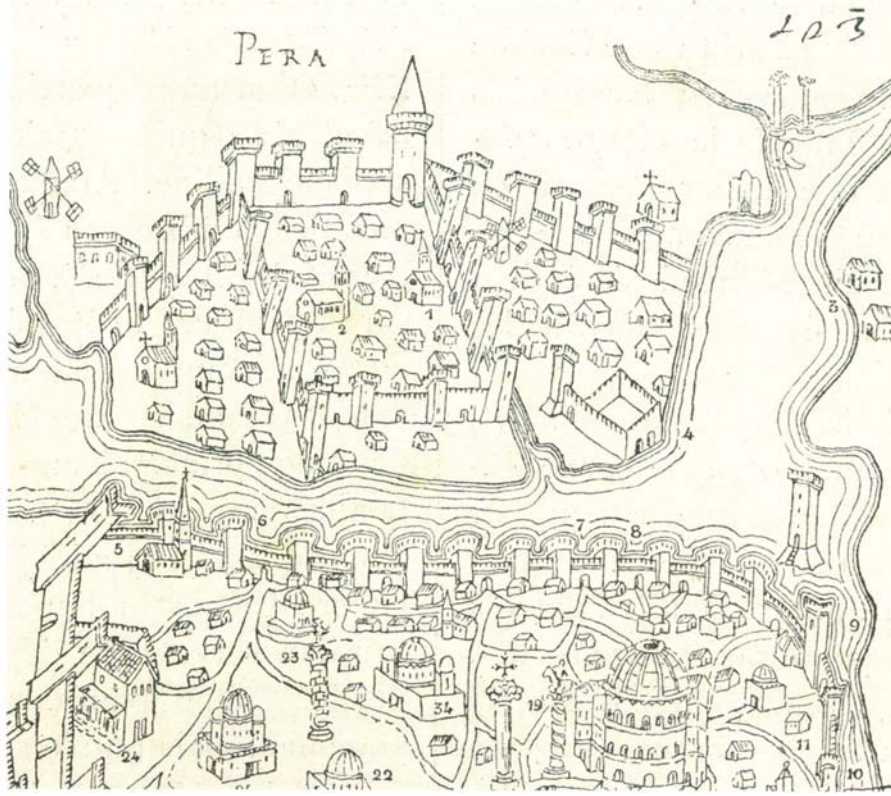
“Beyoğlu, sınırları kesin çizgilerle belli bir semtin mi yoksa çekirdeğini bir semtin oluşturduğu kültürel bir çevrenin mi adıdır” sorusu cevabını beklerken, 19. yüzyıldan itibaren Beyoğlu denilince akla İstiklal Caddesi ve çevresi, İstiklal Caddesi denilince akla Beyoğlu gelmektedir (Cezar, 1991). Beyoğlu’nun, müzelik bir yönü yada milli bir parkı olmadan bu çekiciliğini sağlamasındaki sebep, her dönemde etkili olan cadde ve sokak yapısının, insan ilişkilerinin izlerinin ve farklı mimari üsluptaki yapılarının etkisiyle bir batı kültürü havasının gözlenmesidir (Ziyaoğlu, 1989).

Beyoğlu’nun tarihçesi, M.S. 2. yüzyılda Dionysius’un bahsettiği, Haliç sahilllerinde yer alan bir anıt mezar, üç tapınak, iki kutsal alan ve “Bales” adı verilen yerleşmeye kadar uzanmaktadır. Roma İmparatorluğu döneminde ise Galata (Sykai), 14 farklı bölgeye ayrılmış olan İstanbul’un 13. bölgesidir (Şekil 3.1.)(Beyoğlu Belediyesi, 2004).



Şekil 3.1. M.S. 2. Yüzyılda Constantinopolis’in İdari Bölünmesi

Bizans İmparatorluğu döneminde ise yapılan antlaşmalardan Galata'da ticaret yapan ilk yabancı topluluğun Venedikliler olduğu anlaşılmaktadır. Galata'da zamanla Venedikliler ve Cenevizliler beraber yaşamışlardır. Bu dönemde Pera kelimesi ilk defa bir çizili belgede, Galata surlarının dışına yazılmasıyla görülmektedir (Şekil 3.2.) (Beyoğlu Belediyesi, 2004).



Şekil 3.2. Bizans Döneminde Galata'nın Görünüşü (Beyoğlu Belediyesi, 2004).

İstanbul'un 1453 yılında Osmanlı İmparatorluğu tarafından fethedilmesinden sonra Galata'da yerleşmesinde yaşam, Bizans döneminde olduğu gibi sur içinde olmaya devam etmiştir. Bu dönemde sur dışında yer alan bağlık alanların arasında bazı önemli yapılar olmasına rağmen bir yerleşimden söz etmek mümkün değildir (Şekil3.3.)(Beyoğlu Belediyesi, 2004). Ama Osmanlı'nın özellikle askeri alanda kuvveti nedeniyle, güvenlik problemlerinin ortadan kalkması ve gelişen Galata bölgesinin sur içine sığmamaya başlamasıyla yaşam sur dışına çıkmıştır. 17. yüzyılda Galata Surları'nın dışında konsolosluk çevresine yerleşmeye başlayan yabancılar ve tüccarlar küçük de olsa bir topluluk oluşturmuştur. İlk yerleşim daha çok bir tarafında konsolosluklar, kiliseler ve büyük konaklar (İstanbul Boğazı tarafı), diğer tarafta da daha çok mezarlıklarla kaplı (Kasımpaşa tarafı) İstiklal Caddesi üzerinde olmuştur. Beyoğlu, bu dönemde bir ticaret alanından çok bir konut alanı

niteliğindedir ve nüfus ağırlıklı olarak yabancılardan oluşuyor olması nedeniyle kent içerisinde Avrupalı yaşamın ayak izleri görülmektedir (Dökmeci ve Çıracı, 1990).



Şekil 3.3. 1537 Yılında Galata ve Çevresi (Beyoğlu Belediyesi, 2004)

İstiklal Caddesi ve çevresinin bir yerleşim merkezi haline gelmesiyle, cadde üzerindeki konsolosluk binalarının çevresinde oluşmaya başlayan nüfus artışı dikkat çekicidir. Nüfus dağılımında, daha çok farklı din, dil ve ırktan insanların oluşturduğu gruplar söz konusudur. Gayrimüslim azınlıklar ve konsolosluklarla irtibat halinde olan yabancılar nüfusun çoğunluğunu oluşturmaktadır. Bölgede yoğun bir başka grup ise, kapitülasyonların verdiği ayrıcalıklardan yararlanmak suretiyle ticari faaliyetlerde bulunan tüccar kesimidir. Bu gruplar içerisinde, bölgenin gelişmesinde en etkin grup Levantenler olmuştur. Levantenler, birkaç kuşaktır İstanbul'da yaşayan çoğunlukla İtalyan kökenli Akdeniz ülkelerinin vatandaşlarıdır (Akın, 1998). Bölgede yabancı nüfusun artmasına önlemek için bilinçli olarak yerleştirilen ve ticari faaliyetlerde bulunan birkaç tüccardan başka, Müslüman nüfusa rastlamak pek mümkün değildir. Bu nedenle bölgeye Müslüman nüfusu çekebilmek için II. Beyazıt zamanında Galata Mevlevihanesi, Asmalı Mescit ve Acemi Oğlanlar Ocağı yaptırılmıştır (Dökmeci ve Çıracı, 1990).

18. yüzyılda İstiklal Caddesi; Tünel Meydanı ile Dört Yol olarak isimlendirilen Galatasaray mevkisi arasında, üzerinde dini yapılar, konsolosluk binaları ve burada yaşayan halkın ikamet ettiği 3-4 katlı binalardan oluşan bir akstır (Şekil 3.4.). Yaşanan sıkışıklığa rağmen Galatasaray ve Taksim Meydanı arasında ve çevresinde çok fazla yapı yoktur (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994). Bunun en önemli sebeplerinden birisi bölgede suyun olmamasıdır. Fakat bu yüzyılda Taksim

sularının kente dağılması ile Tophane, Salıpazarı, Fındıklı, Kabataş ve Cihangir yerleşmeleri hızla oluşmuş ve beraberinde bölgedeki Müslüman nüfusta artış yaşanmıştır (Cezar, 1991).

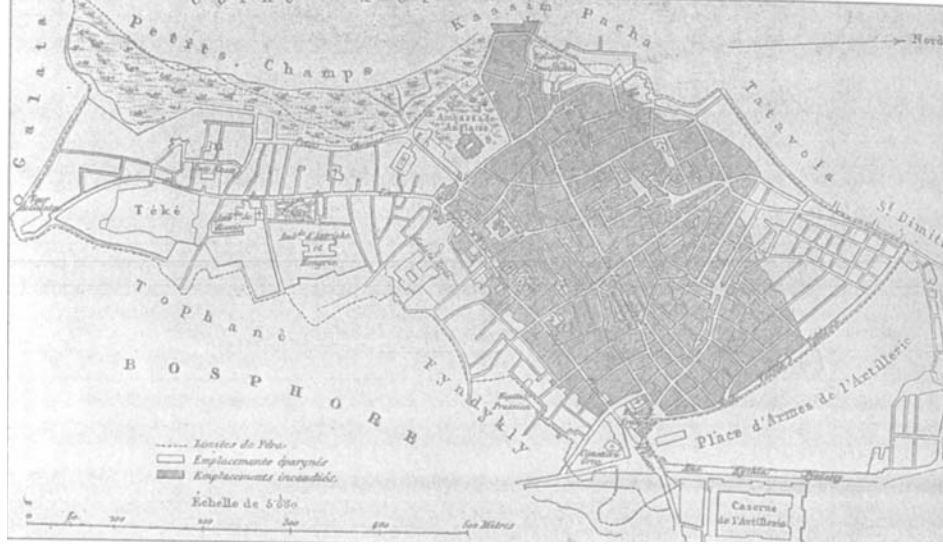


Şekil 3.4. 1800'lü Yılların Başında Beyoğlu (Beyoğlu Belediyesi, 2004)

19. yüzyıla gelindiğinde İstiklal Caddesi'nde yaşanan iki önemli gelişme caddenin bugünkü şeklini almasında etkili olmuştur. Bunlardan ilki; batılılaşma anlamındaki değişimlerin başlangıcı olan Tanzimat Fermanı etkisiyle hazırlanan yollarla ilgili belgedir. Bu belge ile geniş caddelerin açılması, çıkmaz sokakların iptal edilmesi gibi kentsel anlamda köklü değişiklikler yapılması tavsiye edilmektedir (Yerasimos, 1996). Bu kapsamda; İstanbul'daki ilk belediyeçilik uygulaması olarak 1857 yılında kurulan Beyoğlu ve Galata Altıncı Daire-i Belediyesi'nin, yapmış olduğu ilk icraatlar arasında, yolların genişletilmesi ve bölgenin omurgası niteliğindeki ana aksın (İstiklal Caddesi) vurgusunu artıracak genişliğe getirilmesi vardır (Akın, 1998). Bu çalışmalar sırasında, cadde boyunca yer alan Hristiyan Mezarlıklarının Şişli tarafına taşınmasının, İstiklal Caddesi'nin bugünkü genişliğe gelmesinde etkisi büyüktür (Kuban, 1996).

İstiklal Caddesi'nin şekillenmesinde etkili olan ikinci gelişme ise, Beyoğlu'nda meydana gelen yangınlardır. 1831 yılında meydana gelen yangın sonrası İstiklal

Caddesi'nin güney kısımları (Galatasaray-Tünel istikameti), 1870 yılında meydana gelen yangın sonrası da kuzey kısımları (Galatasaray-Taksim istikameti) genişletilmiştir (Şekil 3.5.) (İBB, 1990).



Şekil 3.5. 1870 Yangınında Yanan Bölgeler (Üstdiken,1999)

Galata Köprüsü'nün, Tarihi Yarımada ile olan bağlantıyı kolaylaştırması ve kuvvetlendirmesi ile Galata ve Beyoğlu, konut alanından çok bir ticaret merkezi haline gelmeye başlamıştır (Berköz, 1996). Yeni kimliğiyle öne çıkmaya başlayan Beyoğlu, 19. yüzyılda Osmanlı'nın Avrupa ile olan ticareti, gelişen sanayi, ulaşımın etkisi ve Avrupa'nın Osmanlı hammaddelerine olan ihtiyacının artmasıyla önemini artırmıştır. Avrupa ile olan ticaretin artması aynı zamanda Beyoğlu'ndaki diplomatik ilişkilerin de artmasına sebep olmuştur (Kubat, 1990). Artan diplomatik ilişkiler ve ticaret fonksiyonunun yanında eğlence merkezlerinin de yer almaya başlamasıyla, Beyoğlu ve dolayısıyla bu faaliyetlerin en yoğun olduğu İstiklal Caddesi bir odak noktası haline gelmiştir (Şekil 3.6.)(Dökmeci ve Çıracı, 1990).



Şekil 3.6. 1845 Yılında Beyoğlu ve Çevresi (Beyoğlu Belediyesi, 2004)

Yaşanan bütün gelişmeler neticesinde Galata ve Pera bölgeleri arasındaki fonksiyonlarda uzmanlaşmalar ve farklılıklar ortaya çıkmaya başlamıştır. Pera’da yer alan fonksiyonlar, ulaşımın kolay olduğu, yerleşmenin en tepe ve düzlük yeri olan İstiklal Caddesi ve çevresinde yer almıştır. Böylece İstiklal Caddesi ve ona açılan sokaklarda yoğun bir yapılanma başlamıştır. Bu yapılar aynı zamanda büyük kütleleri, hem sanatsal hem de işçilik açısından etkileyici cepheleri ve bitişik nizam olma özellikleriyle bölgenin özgün yapı tipini oluşturmuştur (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, 1994) (Mantran, 1986).

Cumhuriyet Dönemi’nde, Cadde-i Kebir üzerinde yapılan ilk değişiklik, 1925 yılında dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Emin Erkul tarafından caddenin adının İstiklal Caddesi olarak değiştirilmesidir (Ziyaoğlu, 1989). Cumhuriyet sonrası başkentin Ankara’ya taşınması, yeni yönetim şeklinin getirdikleri, savaş sonrası kötü ekonomi ve II. Dünya Savaşı’nın tüm dünyada yarattığı olumsuz gelişmelerden, İstanbul kenti ile beraber tüketim üzerine kurulu olan Beyoğlu ve dolayısıyla da İstiklal Caddesi olumsuz etkilenmiştir.

Gün geçtikçe kötüye gitmekte olan Beyoğlu'nu kurtarmak amacıyla 1983'ten sonra yapılan çalışmalar kapsamında, Beyoğlu bölgesinde konut alanlarının fonksiyon değiştirerek ticaret olduğu gözlenmektedir. Ama Beyoğlu'nda asıl büyük değişim 1990 yılında Tarlabası Caddesi'nin genişletilmesi ve İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılmasından sonra olmuştur (Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,1994). İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması öncesi, özellikle cadde üzerindeki işyeri sahipleri, insanların buralara erişiminin 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 girmiştir (Tablo 3.1.)(Tezer, 1995).

Tablo 3.1. Yayalaştırma Öncesi ve Sonrası İstiklal Caddesi'ndeki Fonksiyonel Dağılım (Tezer,1995)

	1986		1990		1998	
		%		%		%
Konsolosluk	4	1	4	1,5	4	1,5
Kültür (Sinema, Tiyatro vb.)	14	5	12	4,5	11	4
Hizmet (Restoran, Cafe, Bar vb)	24	8	28	10	44	15
Ticaret	167	60	166	61	166	59
Dini Tesis	4	1	3	1	3	1
Otel-Pansiyon	1				1	
Eğitim Tesisi	2	1	2	1	2	0,5
Yönetim Tesisleri	6	2	6	2	6	2
Banka	26	9	26	10	31	11
Ofis Binaları	11	4	10	4	1	
İmalat			1			
Konut						
Boş	22	9	12	4	15	6
TOPLAM	281	100	270	100	284	100

3.3. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin İstiklal Caddesi Yayalaştırma Projesi

Beyoğlu'nda başlatılan değişim hamlesi sürecinde yapılan çalışmaların yasal dayanağını, 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin yönetmelik hakkında kanun hükmünde kararname ile diğer yasaların belediyelere yüklediği görevler kapsamında, kentin ve halkın rahatını sağlamak oluşturmaktadır (İBB, 1990).

Projenin genel amacı üst ölçekli plan kararlarına uygun olarak Beyoğlu'nu eski atmosferini yeniden yakalamak üzere, barındırdığı tarihi dokuyu korumak suretiyle, hem İstanbul halkı için hem de dünya halkı için bir turizm merkezi haline dönüşmesini sağlamak, kısaca herkesin özlediği Beyoğlu'nu yaratmaktır (İBB,1990).

Bu amaç doğrultusunda belirlenen hedefler;

- Beyoğlu'nu, İstanbul'un ticaret, eğlence, kültür ve turizm açısından odak noktası haline getirilmesi,
- Fonksiyon değişikliğine gidilmek suretiyle, bölgede bulunması istenmeyen imalathanelerin ve depoların kaldırması,
- Köhneme bölgelerinin ıslah edilmesi,
- Boş binaların yeniden değerlendirilmesi,
- Trafik karmaşasına çözüm bulmak amacıyla yaya-taşıt ayırımına gidilmesi,

olarak gruplanabilir (İBB, 1990).

Bu hedefler içerisinde, yaya-taşıt ayırımının yapılması bölgenin geleceğini belirleyici unsurların başında gelmiştir. Tarih boyunca Beyoğlu'nun ana ulaşım aksı niteliğinde olan İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması, bölgede köklü değişimlerin yaşanmasına neden olmuştur.

İstiklal Caddesinin yayalaştırılma çalışması öncesinde, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu 14.07.1978 tarih ve 10538 sayılı kararında Beyoğlu'ndaki tarihi dokunun çok ayrıcalıklı bir yapıya sahip olduğu gerçeğinin unutulmaması suretiyle Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yaptırılan analiz çalışmaları ve diğer tespitlere dayanarak yapılan öneriler;

- a. Taksim ve Tünel Meydanları arasında tek hat üzerinde çalışacak tramvayların kullanılması ve İstiklal Caddesi'nin tamamen yayalara ayrılması,

- b. Tünel Meydanı ile Postacılar Sokak arasında, belediye zabıta araçları ile konsolosluklara ait araçların geçişine izin tanınacak şekilde düzenleme yapılması ve tramvay kullanımı şartı ile İstiklal Caddesi'nin tamamen yayalara ayrılması,
- c. Taksim ile Galatasaray arasının tamamen yayalara ayrılırken, Tünel ile Galatasaray arasında 5m. genişliğin de taşıtlar için yol ayrılması ve parklanmaya izin verilmesi,
- d. Tünel Meydanı ile Postacılar Sokak arasında, konsolosluk ve belediye araçlarının geçişine izin vermek suretiyle, İstiklal Caddesinin tamamen yayalara ayrılması,
- e. Tramvayın sadece Tünel ile Galatasaray arasında yer alması, Tünel ile Postacılar Sokak arasının konsolosluk ve belediye araçlarına geçiş izni vermesi, Taksim ile Galatasaray arasının yayalara ayrılması,

şeklinde beş farklı alternatif hazırlanmıştır. Bu alternatifler arasından (b) alternatifi kabul edilmiştir (İBB, 1990).

3.4. İstiklal Caddesi'nde Yayalaştırmanın İşlev Değişikliğine Etkisi

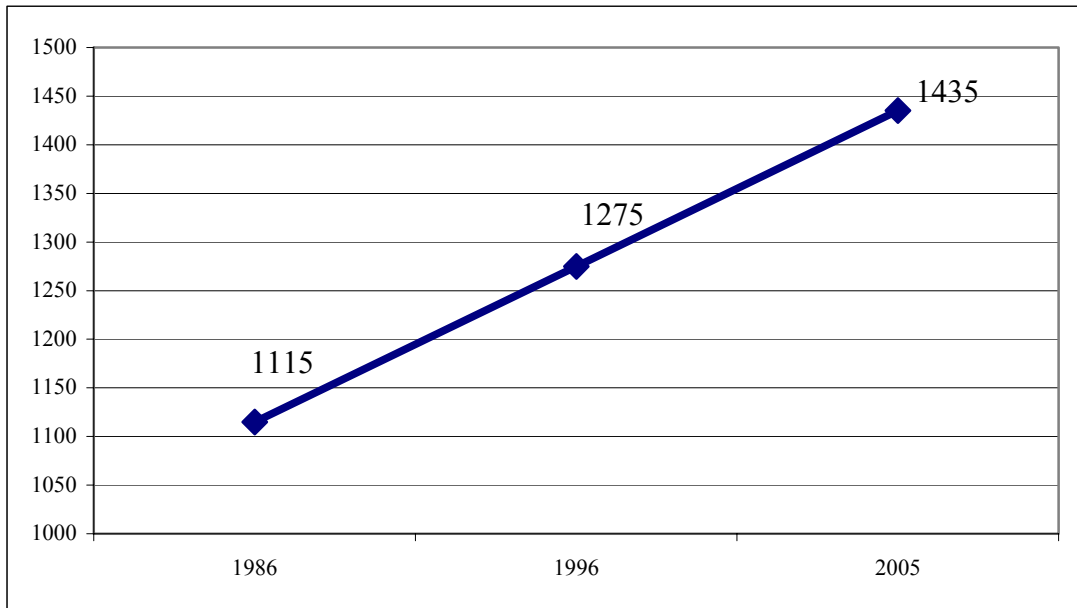
İstiklal Caddesi, Beyoğlu ilçe sınırları içerisinde Taksim ve Tünel Meydanları arasında yer alan yaklaşık 1300 m uzunluğunda ve 15 m genişliğinde, sadece çevresi açısından değil, aynı zamanda kent ve ülke açısından önemli bir akstır. Tarih içerisinde aldığı rol her zaman bu önemini korumasını sağlamıştır. Fakat 1960 yıllarından sonra ülke genelinde yaşanan gelişmeler, İstiklal Caddesi ve çevresinde, İstiklal Caddesi'nin, geçmişine uygun olmayan işlevlerin yer almasına ve köhneleşmesine sebep olmuştur. Bu kötü şartlardan kurtulmak adına üst ölçekli plan kararlarına uygun olarak İstiklal Caddesi 1990 yılında yayalaştırılmıştır. Yayalaştırma çalışması sonrasında İstiklal Caddesi üzerinde işlevsel ve sosyal açıdan gözle görülür bir değişim yaşanmıştır. Bu değişimi işlevsel anlamda ortaya koymak için, yayalaştırma öncesi (1986 yılı), yayalaştırma sonrası (1996 yılı) ve günümüzde (2005 yılı) İstanbul Ticaret Odası işyeri kayıtları kullanılmıştır. İşyeri kayıtları üzerinden, İstiklal Caddesi'nin yayalaştırma sonrası yaşadığı değişimin boyutlarını tespit edebilmek için yapılan çalışmalar üç grup altında toplanmıştır. Bunlar;

- Meydana gelen işlevsel değişimi ortaya koymak için bulguların OECD ve WTO hizmet sınıflamasına göre değerlendirmesinden,
- Çalışma alanı içerisinde kalan binaların günümüzdeki fiziksel durumu ve arazi topografyasının ortaya konmasına yönelik arazi çalışmaları ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yapmış olduğu analizlerden,
- Yapılan arazi çalışmaları neticesinde, çalışma alanını farklı bölgelere ayrılarak, hizmet fonksiyonunun bu bölgelerdeki dağılımının tespit edilmesinden oluşmaktadır.

3.4.1. İşlevsel Değişimi Tespite Yönelik Analiz Çalışmaları

Çalışma alanı içerisindeki işlevsel değişimin ortaya konması için İstanbul Ticaret Odası'na 1986-1996-2005 yıllarında kayıtlı işyerleri ve İstanbul Ticaret Odası'nın yapmış olduğu sınıflamadan yararlanılmıştır. Bu sınıflama 98 farklı gruptan oluşmaktadır (bkz. EK-B).

Çalışma alanı içerisinde İstanbul Ticaret Odası'na kayıtlı işyeri sayısı 1986 yılında 1115, 1996 yılında 1275 ve 2005 yılında 1435 olarak tespit edilmiştir. Bu tespitler göstermektedir ki; yayalaştırma sonrası çalışma alanındaki işyeri sayısında 1986 yılına göre; 1996 yılında % 14,3, 2005 yılında % 28,7 oranında bir artış olmuştur (Şekil 3.8.).



Şekil 3.8. 1986-1996-2005 İTO'na Kayıtlı İşyeri Sayısı Değişimi

Cadde üzerinde meydana gelen işlevsel değişimin daha anlaşılır bir düzeyde ortaya konması için İstanbul Ticaret Odası'nın yapmış olduğu işyeri sınıflaması, OECD'nin yapmış olduğu hizmet sınıflamasına göre yeniden değerlendirilip, işyerleri faaliyet kollarına göre 4 grup altında toplanmıştır (Tablo 3.2.)(OECD, 2006).

Tablo 3.2. OECD Hizmet Sınıflaması

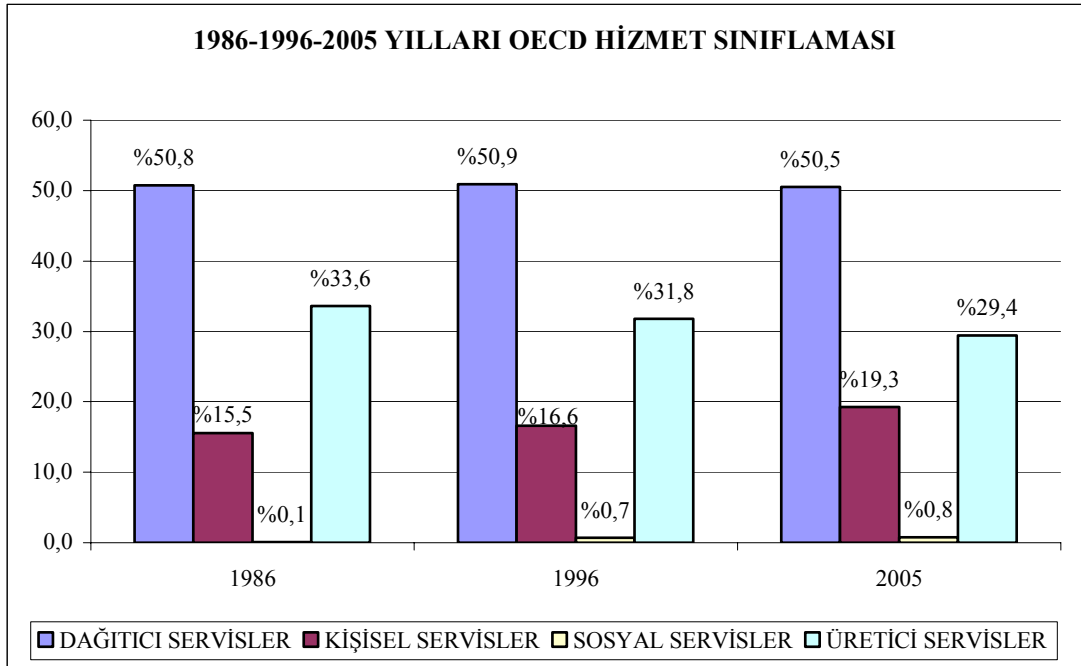
OECD	Üretici Servisler	İş ve Profesyonel S.; Finans S.; Sigorta S.; Emlak S.
	Dağıtıcı Servisler	Toptan T.; Perakende T.; Ulaşım S., Haberleşme
	Kişisel Servisler	Otel, Bar, Restoran; Rekreasyon, Eğlence ve Kültürel S.; Domestic S.; Diğer Kişisel S.
	Sosyal Servisler	Sağlık; Eğitim; Çeşitli Sosyal Servisler

Yapılan bu yeni sınıflamaya göre; İstanbul Ticaret Odası'nın işyeri sınıflaması içerisinde 27 tanesi üretici servisleri, 52 tanesi dağıtıcı servisleri, 6 tanesi kişisel servisleri ve 2 tanesi sosyal servisleri oluşturmaktadır (bkz. EK-C).

Çalışma alanı içerisinde yer alan binalarda faaliyet gösteren işyerlerinin OECD hizmet sınıflaması göre değerlendirildiği zaman;

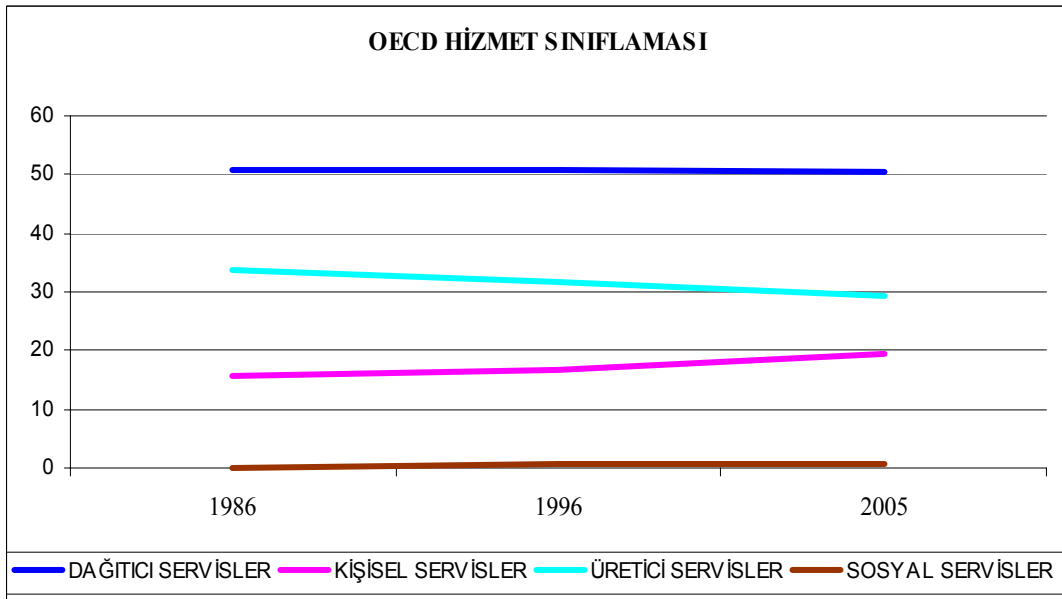
1986 yılı işyeri kayıtlarının OECD sınıflamasına göre dağılımı incelendiğinde dağıtıcı servisler %53,3 ile en yüksek orana sahiptir. Üretici servisler %31,1 ve kişisel servisler %15,5 orana sahiptir. Sosyal servis ise bölgede sadece 1 adet bulunmaktadır. Yayalaştırma sonrası ilk değerlendirmenin yapıldığı 1996 yılında en yüksek oran yine dağıtıcı servislerde olmasına rağmen toplam iş yerleri arasındaki oranı %50,9'a gerilemiştir. Üretici servislerde %31,8 ile önemli bir değişiklik yaşanmamıştır. Kişisel servisler az da olsa bir ilerleme göstermek suretiyle %16,6'lık bir orana ulaşmıştır. Bu yılda yaşanan en büyük değişim sosyal servislerde olmuştur. 1986 yılında sadece bir tane olan sosyal servis dokuza çıkmıştır. 2005 yılında işyerlerinin sınıflaması yapıldığında dağıtıcı servisler %50,52 ile liderliğini korumuştur. Üretici servislerde yaşanan düşüşe rağmen %29,40 ile ikinci en yüksek orana sahiptir. Kişisel servisler artışını devam ettirmiş ve %19,30 oranında bir değere sahip olmuştur. Sosyal servislerdeki artış ivmesi bir önceki yıla göre azalmış ve %0,77'de kalmıştır. Bu değerlendirmeler göstermektedir ki, üretici servislerde %4,2

oranında bir azalma yaşanırken en büyük artış %3,8 ile kişisel servislerde yaşanmıştır (Şekil 3.9.).



Şekil 3.9. 1986-1996-2005 Yıllarında Hizmetlerin OECD Sınıflamasına Göre Dağılımı

İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması sonrası, meydana gelen işlevsel değişim, Şekil 3.10.'da çizgisel olarak da ifade edilmiştir.



Şekil 3.10. 1986-1996-2005 Yıllarında Hizmetlerin OECD Sınıflamasına Göre Değişimi

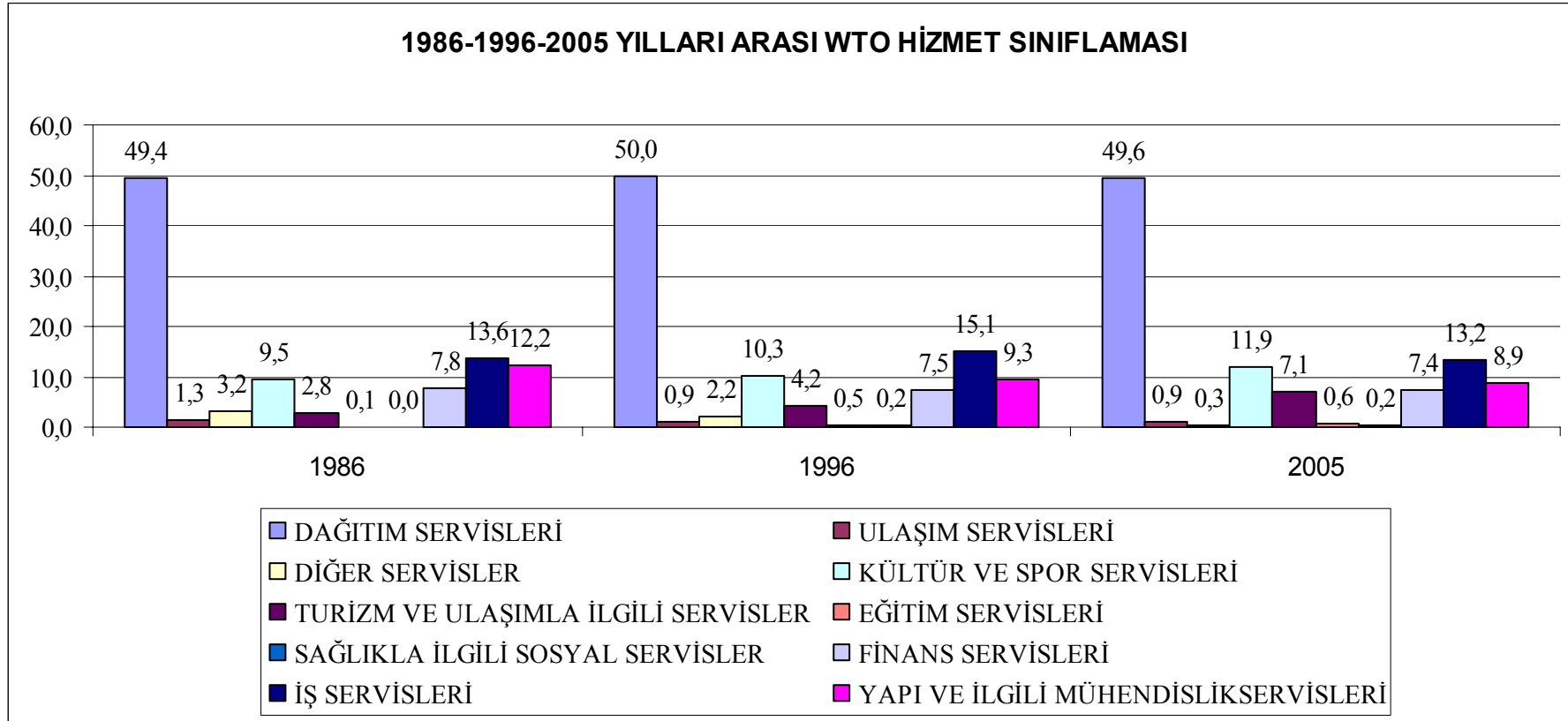
İstiklal Caddesi üzerinde meydana gelen değişimi daha detaylı olarak ortaya koymak için WTO tarafından yapılan hizmet sınıflaması kullanılmıştır (Tablo 3.3.). WTO yapmış olduğu sınıflamaya göre hizmetler 12 alt servise ayrılmıştır (WTO, 2006). Bu servislerden haberleşme servisi ve çevre servisi tanımları içerisine giren işyerleri, İTO işyeri sınıflaması içerisinde yer almadığından değerlendirme dışında tutulmuştur.

Tablo 3.3. WTO Hizmet sınıflaması

WTO	İş Servisleri	Profesyonel S., Bilgisayar ve İlgili S., Araştırma ve Geliştirme S., Emlak S., Operatörsüz Kiralama ve Leasing S., Diğer İş Servisleri
	Haberleşme Servisleri	Posta S., Kurye S., İletişim S., Görsel-İşitsel S., Diğer
	Yapı ve İlgili Mühendislik S.	Binalar İçin Genel M. İşleri, İnşaat Mühendisliği İçin Genel M. İşleri, Tesisat ve Montaj İşleri, Bina Tamamlama İşleri, Diğer
	Dağıtım Servisleri	Komisyonculuk, Toptan T., Perakende T., Franchising (İmtiyaz Verme), Diğer
	Eğitim Servisleri	İlk Öğretim H., Orta Ö. H., Yüksek Ö. H., Yetişkin Eğitimi, Diğer Eğitim Hizmetleri
	Çevre Servisleri	Kanalizasyon H., Çöplerin Kaldırılması H., Sağlıkla İlgili Benzer Hizmetler, Diğer
	Finans Servisleri	Sigortacılık; Bankacılık ve Diğer Mali Hizmetler; Diğerleri
	Sağlıkla İlgili ve Sosyal Servisler	Hastane H., Diğer İnsan Sağlığı H., Sosyal H., Diğer
	Turizm ve Ulaşım İlgili Servisler	Otel ve Lokantalar; Seyahat Acentaları ve Tur Operatörleri H.; Turist Rehberliği H.; Diğer
	Rekreasyon, Kültür ve Spor Servisleri	Eğlence H.; Haber Ajansı H.; Kütüphane, Arşiv, Müze ve Diğer Kültürel Hizmetler; Sportif ve Rekreasyonel H.
	Ulaşım Servisleri	Deniz T.H., İş Su Yolları T. H., Havayolu T. H., Uzay T.H., Demiryolu T.H., Karayolu T.H., Boru Hattı T., Tüm Taşımacılık Sektörlerine Yönelik Yardımcı H., Diğer Taşımacılık H.
	Diğer Servisler	

Bu sınıflama doğrultusunda çalışma dönemleri itibariyle, İstiklal Caddesi üzerinde meydana gelen değişim;

Yayalaştırma öncesi çalışma alanı içerisinde dağıtım servisleri %49,4 ile en yüksek orana sahiptir. Dağıtım servislerini %13,6 ile iş servisleri, %12,2 ile yapı ve ilgili mühendislik servisleri takip etmektedir. Yayalaştırma sonrası meydana gelen en büyük değişim %4,3 oranında artış ile turizm ve ulaşım ile ilgili servislerde yaşanmıştır. Yayalaştırma sonrası yaşanan bir diğer önemli gelişme de, kültür ve spor servisinde yaşanan artış ile en yüksek üçüncü servis haline gelmesidir. Bu değişimin olmasında yapı ile ilgili mühendislik servisinde yaşanan azalmanın etkisi vardır. 1996 yılında birinci sektör yine %50,0 ile dağıtım servisi, ikinci sektör %15,1 ile iş servisidir. 2005 yılında hizmet sınıflamasında en yüksek üç serviste değişim yaşanmamıştır. Dağıtım servisleri %49,6 ile en büyük, iş servisinde yaşanan düşüşe rağmen %13,2 ile ikinci ve %11,9 ile kültür ve spor servisi üçüncü büyük servis konumundadır. Bu dönemde dikkat çekici bir gelişme de turizm ve ulaşım ile ilgili servislerin, 1996 yılında yaşadığı büyüme devam ettirerek genel içindeki payını %7,1'e çıkartmasıdır (Şekil 3.11.).



Şekil 3.11. 1986-1996-2005 Yıllarında Hizmetlerin WTO Sınıflamasına Göre Dağılımı

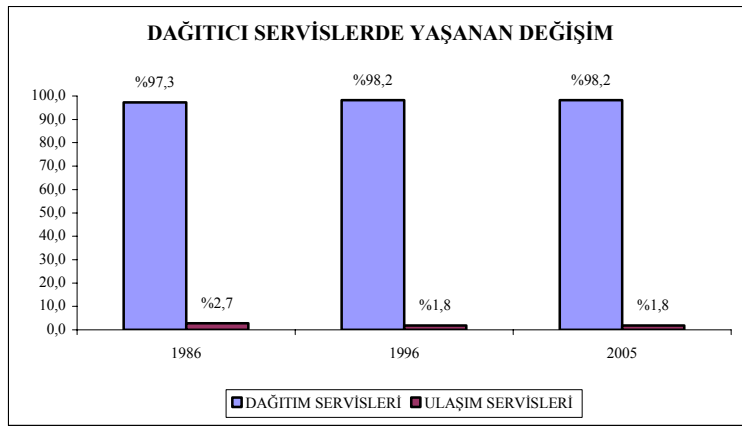
İstiklal Caddesi üzerinde meydana gelen işlevsel değişim, bundan sonraki bölümlerde OECD'nin yapmış olduğu hizmet sınıflaması üst başlık olarak kabul edilmek suretiyle, WTO tarafından yapılan hizmet sınıflamasına göre yapılacaktır (Tablo 3.4.).

Tablo 3.4. OECD-WTO Hizmet Sınıflaması

Üretici Servisler	İş ve Profesyonel S.; Finans S.; Sigorta S.; Emlak S.	İş Servisleri	Profesyonel S., Bilgisayar ve İlgili S., Araştırma ve Geliştirme S., Emlak S., Operatörsüz Kiralama ve Leasing S., Diğer İş Servisleri
		Yapı ve İlgili Mühendislik S.	Binalar İçin Genel M. İşleri, İnşaat Mühendisliği İçin Genel M.İşleri, Tesisat ve Montaj İşleri, Bina Tamamlama İşleri, Diğer
		Finans Servisleri	Sigortacılık; Bankacılık ve Diğer Mali Hizmetler; Diğerleri
Dağıtıcı Servisler	Toptan T.; Perakende T.; Ulaşım S.; Haberleşme	Dağıtım Servisleri	Komisyonculuk, Toptan T., Perakende T., Franchising (İmtiyaz Verme), Diğer
		Ulaşım Servisleri	Deniz T.H., İş Su Yolları T. H., Havayolu T. H., Uzay T.H., Demiryolu T.H., Karayolu T.H., Boru Hattı T., Tüm Taşımacılık Sektörlerine Yönelik Yardımcı H., Diğer Taşımacılık H.
Kişisel Servisler	Otel, Bar, Restoran; Rekreasyon, Eğlence ve Kültürel S.; Domestic S.; Diğer Kişisel S.	Turizm ve Ulaşım İlgili Servisler	Otel ve Lokantalar; Seyahat Acentaları ve Tur Operatörleri H.; Turist Rehberliği H.; Diğer
		Rekreasyon, Kültür ve Spor Servisleri	Eğlence H.; Haber Ajansı H.; Kütüphane, Arşiv, Müze ve Diğer Kültürel Hizmetler; Sportif ve Rekreasyonel H.
		Diğer Servisler	
Sosyal Servisler	Government Proper; Sağlık; Eğitim; Çeşitli Sosyal Servisler	Eğitim Servisleri	İlk Öğretim H., Orta Ö. H., Yüksek Ö. H., Yetişkin Eğitimi, Diğer Eğitim Hizmetleri
		Sağlıkla İlgili ve Sosyal Servisler	Hastane H., Diğer İnsan Sağlığı H., Sosyal H., Diğer

3.4.1.1. Dağıtıcı Servislerde Yaşanan Değişim

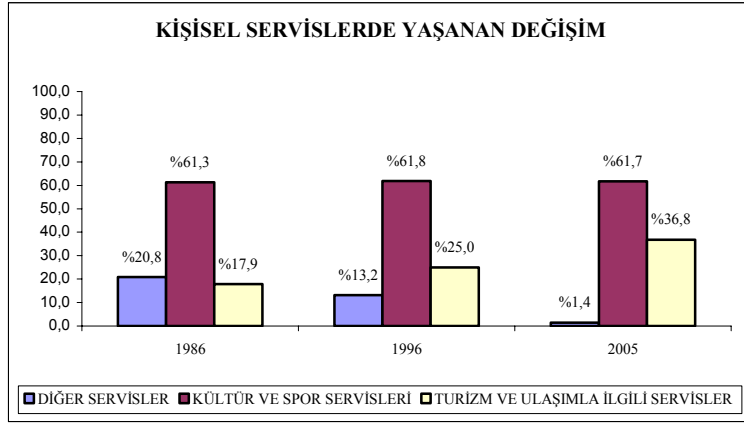
OECD hizmet sınıflamasına göre dağıtıcı servislerin, WTO sınıflamasına göre alt başlıkları dağıtım ve ulaşım servisleridir. Araştırma dönemleri içerisinde, dağıtım ve ulaşım servislerinin toplam dağıtıcı servislerin içerisindeki payında ciddi bir değişim yaşanmamıştır. Fakat bu servislerde faaliyet gösteren işyerlerinin dağıtıcı servisler içerisindeki payı dikkat çekicidir (Dağıtım servisleri %98, ulaşım servisleri %2) (Şekil 3.12). Farkın bu kadar büyük olmasında neden, İstiklal Caddesi'ne tarih boyunca kimlik kazandıran fonksiyonların başında gelen ticaretin, dağıtım servisleri içerisinde yer almasıdır.



Şekil 3.12. 1986-1996-2005 Yıllarında Dağıtıcı Servislerdeki Dağılım

3.4.1.2. Kişisel Servislerde Yaşanan Değişim

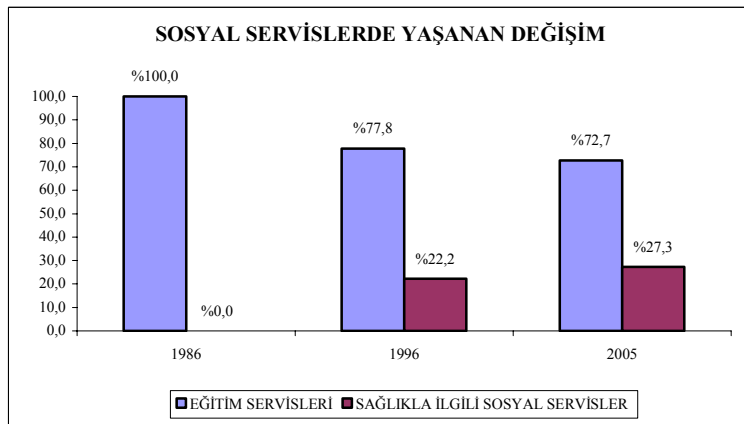
OECD hizmet sınıflamasına göre kişisel servislerin, WTO sınıflamasına göre alt başlıkları kültür-spor, turizm-ulaşım ve diğer kişisel servislerdir. Kişisel servisler içerisinde, yayalaştırma öncesi turizm ve ulaşım ile ilgili işyerlerinin oranı %17,9 iken, yayalaştırma sonrası %25 ve 2005 yılında %36,8 olmuştur. Turizm ve ulaşım ile ilgili işyerlerinde yayalaştırma sonrası yaşanan artış, İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılmasındaki amaçlardan biri olan Beyoğlu'nun turizm merkezi haline gelmesi kapsamında gerçekleştirilen projelerden kaynaklanmaktadır. Çalışma dönemleri içerisinde, kültür ve spor ile ilgili işyerlerinin sayısında %60 oranında bir artış yaşanmasına rağmen, toplam kişisel servisler içerisindeki payında bir değişim olmamıştır. Bu servisler dışında kalan diğer kişisel servisler, yayalaştırma öncesi %20,8'lik bir orana sahipken, 1996 yılında %13,2'ye, 2005 yılında %1,4 gerilemiştir (Şekil 3.13).



Şekil 3.13. 1986-1996-2005 Yıllarında Kişisel Servislerdeki Dağılım

3.4.1.3. Sosyal Servislerde Yaşanan Değişim

OECD hizmet sınıflamasına göre sosyal servislerin, WTO sınıflamasına göre alt başlıkları eğitim ve sağlıkla ilgili servisleridir. Sosyal servisler, çalışma alanı içerisinde %1 oranı altında olmasına rağmen, kendi içerisinde %1000 artış ile en büyük değişimi gösteren servis durumundadır. Yayalaştırma öncesi, İstiklal Caddesi üzerinde sadece 1 tane eğitim servisi varken, yayalaştırma sonrası 1996 yılında 7, 2005 yılında 8 tane olmuştur. Çalışma alanı içerisinde yayalaştırma öncesi yer almayan sağlık servisi, yayalaştırma sonrası 1996 yılında 2 tane, 2005 yılında 3 tane olmuştur (Şekil 3.14.).

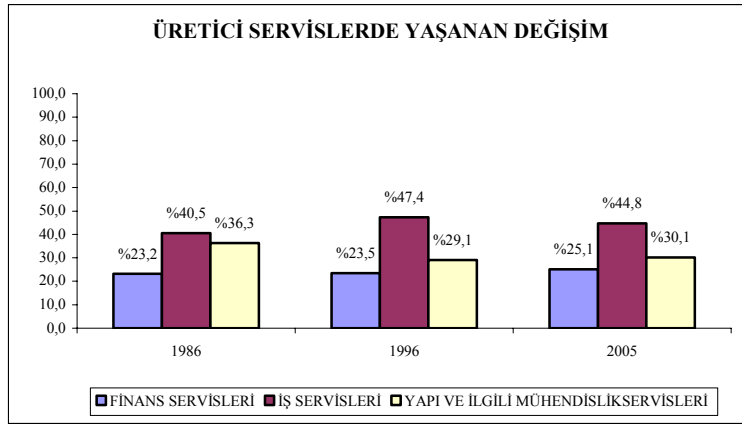


Şekil 3.14. 1986-1996-2005 Yıllarında Sosyal Servislerdeki Dağılım

3.4.1.4. Üretici Servislerde Yaşanan Değişim

OECD hizmet sınıflamasına göre üretici servislerin, WTO sınıflamasına göre alt başlıkları iş, yapı ile ilgili mühendislik ve finans servisleridir. Araştırma dönemleri

içerisinde üretici servislerde yaşanan değişim diğer servislere göre biraz farklılık göstermektedir. Çünkü iş ve yapı ile ilgili mühendisliklerde faaliyet gösteren işyerlerinin, üretici servisler içerisindeki oranı, yayalaştırma sonrası 1996 ve 2005 yıllarında farklı eğilimler içerisinde. Yayalaştırma sonrası 1996 yılında iş servislerinde faaliyet gösteren firmalar %7,2 oranında artış gösterirken, yapı ile ilgili mühendislik firmaları aynı oranda azalmıştır. 2005 yılında ise iş servislerinde faaliyet gösteren firmalarda %2,6 oranında bir azalma olurken, yapı ile ilgili mühendislik firmalarında %1 oranında bir artış olmuştur. Çalışma alanı içerisinde finans kurumlarında, yayalaştırma sonrası bir değişim olmamış, 2005 yılında ise %1,6 oranında bir artış yaşanmıştır (Şekil 3.15.).



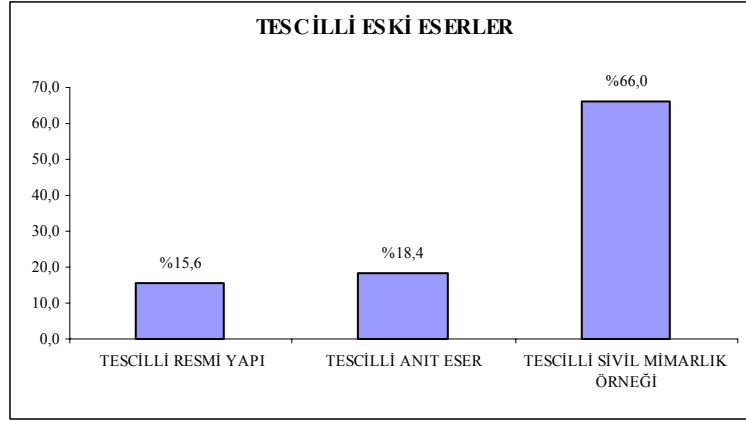
Şekil 3.15. 1986-1996-2005 Yıllarında Üretici Servislerdeki Dağılım

3.4.2. Arazi Topografyası ve Bina Durumlarını Tespite Yönelik Analiz Çalışmaları

İstiklal Caddesi'nin yayalaştırma sonrasında yaşadığı işlevsel değişimin boyutlarını araştırırken, günümüzde çalışma alanının topografyası ve üzerinde yer alan binaların eski eser durumu, kat yüksekliği, yapım cinsleri ve fiziksel durumları tespit edilmiştir. Bu analiz çalışmaları neticesinde;

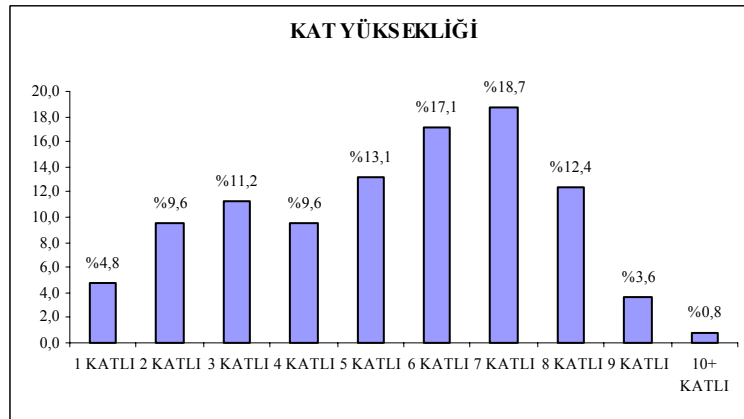
İstiklal Caddesi, geçmişten günümüze önemli bir konumda bulunan Beyoğlu'nun omurgası niteliğinde olmuştur. Bu nedenle İstiklal Caddesi üzerinde yer alan binalar döneminin en güzel mimari özelliklerini göstermektedir. Fakat bu binaların bir çoğu günümüze kadar ayakta kalamamıştır. Bugün hala yerinde olan ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından tescillenmiş binaların sayısı 147'dir. Bu sayı toplam binalar içerisinde yaklaşık %60'lık bir orana denk gelmektedir. Tescilli

binalar kendi içerisinde, anıt eser, sivil mimarlık örneği ve resmi yapılar olarak üç grupta incelenmiştir (bkz.EK-D). Bu gruplar arasında en fazla tescilli sivil mimarlık örneği yapılar bulunmaktadır (Şekil 3.16.).



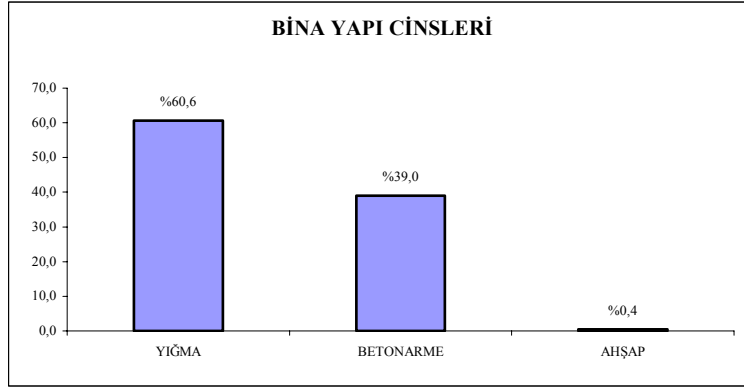
Şekil 3.16. İstiklal Caddesi Üzerindeki Binaların Eski Eser Durumu (Beyoğlu Belediyesi,2005)

Çalışma alanı içerisindeki binalar, İstiklal Caddesi'nin önemini vurgular nitelikte, genellikle yüksek katlı yapılardan oluşmaktadır. Fakat çalışma alanı içerisinde kalan konsolosluk binalarının, dini tesislerin ve eğitim tesislerinin kat sayısının az olması nedeniyle kat yüksekliği ortalama 5,2'dir. (bkz. EK-E) Çalışma alanı içerisinde kalan dini yapıların kat yükseklikleri, komşuluğunda bulunan yapıların kat yükseklikleri emsal alınarak hesaplara dahil edilmiştir. Çalışma alanı içerisinde en yüksek bina Odakule İş Merkezi'dir. Fransız Konsolosluk binası ise 1 katlı yapılar içerisinde en dikkat çekenidir. Çalışma alanı içerisindeki binalardan, toplam binalar içerisinde en fazla olanı %18,7'lik oranı ile 7 katlı binalardır (Şekil 3.17.).



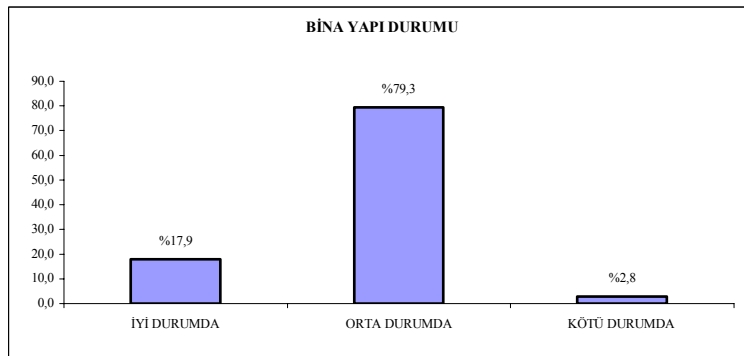
Şekil 3.17. İstiklal Caddesi Üzerindeki Binaların Kat Yüksekliği Dağılımı

Çalışma alanı içerisinde kalan binaların, özellikle tescilli eski eser olan binaların yapı cinsi yığmadır. Cumhuriyet sonrası yapılan dönemdeki binalar ise daha çok betonarme yapılardır. Çalışma alanı içerisinde, Fransız Konsolosluğunun karşısında 1 tane yapı ahşaptır. (bkz. EK-F) Çalışma alanı içerisindeki yapılar ağırlıklı olarak yığma yapılardan oluşmaktadır. Beton malzeme kullanılarak yapılan binalar ise toplam bina içerisinde %39 orana sahiptir (Şekil 3.18.).



Şekil 3.18. İstiklal Caddesi Üzerindeki Binaların Yapı Cinsleri Dağılımı

İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılmasıyla birlikte başlayan değişim süreci içerisinde, İstiklal Caddesi üzerindeki binalarda yenileme çalışmaları başlamıştır. Bu çalışmalar eski eser niteliğindeki binaların restorasyonu olmuştur. Restorasyon çalışmaları özellikle 2000 yılından itibaren yoğunlaşmıştır. Eski eser niteliği taşımayan binalar da ise İstiklal Caddesi'nin tarihi dokusuna uygun cephe düzenlemeleri yapılmıştır. Bütün bu çalışmalar doğrultusunda, İstiklal Caddesi üzerindeki binaların yapı durumları daha iyi hale gelmiştir. (bkz. EK-G) Ama bütün bu çalışmalara rağmen İstiklal Caddesi üzerindeki binalarda, iyi durumda olanların oranı %17,9'dur. Çalışma alanı içerisinde kötü durumda bina çok azdır (Şekil 3.19.).



Şekil 3.19. İstiklal Caddesi Üzerindeki Binaların Yapı Durumu Dağılımı

Çalışma alanı arazisi topografyası incelendiği zaman; İstiklal Caddesi'nin düz bir alan üzerinde olduğu görülmektedir. İstiklal Caddesi'nin en alçak noktası olan Tünel Meydanı'nın deniz seviyesinden yüksekliği 64,59 m, en yüksek noktası olan Taksim Meydanı'nın deniz seviyesinden yüksekliği 77,53 m'dir. Yaklaşık 1300 metre uzunluğunda olan İstiklal Caddesi en yüksek ve en alçak noktaları arasındaki farkın az olması, İstiklal Caddesi'nin yürümeye uygun bir alan olduğu göstermektedir (bkz.EK-H). Bu durum aynı zamanda İstiklal Caddesi'nin eğiminin %2'nin altında olduğunun bir göstergesidir. Fakat İstiklal Caddesi'nin İstanbul Boğazı'na bakan tarafının, özellikle Tünel-Galatasaray arasında kalan kısmı İstiklal Caddesi'nden cephe alan binalardan itibaren büyük bir eğime sahiptir (bkz. EK-I). İstiklal Caddesi'nin güneşlenme açısından değerlendirdiğimiz zaman, Galatasaray Meydanı bir kırılma noktası oluşturmaktadır. İstiklal Caddesi'nin, Taksim-Galatasaray Meydanları arasında kalan kısmı; kuzey, kuzey-doğu, kuzey-batı yönlerine, Galatasaray-Tünel Meydanları arasında kalan kısmı; güney, güney-doğu, doğu yönlerine bakmaktadır (bkz. EK-J).

Yukarıda detaylı olarak anlatılan bina ve arazi tespitlerinden yararlanmak suretiyle, çalışma alanı farklı bölgelere ayrılmıştır. Bu bölgeler, İstiklal Caddesi üzerinde yer alan hizmet fonksiyonun, alt servislere göre yer seçiminde yaşadığı farklılıkları karşılaştırmalı olarak ortaya koymak için kullanılacaktır.

3.4.3. İstiklal Caddesi Yaya Yoğunluğu Tespit Çalışması

Tarih boyunca siyasi, idari, kültürel ve sosyal merkez olan İstiklal Caddesi, bu özelliklerinin doğal bir sonucu olarak kullanım yoğunluğunun çok fazla olduğu bir mekan niteliğindedir. Özellikle yayalaştırma çalışması sonrası sayıları giderek artan kültür ve eğlence yerleri, İstiklal Caddesi ve ona açılan sokaklar üzerinde yaya yoğunluğunu artırmıştır. Günümüzde yaya yoğunluğu o kadar üst seviyelere ulaşmıştır ki; dünyada yaya yoğunluğunun en fazla olduğu caddelerden biri haline gelmiştir. İstiklal Caddesi üzerinde yaşanan bu yaya yoğunluğunu tespit için; hafta içi (Salı-Cuma) ve hafta sonu (Cumartesi-Pazar) olmak üzere 4 gün boyunca, beş farklı saat diliminde (08:00-09:00, 12:00-13:00, 17:00-18:00, 20:00-21:00, 01:00-02:00), İstiklal Caddesi'nin her iki ucunda ve orta noktasında olmak üzere üç farklı noktada (Taksim-Galatasaray-Tünel Meydanları), her iki yönde sayım yapılmıştır (bkz. EK-K).

Yaya sayımı sonuçları genel olarak değerlendirildiği zaman; İstiklal Caddesi'nin en kalabalık olduğu gün Cumartesi'dir. Pazar günü ve hafta içi yoğunluklar birbirine çok yakın çıkmaktadır. Bu durum, İstiklal Caddesi'nin sadece hafta sonu değil aynı zamanda hafta içi de kalabalık olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda gece yoğunluğunun, gündüz yoğunluğundan daha fazla olması da kişisel servislerin fazlalığından kaynaklanmaktadır. Yoğunluk daha çok İstiklal Caddesi'nin Taksim Meydanı girişinde olmaktadır. İstiklal Caddesi'nin en yoğun olduğu zaman Cumartesi günü 20:00-21:00 saatleri arasındadır (ortalama 15822 kişi/saat). Fakat İstiklal Caddesi'ne bağlanan çok fazla sayıda sokak olması, yaya giriş çıkışlarının fazlaca yaşanmasına ve sayım noktaları arasında ciddi farklılıkların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. Özellikle İstiklal Caddesi'nin Tünel Meydanı girişinde yaya yoğunluğunun diğer sayım noktalarına göre çok az olduğunu gözlenmektedir. Öyle ki, Tünel Meydanı'ndaki yaya yoğunluğu zaman zaman saatte 500 kişinin altında kalmaktadır. Bunun en büyük sebebi, bölgede kültür ve eğlence servislerinden çok resmi kurumlar ve iş servislerinin bulunmasıdır.

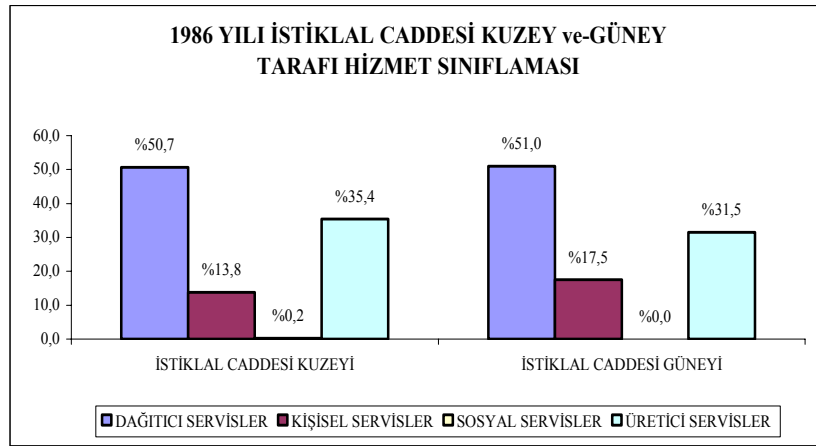
3.4.4. İstiklal Caddesi Üzerindeki İşlevlerin Yer Seçimine Göre Karşılaştırılması

İstiklal Caddesi üzerindeki işlevler, yer seçimi yaparken yaşanan farklılıklar ve çalışma dönemlerindeki değişimlerine göre değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme yapılırken; arazinin topografyası ve binaların fiziksel durumuna göre iki farklı bölgeleme yapılmıştır. Bunlar; İstiklal Caddesi'ni boyuna ikiye bölecek şekilde İstiklal Caddesi'nin her iki tarafı ve enine bölecek şekilde Galatasaray Meydanının Taksim-Tünel Meydanları arasında kalan kısımlarıdır. Bundan sonra İstiklal Caddesi'nin her iki tarafına göre yapılacak değerlendirmede; Taksim Meydanı'ndan Tünel Meydanı'na doğru yolun sağ tarafında kalan binaların cepheleri kuzey ve batı yönüne baktıkları için İstiklal Caddesi'nin kuzey tarafı olarak, sol tarafındaki binaların cepheleri ise güney ve doğu yönüne baktıkları için İstiklal Caddesi'nin güney tarafı olarak tanımlanacaktır.

3.4.4.1. İstiklal Caddesi'nin Kuzey ve Güney Tarafındaki İşlevsel Değişimin Karşılaştırılması

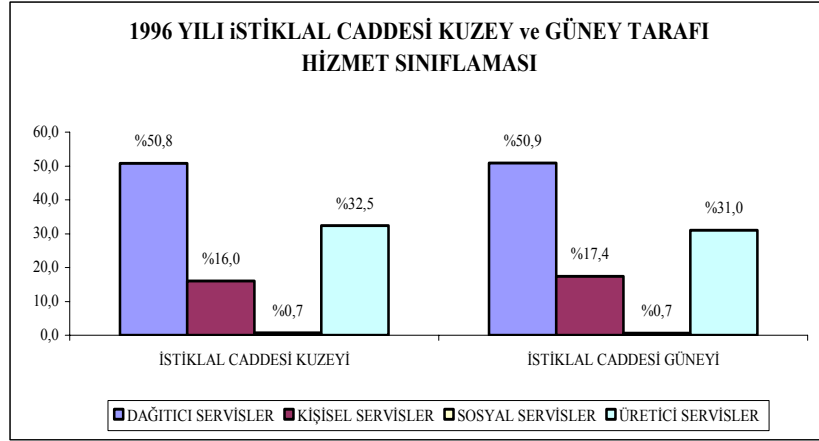
İstiklal Caddesi'nin her iki tarafında meydana gelen işlevsel değişimi OECD hizmet sınıflaması çerçevesinde değerlendirirsek;

Yayalaştırma öncesi, çalışma alanı içerisindeki dağıtıcı servislerin, İstiklal Caddesi'nin her iki tarafındaki oranları birbirlerine çok yakın olup, toplam işyerlerinin yarısını oluşturmaktadır. Yayalaştırma öncesi İstiklal Caddesi'nin güney tarafındaki kişisel servisler, kuzey tarafına göre %3,8 oranında; kuzey tarafındaki üretici servisler, güney tarafına göre %3,9 oranında daha fazladır. Bu da göstermektedir ki; yayalaştırma öncesi İstiklal Caddesi'nin güney tarafında kişisel servisler, kuzey tarafında üretici servisler ağırlıklı bulunmaktadır (Şekil 3.20.).



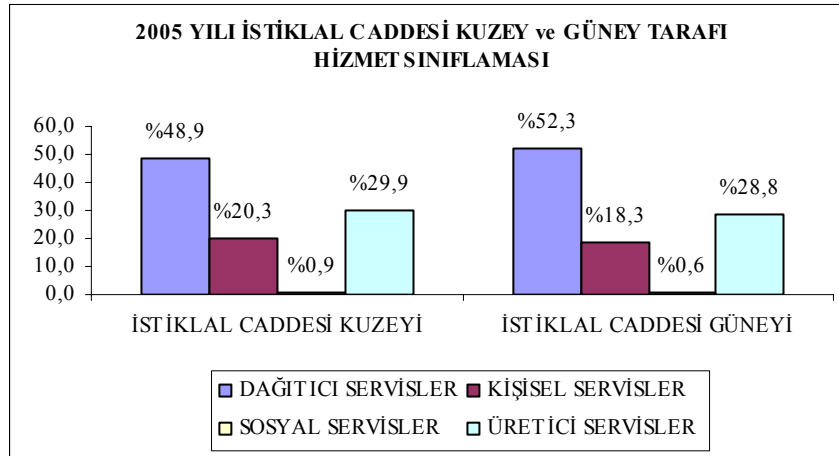
Şekil 3.20. 1986 Yılı İstiklal Caddesi'nin Kuzey-Güney Tarafında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı

Yayalaştırma sonrası İstiklal Caddesi'nin her iki tarafındaki dağıtıcı servislerde ciddi bir değişiklik yaşanmamıştır. Yayalaştırma sonrası İstiklal Caddesi'nin kuzey tarafında kişisel servislerde %2,2 oranında bir artış olurken, üretici servislerde %2,9 oranında bir azalma olmuştur. İstiklal Caddesi'nin güney tarafında ise kişisel ve üretici servislerde faaliyet gösteren işyerlerinin oranında önemli bir değişim gerçekleşmemiştir. Yayalaştırma sonrası İstiklal Caddesi'nin güneyinde meydana gelen dikkat çekici değişim, daha önce bölgede bulunmayan sosyal servislerin faaliyet göstermeye başlamasıdır (Şekil 3.21.).



Şekil 3.21. 1996 Yılı İstiklal Caddesi'nin Kuzey-Güney Tarafında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı

2005 yılında yaşanan değişimleri değerlendirecek olursak; dağıtıcı servislerde İstiklal Caddesi'nin kuzey tarafında azalma, güney tarafında artış yaşanmıştır. İstiklal Caddesi'nin her iki tarafında üretici servislerde azalma, kişisel servislerde artış söz konusudur. Üretici servislerin yayalaştırma sonrası yaşadığı azalma, 2005 yılında İstiklal Caddesi'nin her iki tarafında aynı oranda devam etmiştir. Kişisel servisler ise 1986 ve 1996 yıllarında İstiklal Caddesi'nin güney tarafında daha fazla iken, 2005 yılında yaşanan artış ile İstiklal Caddesi'nin kuzey tarafında %20,3 oranı ile daha fazla hale gelmiştir (Şekil 3.22.).

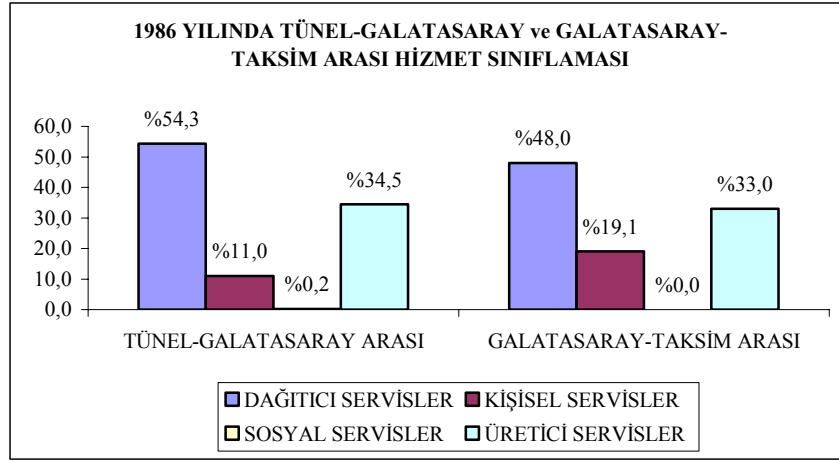


Şekil 3.22. 2005 Yılı İstiklal Caddesi'nin Kuzey-Güney Tarafında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı

3.4.4.2. İstiklal Caddesi'nin Tünel-Galatasaray Meydanları ve Galatasaray-Taksim Meydanları Arasındaki İşlevsel Değişimin Karşılaştırılması

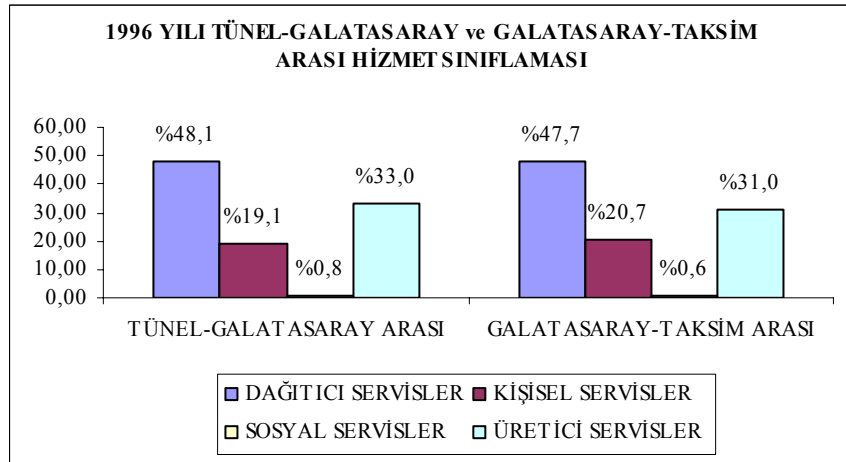
Tünel-Galatasaray ve Galatasaray-Taksim arasında meydana gelen işlevsel değişimi, OECD hizmet sınıflaması çerçevesinde değerlendirelim;

Yayalaştırma öncesi Tünel-Galatasaray arasındaki dağıtıcı servislerde faaliyet gösteren işyeri sayısının, Galatasaray-Taksim arasındaki işyerlerine göre daha az olmasına rağmen toplam işyerleri içerisindeki oranı %6,3 daha fazladır. Kişisel servislerin dağılımında; Galatasaray-Taksim arasındaki işyerlerinin toplam işyerlerine oranı %19,1 iken, Tünel-Galatasaray arasında bu oran %11'dir. Üretici servislerdeki işyerlerinin bölgelerdeki dağılımı birbirlerine yakın olup farklılık göstermemektedir (Şekil 3.23.).



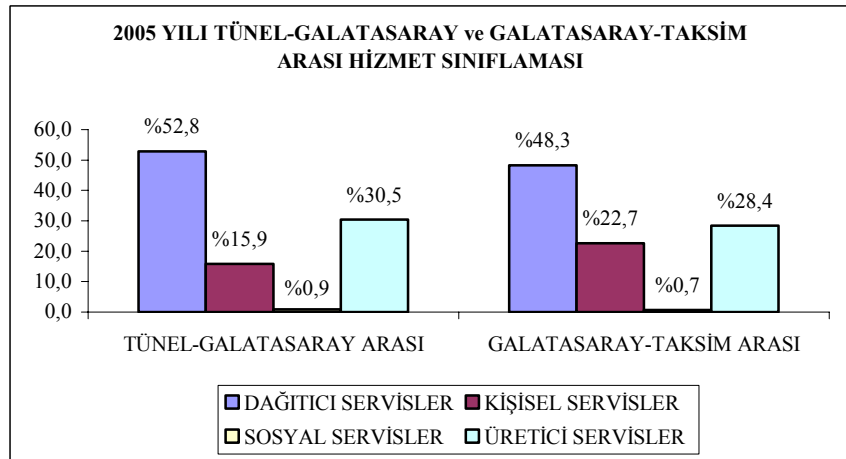
Şekil 3.23. 1986 Yılı İstiklal Caddesi'nin Tünel-Galatasaray ile Galatasaray-Taksim Arasında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı

Yayalaştırma sonrası Galatasaray-Taksim arasındaki bütün servislerde faaliyet gösteren işyerlerinin toplam işyerleri içerisindeki oranı, 1986 yılına göre ciddi bir değişiklik yaşamamıştır. Yayalaştırma sonrası yaşanan değişim daha çok Tünel-Galatasaray arasında meydana gelmiştir. Tünel-Galatasaray arasında yayalaştırma sonrası, dağıtıcı servislerde %6,2, üretici servislerde %1,4 oranında bir azalma yaşanırken, kişisel servislerde ise %8,1 oranında artış olmuştur (Şekil 3.24.).



Şekil 3.24. 1996 Yılı İstiklal Caddesi'nin Tünel-Galatasaray ile Galatasaray-Taksim Arasında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı

2005 yılında yaşanan değişim; Galatasaray-Taksim arasında dağıtıcı ve kişisel servislerde pek fazla olmamıştır. Fakat üretici servislerde %3 civarında bir azalma görülmüştür. Tünel-Galatasaray arasındaki değişim; 1996 yılına göre tam tersi bir değişim göstermiştir. Dağıtıcı servislerde %4,7 oranında artış, kişisel servislerde %3,3 oranında bir azalma yaşanmıştır. Kişisel servislerde yaşanan bu azalmaya rağmen, yayalaştırma öncesine göre karşılaştırma yapılırsa bu servislerde %4,86'lık bir artış yaşandığı görülmektedir. Bu dönemde üretici servislerde azalma devam etmiştir (Şekil 3.25.).



Şekil 3.25. 2005 Yılı İstiklal Caddesi'nin Tünel-Galatasaray ile Galatasaray-Taksim Arasında OECD Hizmet Sınıflamasının Dağılımı

3.4.5. Bulguların Değerlendirilmesi

İstiklal Caddesi'nden cephe alan binalarda faaliyet gösteren İstanbul Ticaret Odası'na kayıtlı işyerleri, OECD hizmet sınıflaması çerçevesinde incelendiği zaman; dağıtıcı ve üretici servislerde azalma, sosyal ve kişisel servislerde artış yaşandığı tespit edilmiştir. Dağıtıcı servislerdeki azalma ve sosyal servislerdeki artış %1'in altında olmuştur. Bu nedenle üretici ve kişisel servislerde yaşanan değişim daha dikkat çekicidir. Meydana gelen işlevsel değişim, çalışma dönemlerine ve işlevlerin yer seçiminde farklılaşmalarına göre daha detaylı olarak aşağıda değerlendirilmektedir.

Sosyal Servisler: Çalışma alanı içerisinde yayalaştırma öncesi toplam işyerleri (1115 tane) arasındaki sayısı sadece 1 tane olan “sosyal servisler”, yayalaştırma sonrası 1996 yılında 9'a, 2005 yılında 11'e yükselmiştir. Sosyal servislerin söz konusu artışına rağmen; toplam işyerleri içerisindeki payı %1'in altında kalmıştır. İstiklal Caddesi üzerinde sosyal servislerin dağılımı, homojen bir dağılım göstermemiş ve sosyal servisler bir bölgede toplanmamıştır.

Dağıtıcı Servisler: İstiklal Caddesi genelinde, araştırma dönemleri içerisindeki dağıtıcı servisler oranında kıyaslamalı olarak ciddi bir değişiklik olmamasına rağmen; bütün dönemlerde %50 civarındaki payıyla hakim işlev durumundadır. Dağıtıcı servislerde yaşanan değişim, daha çok yer seçimindeki farklılaşma ile olmaktadır. Konsolosluk, dini tesis ve eğitim tesisleri gibi büyük arazilere sahip resmi kurumların İstiklal Caddesi'nin güneyinde yer almasından dolayı, Dağıtıcı servisler içerisindeki işyerleri, İstiklal Caddesi'nin kuzeyinde ağırlıklı olarak yer almışlardır. Bu durum yayalaştırma öncesi ve sonrasında da değişmemiştir, ancak dağıtıcı servisler içerisindeki işyerlerinin dağılımı Taksim-Galatasaray ve Galatasaray-Tünel arasındaki bölgelerde farklılık göstermektedir. Yayalaştırma öncesi Taksim-Galatasaray arasındaki işyerleri sayısı daha fazla iken, yayalaştırma sonrası Galatasaray-Tünel arasında işyerleri sayısı artmıştır. Galatasaray-Tünel arasındaki artışın Taksim-Galatasaray arasındaki artışa göre daha fazla olması, yayalaştırma öncesi köhnemenin daha çok olduğu Galatasaray-Tünel arasındaki bölgede yayalaştırma sonrası iyileştirme çalışmalarına ağırlık verilmesinden kaynaklanmaktadır.

Üretici Servisler: İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması sonrası üretici servislerde faaliyet gösteren işyerlerinin, toplam işyerleri içerisindeki oranında %4,2 azalma olmuştur. Bu azalma, üretici servisleri oluşturan alt başlıklar içerisinde en fazla yapı ile ilgili mühendislik servisinde yaşanmıştır. Finans kurumlarında yayalaştırma sonrası önemli bir değişim gözlenmemektedir. 1986 yılında finans kurumlarının toplam işyeri içerisindeki oranı %7,8 iken, 1996 ve 2005 yıllarında %7,4 olmuştur. Finans kurumlarının, İstiklal Caddesi üzerindeki yer seçimi, çalışma dönemleri içerisinde homojenlik göstermektedir. Üretici servislerin bir diğer alt başlığı olan iş servislerinin, İstiklal Caddesi genelindeki payında %1 oranında bir değişim yaşanmıştır. İş servislerindeki değişimin bu kadar az olmasına rağmen, işyerleri sayısındaki değişim dikkat çekicidir. Örneğin; araştırma dönemleri içerisinde Tünel-Galatasaray arasındaki işyeri sayısındaki artış %35 oranında iken, Galatasaray-Taksim arasında %12'dir. Aynı şekilde İstiklal Caddesi'nin güney tarafındaki artış %40 iken, kuzey tarafında %14 olmuştur. Bu farklılaşmanın en büyük nedeni işyeri sayısındaki artışın fazla olduğu bölgelerde erişilebilirliğin ve otopark imkanının fazla olmasıdır. Üretici servislerin alt başlığı olan yapı ile ilgili mühendislik faaliyetlerinde yaşanan azalma, daha önce de belirttiğim üzere, çalışma alanı genelinde üretici servislerde yaşanan azalmanın asıl nedenidir. Yapı ile ilgili mühendislik faaliyetlerinde yaşanan azalma Taksim-Galatasaray ile Galatasaray-Tünel arasında aynı oranlarda olurken, İstiklal Caddesi'nin kuzeyinde %11,2 güneyinde ise %3 oranında olmuştur.

Kişisel Servisler: İstiklal Caddesi üzerinde yayalaştırma çalışması sonrası toplam işyerleri içerisindeki oranında artışın olduğu iki servisten birisi kişisel servistir. Kişisel servisler, çalışma alanı içerisinde en büyük artışı göstermesine rağmen, alt başlıklarından biri olan diğer servislerde yayalaştırma sonrası bir azalma olmaktadır. Bu sonuç göstermektedir ki; kişisel servislerdeki artış, kültür-spor ve turizm-ulaşımla ilgili servislerde yaşanmıştır. Özellikle turizm ve ulaşım ile ilgili firmalarda yaşanan %4,3 oranında artış dikkat çekicidir. turizm ve ulaşım ile ilgili firmaların sayısında yaşanan artış kendi içerisinde değerlendirildiğinde %229 gibi yüksek bir artış olduğu gözlenmektedir. Turizm ve ulaşım ile ilgili firmalar, 1986-1996 yılları arasında daha çok Taksim-Galatasaray arasında olmasına rağmen, 2005 yılında Tünel-Galatasaray arasında daha fazladır. Bu değişimde son yıllarda Galata Kulesi civarında yaşanan dönüşüm çalışmalarının etkisi büyüktür. Turizm ve ulaşım ile ilgili firmaların, İstiklal

Caddesi'nin her iki tarafındaki dağılımına baktığımızda; İstiklal Caddesi'nin güney tarafının eğim ve yöneliş itibarıyla İstanbul Boğazı'nı görür bir konumda olmasından dolayı bu bölgede daha fazla olduğu görülmektedir. Kişisel servislerin alt başlığı olan kültür ve spor ile ilgili işyerlerinde, yayalaştırma sonrası yaşanan değişim %2,4 oranında bir artış şeklinde olmuştur. Bu artış ile kültür ve spor servisi 1996 ve 2005 yıllarında İstiklal Caddesi genelinde 3. büyük servis konumuna gelmiştir. Kültür ve sporla ilgili işyerlerinin, bütün çalışma dönemleri içerisinde Taksim-Galatasaray arasındaki oranının, Galatasaray-Tünel arasındaki oranından yaklaşık iki kat daha fazla olduğu görülmektedir. Farkın bu kadar fazla olmasında Galatasaray-Taksim arasında yoğun olarak faaliyet gösteren sinemaların etkisi büyüktür. Kültür ve spor ile ilgili işyerlerinin, İstiklal Caddesi'nin her iki tarafındaki dağılımına bakıldığında; 1986 yılında İstiklal Caddesi'nin güneyinde, 1996-2005 yıllarında kuzeyinde daha fazla olduğu saptanmıştır. Yayalaştırma öncesi ve sonrası yaşanan bu değişimin en büyük sebebi, İstiklal Caddesi'nin kuzey tarafının, toplu taşıma araçları ile erişilebilirliğinin daha fazla olmasıdır.

4. SONUÇLAR

Sanayi Devrimi'nin bir sonucu olarak ulaşım, iletişim ve üretim teknolojilerinde büyük bir değişim yaşanmıştır. Bu değişimin, kent merkezlerinde meydana getirdiği olumlu sonuçların yanısıra olumsuz yansımaları da bulunmaktadır. Olumsuz gelişmelerin başında, artan taşıt kullanımının ortaya çıkmasıyla yaşanan yaya-taşıt problemleri ve sosyal-çevresel sorunlar yer almaktadır. Yaşanan olumsuzlukları gidermek için üretilen çözümler arasında yayalaştırma uygulamaları da gelmektedir. Özellikle kent merkezlerinde gerçekleştirilen yayalaştırma uygulamaları ile yayalaştırılan sokaklar; ticaret, kültür ve eğlence aksı olmak gibi farklı roller kazanmışlardır. Yayalaştırılan sokakların aldığı yeni roller, aslında yayalaştırılan bölgelerde yapılan çeşitli düzenlemeler yardımıyla kendiliğinden oluşmuştur.

Ülkemizdeki yayalaştırma uygulamalarının, kent merkezi içerisindeki etkisi itibarıyla en büyüğü 1990 yılında İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılması olmuştur. Tez çalışmasının amacını oluşturan; İstiklal Caddesi'nde yayalaştırma sonrası meydana gelen işlevsel değişimin boyutlarını ortaya koymak doğrultusunda; İstanbul Ticaret Odası'na 1986-1996-2005 yıllarında kayıtlı işyerleri, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) ve Dünya Ticaret Örgütü'nün (WTO) yapmış olduğu hizmet sınıflamaları çerçevesinde araştırılmıştır. Bu çalışmalar sonucunda; çalışma alanı içerisinde, yayalaştırma öncesinde (1986 yılı) ve yayalaştırma sonrasında (2005 yılı) işyerleri sayısında %28 artış yaşanmasına rağmen, toplam işyeri içerisindeki payına göre “dağıtıcı servisler” %0,3, “üretici servisler” %4,2 oranlarında azalmış; “sosyal servisler” %0,7, “kişisel servisler” ise %3,8 oranlarında artmıştır.

Yayalaştırma çalışması öncesi ve sonrasında “dağıtıcı servisler” (perakende ticaret, toptan ticaret, ulaşım ile ilgili işyerleri) ortalama %50'lik bir oranla toplam işyerleri içerisinde en büyük paya sahiptir. Dağıtıcı servislerin kendi içindeki dağılımında; ulaşım ile ilgili servislerde faaliyet gösteren işyerleri %2 gibi çok düşük bir orana sahip iken toptan ve perakende ticaretle uğraşan işyerlerinin oranı %98'dir. Bu

sonuçlar da göstermektedir ki; tarih boyunca bir ticaret aksı özelliği gösteren İstiklal Caddesi, bu özelliğini devam ettirmektedir.

İstiklal Caddesi'nde yapılan yayalaştırma çalışması, “sosyal servisler” üzerinde önemli bir değişikliğe neden olmamıştır. Sosyal servislerin kendi içerisindeki değişimi çok büyük oranlarda olmasına rağmen, çalışma alanı içerisindeki payı işlevsel değişimi yansıtacak nitelikte değildir. Erişilebilirliğin önemli olduğu sosyal servislerde, daha çok taşıt yollarının tercih edilmesi bu sonucu etkilemiştir.

Beyoğlu'nun bir turizm ve kültür alanı olarak düzenlenmesi kapsamında üst ölçekli plan kararları doğrultusunda yayalaştırılan İstiklal Caddesi, yayalaştırma projesi amacına uygun olarak, “turizm-ulaşım” ve “kültür-spor” servislerinde önemli artışlar olmuştur. Bu artışlar kendi içerisinde değerlendirildiği zaman, turizm ve ulaşımla ilgili servislerde faaliyet gösteren işyerleri %229, kültür ve sporla ilgili servislerde faaliyet gösteren işyerleri %61 artış oranı ile değişimin boyutlarını ortaya koymaktadır.

İstiklal Caddesi'nde 1986-1996-2005 yılları arasında meydana gelen işlevsel değişim, arazi topografyası ve çalışma alanı içerisindeki binaların fiziksel durumları neticesinde oluşturulan bölgeler ölçeğinde de değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeye göre; “dağıtıcı servisler”, Tünel-Galatasaray ve Galatasaray-Taksim arasında eşit dağılmakla birlikte Tünel-Galatasaray arasındaki işyerleri sayısında artış daha fazladır. “Kişisel servisler” Taksim-Galatasaray arasında özellikle sinemaların yoğun olarak bulunması, İstiklal Caddesi'nin güneyinde ise arazinin topografyası nedeniyle İstanbul Boğazı'nın grlebilmesinden dolayı yoğunlaşma yaşanmaktadır. “retici servisler” içerisinde yer alan profesyonellik gerektiren büyük firmalar otopark imkanının ve erişilebilirliğin daha fazla olması nedeniyle Tünel-Galatasaray arasında, küçük büro niteliğinde olan mühendislik servisleri de Taksim-Galatasaray arasında yer seçmiştir. “Sosyal servisler”in çalışma alanı içerisindeki dağılımında dikkat çekici bir eğilim bulunmamaktadır.

Bütün bu değişimler göstermektedir ki; İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılmasıyla birlikte üretici servislerden, kişisel servislere doğru bir değişim söz konusudur. Bu tespitler “Merkezi İş Alanı içerisinde yapılan yayalaştırma çalışmaları, yayalaştırılan alan üzerindeki hizmet fonksiyonunun tür ve yoğunluğunu değiştirir” hipotezini kanıtlamıştır.

KAYNAKLAR

- Akın, N.,** 1998. 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera, Literatür Yayıncılık, İstanbul
- Akkal, L.B.,** 1994. İstanbul'da Merkezi İş Alanında Hizmet Sektörü Faaliyetlerinin Yer Seçimi Özelliklerinin Saptanması, İTÜ Araştırma Fonu, İstanbul
- Aru, K.A.,** 1965. Yayalar, Taşıtlar: Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul
- Bademli, R.,** 2000. Azgelişmiş Ülkelerde Kent Merkezleri Nasıl Dönüşüyor, *İstanbul Dergisi*, **35**, 82-87
- Berk, İ.,** 1990. Pera, Adam Yayınları, İstanbul
- Beyoğlu Belediyesi.,** 2004. Beyoğlu Belediyesi İstiklal Caddesi Fotoğraf Kataloğu, Mas Matbaacılık, İstanbul
- Beyoğlu Belediyesi.,** 2004. Geçmişten Günümüze Beyoğlu, Fesan Ofset, İstanbul
- Brambilla, R., Longo, G.,** 1977. For Pedestrians Only, Planing, Design and Management of Traffic-Free Zones, Whitney Library of Design, New York
- Carmona, M.,** 2003. Public Places, Urban Spaces, Architectural Press, Oxford
- Cengiz, H.,** 1984. Ekonomik İşlevlerin Büyük Şehirsal Merkezlerde Desantralizasyon Olguları-İstanbul Metropolitan Alanında MİA ve Alt Merkezlerde Desantralizasyon Ölçütleri Üzerine Bir Deneme, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul
- Cezar, M.,** 1991. 19. Yüzyıl Beyoğlu'su, Ak Yayınları, İstanbul
- Çelik, Z.,** 1993. The Remaking of İstanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century, University of California Press, Berkeley
- Çıracı, H.,** 1994. İstanbul Merkezi İş Alanı Arazi Değer Modeli, İTÜ Araştırma Fonu, İstanbul
- Dökmeci, V., Çıracı, H.,** 1990. Tarihsel Gelişim Sürecinde Beyoğlu, Turing Yayınları, İstanbul

- Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, 1994. Cilt 2-4, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, Ana Basım A.Ş., İstanbul
- Eryoldaş, A.**, 1996. İletişim Etkinliğinden Metropolitan İş Alanının Yeri, *Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu*, İTÜ, İstanbul, 17-19 Eylül, s. 275-284
- Gehl, J., Gemzoe, L.**, 2001. New City Spaces, Danish Architectural Press, Copenhagen
- Gerçek, H.**, 1998. Arazi Kullanımı-Ulaşım İlişkisi Çerçevesinde İstanbul Ulaşımının Bugünü ve Geleceği, *Kent Gündemi*, **5**, 26-30
- Giritlioğlu, C.**, 1991. Şehirselsel Mekan Ögeleri ve Tasarımı, İTÜ, İstanbul
- Goossens, J., Guinee, A., Oosterhoff W.**, 1995. Public Space: Design, Layout, and Management of Public Open Space in Rotterdam, 010 Publishers, Rotterdam
- Göçer, O.**, 1984. Şehirlerde Ticaret Alanları, İTÜ Yayınları, İstanbul
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi.**, 1990. 1/25.000-1/2000-1/500 Ölçekli İstiklal Caddesi Yaya Bölgesi Düzenleme Projesi Çalışma Raporu, İstanbul
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi.**, 1995. 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan Raporu, İstanbul
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi.**, 2006. Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu, İstanbul
- İstanbul Ticaret Odası.**, 2005. 1986-1996-2005 Yılları İstanbul Ticaret Odası İşyeri Sicil Bilgileri, İstanbul
- Jacobs, A.B.**, 1993. Great Streets, MIT Press, Cambridge
- Karabay, H.**, 1995. Kent İçinde Yaşayabilir-Yaşanabilir Kentsel Mekanların Planlamasında Bir Politika: Yayalaştırma ve Kentleşmeye Katkısı, *Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu*, İTÜ, İstanbul, 5-6-7 Haziran, s. 85-93.
- Keleş, R.**, 1980. Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara
- Kennedy, D., Kennedy, M.I.**, 1974. The inner city, Paul Elek, London
- Kılınçaslan, İ.**, 2002. Kentleşmenin Ekonomik Yönleri, İTÜ Yayınları, İstanbul
- Kılınçaslan, T., Kılınçaslan, İ.**, 1991. Raylı Taşıt Sistemleri ve İstanbul Ulaşımında Gelişmeler, *İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi*, İTÜ, İstanbul, 16-18 Aralık, s. 38-48.
- Kıray, M.B.**, 1984. İstanbul: Metropolitan Kent, *Mimarlık Dergisi*, **1**, 28-33.
- Kıray, M.B.**, 1998. Kentleşme Yazıları, Bağlam Yayıncılık, İstanbul

- Korça, P., Türkoğlu, H.,** 1991. Şehir Merkezinde Şehirsel Tasarım: Kuzey Amerika Deneyimi, *1. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu*, MSÜ, İstanbul, 23-24 Mayıs, s. 233-239.
- Kuban, D.,** 1996. İstanbul Bir Kent Tarihi: Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul
- Kubat, A.S.,** 1990. İstanbul Merkezi İş Alanı Sınırlarının Saptanması: Beyoğlu Bölgesinden Örneklem, İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, İstanbul
- Mantran, R.,** 1986. 17. Cilt 1, Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul: Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi, V Yayınları, Ankara
- Monheim, R.,** 1996. Parking Manegement and Pedestrinization as Strategies for Successful City Centre, *Avrupa Ulaştırma Başkanlığı Konferansı*, İTÜ, Bucherast, s. 45-136.
- Montanari, M., Curdes, G., Forsyth L.,** 1993. Urban Landscape Dynamics: a Mitli-level Innovation Process, Avebury, Aldershot
- Moudon, A.V.,** 1991. Public Streets for Public Use, Columbia University Press, New York
- Ocakçı, M.,** 1989. Metropolitenleşme Sürecinde İmalat Sanayi ve Metropoliten Şehir İlişkileri, *Doktora Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- OECD.,** 2006. <http://www.oecd.org/dataoecd/10/48/2079561.pdf>
- Prokai, T.,** 1999. Understanding Impacts of Pedestrian Friendly Streets In Urban Retail Areas, *Master Degree Thesis*, The University of Guelph, Canada
- Relph, E.C.,** 1987. The Modern Urban Landscape, Johns Hopkins University Press, Baltimore
- Robertson, K.A.,** 1994. Pedestrian Malls and Skywalks: Traffic seperation Strategies in American Downtown, Athenaeum Press Ltd., Newcastle
- Rubenstein H.M.,** 1992 Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces, Wiley, New York
- Southworth, M., Joseph, E.B.,** 1997. Steets and the Shaping of Towns and Cities, McGraw-Hill, New York
- Suher, H., Ocakçı, M., Berköz, L.,** 1991. Kent Merkezinde Yaya-Taşıt İlişkileri, Yayalaştırma, *1. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu*, MSÜ, İstanbul, 23-24 Mayıs, s. 246-256.
- Tekeli, İ.,** 1993. 1839-1980 Arasında İstanbul'un Planlama Deneyimleri, *İstanbul Dergisi*, 4, 26-38

- Tekeli, İ.**, 1994. The Development of the İstanbul Metropolitan Area, Kent Press, İstanbul
- Tekeli, İ.**, 2001. Dünya Kenti Olma Sürecinde Akımlar Mekanın Yeniden Biçimlendiren İstanbul, *İstanbul Dergisi*, **37**, 88-93
- Tezer, A.**, 1995. City and Culture, Urban Sustainability and Cultural Processes International Conference, Stockholm, 17 Mayıs,
- Tezer, A.**, 1995. Tarlabası Yol Genişletilmesinin ve İstiklal Caddesi Yayalaştırmasının Kentsel Çevre Kalitesine Etkisi, *Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu*, İTÜ, İstanbul, 5-6-7 Haziran, s. 78-84.
- Üsdiken, B.**, 1999. Tarih İçinde Pera, Akbank Kültür ve Sanat Kitapları, İstanbul
- Warren, R.**, 1998. The Urban Oasis: Guideways and Greenways in the Human Environment, McGraw-Hill, New York
- WTO.**, 2006. <http://www.wto.org>
- Yenen, Z., Dinçer, İ., Şengezer B., Yakar H., Dikçınar B.**, 1996. İstanbul Metropolitan Alanında Merkez Gelişimi ve Tarihi Yarımada'nın Değişen Rolü, *Habitata Doğru İstanbul 2020 Sempozyumu*, İTÜ, İstanbul, 17-19 Eylül, s. 285-303.
- Yerasimos, S.**, 1996. Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul
- Yılmaz, Ü.**, 1992. Şehiriçi Ulaşım Düzenlemelerine Bir Örnek Olarak ABD'de Şehir Merkezlerinde Yayalaştırma Uygulamaları, *İstanbul 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi*, İTÜ, İstanbul, 16-18 Aralık, s. 157-168.
- Ziyaoğlu, R.**, 1989. 21. Yüzyıl Yaklaşırken Beyoğlu ve İstiklal Caddesi, Beyoğlu Belediye Başkanlığı Yayınları, İstanbul

EKLER

EK A. Çalışma Alanı İçerisindeki Binaların Cephe Fotoğrafları

EK B. İstanbul Ticaret Odası Meslek Grupları Listesi

EK C. İstanbul Ticaret Odası Meslek Gruplarının OECD Hizmet Türlerine Göre Sınıflandırması

EK D. Eski Eser Analiz Paftası

EK E. Kat Yüksekliği Analiz Paftası

EK F. Bina Yapı Cinsi Analiz Paftası

EK G. Bina Yapı Durumu Analiz Paftası

EK H. Eşyükselti Analizi Paftası

EK I. Eğim Analizi Paftası

EK J. Yönlenme Analizi Paftası

EK K. İstiklal Caddesi Yaya Sayımı



EK B. İSTANBUL TİCARET ODASI MESLEK GRUPLARI LİSTESİ

İTO'nın hazırlamış olduğu 1986-1996-2005 yılları için meslek grupları listesi aşağıdaki gibidir.

Meslek Grupları Listesi

1. Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar İhracatları
2. Yaş Ve Kuru Meyve Ve Sebze İhracatları
3. Yağlar Ve Gıda Maddeleri İhracatları
4. Sanayi Mamulleri İhracatçıları
5. Hayvani Mahsuller Ve İhracatçıları
6. Yaprak Tütün Ve İhracatçıları
7. Tiftik, Yapak, Keçi Kılı, Paçavra Ve İhracatçıları
8. Su Mahsulleri Ve İhracatçıları
9. Orman Ürünleri
10. Filmcilik, Reklamcılık, Tiyatro, Sinema, Yeli Film İhracatçıları
11. Toprak Ürünleri, Çimento Üretici Ve İhracatçıları
12. Halı, Kilim Ve İhracatçıları
13. Canlı Hayvan Ve İhracatçıları
14. Kasaplar, Tavukçular
15. Hububat, Bakliyat
16. Yağlı Tohumlar Ve Bahçe Kùltürleri
17. Yaş Meyve Ve Sebze
18. Soğan, Sarımsak, Patates
19. Bakkaliye
20. Aktariye Ve Kuru Yemiş
21. Yağ, Peynir, Yoğurt
22. Zeytin, Zeytinyağı, Gül Yağı
23. Hububat, Temizleme, Öğütme Ve Ekmek Fabrikaları
24. Şekerli Mamuller, Konserve Ve, Alkollü Ve Alkolsüz İçki
25. Mensucat
26. Yünlü Kumaş Amilleri
27. Trikotaj
28. Tuhafiye
29. Bilumum İplik

30. Hazır Giyim Ve Konfeksiyon
31. Ham Ve Mamul Deri, Saraciye Ve Hazır Kürk
32. Ayakkabı İmalatçıları Ve Satıcıları
33. Örme
34. Tüccar Terziler, Gelinlik Ve Moda Evleri
35. Boyahaneler, Elbise Temizleyicileri Ve Çamaşırhaneler
36. İnşaatçılar
37. Demir Ve Çelik Üretici Ve Satıcıları
38. Nalburiye
39. Sıhhi Ve Isı Tesisatı Malzeme Ve Cihazları
40. Cam
41. İnşaat Ve Taşıt Boyaları
42. Elektrik Tesisat Malzemesi Ve Elektronik
43. Elektrikli Aletler Ve Cihazlar
44. Her Nevi Ziraat Makinaları Ve Aletler
45. Her Nevi Makine Ve Ekipmanları
46. Demir Hırdavat
47. Bilumum Kara Ve Deniz Motorları
48. Kamyon, Otomobil, Lastik
49. Kamyon, Otomobil, Otobüs Yedek Parça
50. Fotoğraf Ve Sinema Makinaları Malzemeleri, Fotoğrafhaneler
51. Pamuk, Keten, Kendir, Çuval, Sızal Ve Elyaf Mamulleri
52. Tuhafiye Hırdavatı
53. Kuyumculuk, Mücevhercilik, Gümüşçülük
54. Mobilya Ve Ahşap Eşya
55. Zücade
56. Eczaneler, Ecza Depoları, Tıbbi Müstahzar İml. İth..
57. Tıbbi Aletler Ve Dişçilik Malzemesi
58. Tıbbi İspençiyarı Malzeme
59. Kimyevi Madde Ve Kimyevi Boya
60. Odun, Kömür Ve Maden Kömürü
61. Petrol Arama, Rafineri Ve Satış
62. Bankalar Ve Finans Kuruluşları
63. Yurtiçi Ve Yurtdışı Bayındırlık Mütahhithleri
64. Yurtiçi Ve Yurtdışı Nakliyat, Kargocular Ve Nakliyat Kom.

65. Kağıt
66. Kitap, Matbaa, Karton Kutu
67. Bilumum M  teahhitler
68.   zel Eēitim Ve   ēretim Kurumları Ve Kuruluşları
69. Otel, Lokanta Ve Eēlence Yerleri
70. Madeni Eşya
71. Kauçuk Ve Plastik
72. Mali M  şavirler
73. Emlak M  şavirleri
74. G  mr  k M  şavirleri
75. Saatiler
76. Yumurtacılar
77. Et Mamulleri, Sucuk, Pastırma, Kavurma Ve Don Yaēları
78. Nebati Yaēlar Ve Sabun
79. Dokumacılar
80. Ayakkabı Yan Sanayi İmalat, İthalat Ve Satıcıları
81. Y  nl   Kumaş Satıcıları
82. Kooperatifler
83. Bilgisayar, B  ro Makinaları Ve Kırtasiye
84. Taşıt Araçları Servis Ve Bakım İstasyonları
85. Optisyenler, Optik Optometrik   r  nler
86. Kozmetik
87. Sigorta şirketleri Ve Acentaları
88. Ulus-şehirlerarası Yolcu Taş.Tur. Sey. Acentaları
89. şehiriçi İnsan Tařımacılıēı (Okul, Personel Vs.)
90.   zel Saēlık Kuruluşları
91. Turizm Belgeli Tesisler
92. Mermer Ve Maden   reticileri Ve İhracatçıları
93. İzolasyon Ve Yalıtım Malzemeleri
94. Teknik Ve Dekoratif Aydınlatma
95. Hediyeelik Eşya Ve Bujiteri
96. Lpg Temin, Depolama, Daēıtım Ve Satış
97. Ev Tekstili, Mefruşat   retici Ve Satıcıları
98. Trafik M  şavirleri

EK C. İSTANBUL TİCARET ODASI MESLEK GRUPLARININ OECD HİZMET TÜRLERİNE GÖRE SINIFLANDIRMASI

İTO meslek gruplarının OECD hizmet türlerine göre sınıflandırması aşağıdaki gibidir.

1. Üretici Servisler

1. Hububat, Bakliyat, Yağlı Tohumlar İhracatları
2. Yaş Ve Kuru Meyve Ve Sebze İhracatları
3. Yağlar Ve Gıda Maddeleri İhracatları
4. Sanayi Mamulleri İhracatçıları
5. Yaprak Tütün Ve İhracatçıları
6. Tiftik, Yapak, Keçi Kılı, Paçavra Ve İhracatçıları
7. Su Mahsulleri Ve İhracatçıları
8. Orman Ürünleri
9. Toprak Ürünleri, Çimento Üretici Ve İhracatçıları
10. Halı, Kilim Ve İhracatçıları
11. Canlı Hayvan Ve İhracatçıları
12. Örme
13. İnşaatçılar
14. Odun, Kömür Ve Maden Kömürü
15. Petrol Arama, Rafineri Ve Satış
16. Bankalar Ve Finans Kuruluşları
17. Yurtiçi Ve Yurtdışı Bayındırlık Müteahhitleri
18. Yurtiçi Ve Yurtdışı Nakliyat, Kargocular Ve Nakliyat Kom.
19. Bilumum Müteahhitler
20. Mali Müşavirler
21. Emlak Müşavirleri
22. Gümrük Müşavirleri
23. Dokumacılar
24. Kooperatifler
25. Sigorta Şirketleri Ve Acentaları
26. Mermer Ve Maden Üreticileri Ve İhracatçıları
27. Trafik Müşavirleri

2. Dağıtıcı Servisler

28. Kasaplar, Tavukçular
29. Hububat, Bakliyat
30. Yağlı Tohumlar Ve Bahçe Kùltürleri
31. Yaş Meyve Ve Sebze
32. Soğan, Sarımsak, Patates
33. Bakkaliye
34. Aktariye Ve Kuru Yemiş
35. Yağ, Peynir, Yoğurt
36. Zeytin, Zeytinyağı, Gül Yağı
37. Hububat, Temizleme, Öğütme Ve Ekmek Fabrikaları
38. Şekerli Mamuller, Konserve Ve, Alkollü Ve Alkolsüz İçki
39. Mensucat
40. Yünlü Kumaş Amilleri
41. Trikotaj
42. Tuhafiye
43. Bilumum İplik
44. Hazır Giyim Ve Konfeksiyon
45. Ham Ve Mamul Deri, Saraciye Ve Hazır Kürk
46. Ayakkabı İmalatçıları Ve Satıcıları
47. Demir Ve Çelik Üretici Ve Satıcıları
48. Nalburiye
49. Sıhhi Ve Isı Tesisatı Malzeme Ve Cihazları
50. Cam
51. İnşaat Ve Taşıt Boyaları
52. Elektrik Tesisat Malzemesi Ve Elektronik
53. Elektrikli Aletler Ve Cihazlar
54. Her Nevi Ziraat Makinaları Ve Aletler
55. Her Nevi Makine Ve Ekipmanları
56. Demir Hırdavat
57. Bilumum Kara Ve Deniz Motorları
58. Kamyon, Otomobil, Lastik
59. Kamyon, Otomobil, Otobüs Yedek Parça
60. Fotoğraf Ve Sinema Makinaları Malzemeleri, Fotoğrafhaneler
61. Pamuk, Keten, Kendir, Çuval, Sızal Ve Elyaf Mamulleri

62. Tuhafiye Hırdavatı
63. Kuyumculuk, Mücevhercilik, Gümüşçülük
64. Mobilya Ve Ahşap Eşya
65. Züccaciye
66. Tıbbi Aletler Ve Dişçilik Malzemesi
67. Tıbbi İspençiyarı Malzeme
68. Kimyevi Madde Ve Kimyevi Boya
69. Kağıt
70. Kitap, Matbaa, Karton Kutu
71. Madeni Eşya
72. Kauçuk Ve Plastik
73. Et Mamulleri, Sucuk, Pastırma, Kavurma Ve Don Yağları
74. Saatçiler
75. Ayakkabı Yan Sanayi İmalat, İthalat Ve Satıcıları
76. Yünlü Kumaş Satıcıları
77. Bilgisayar, Büro Makinaları Ve Kırtasiye
78. Optisyenler, Optik Optometrik Ürünler
79. Kozmetik
80. Hediyelik Eşya Ve Bijuteri
81. Ulus-Şehirlerarası Yolcu Taş.Tur. Sey. Acentaları

3. Kişisel Servisler

82. Filmcilik, Reklamcılık, Tiyatro, Sinema, Yeli Film İhracatçıları
83. Tüccar Terziler, Gelinlik Ve Moda Evleri
84. Eczaneler, Ecza Depoları, Tıbbi Müstahzar İml. İth..
85. Otel, Lokanta Ve Eğlence Yerleri
86. Turizm Belgeli Tesisler

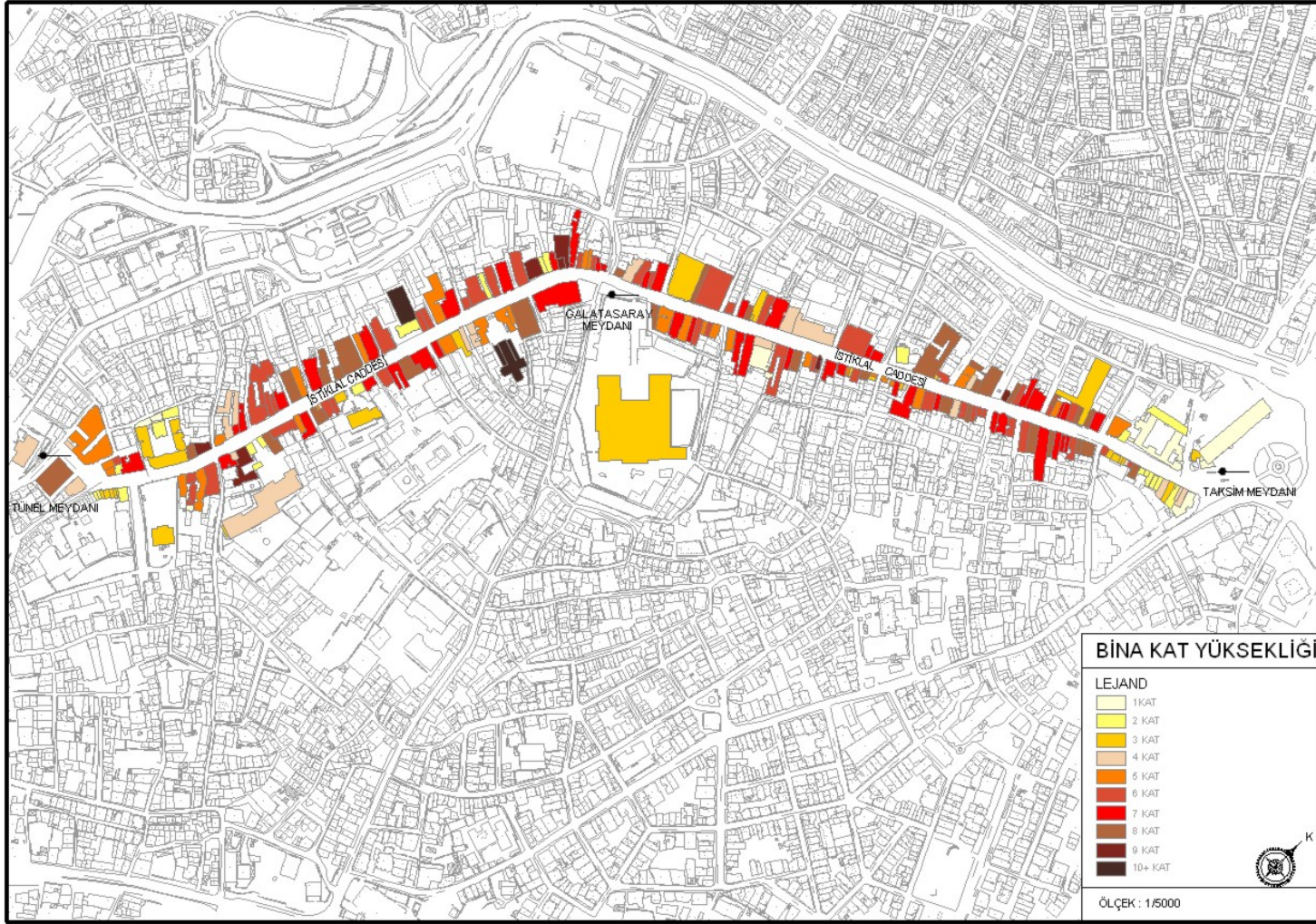
4. Sosyal Servisler

87. Özel Eğitim Ve Öğretim Kurumları Ve Kuruluşları
88. Özel Sağlık Kuruluşları

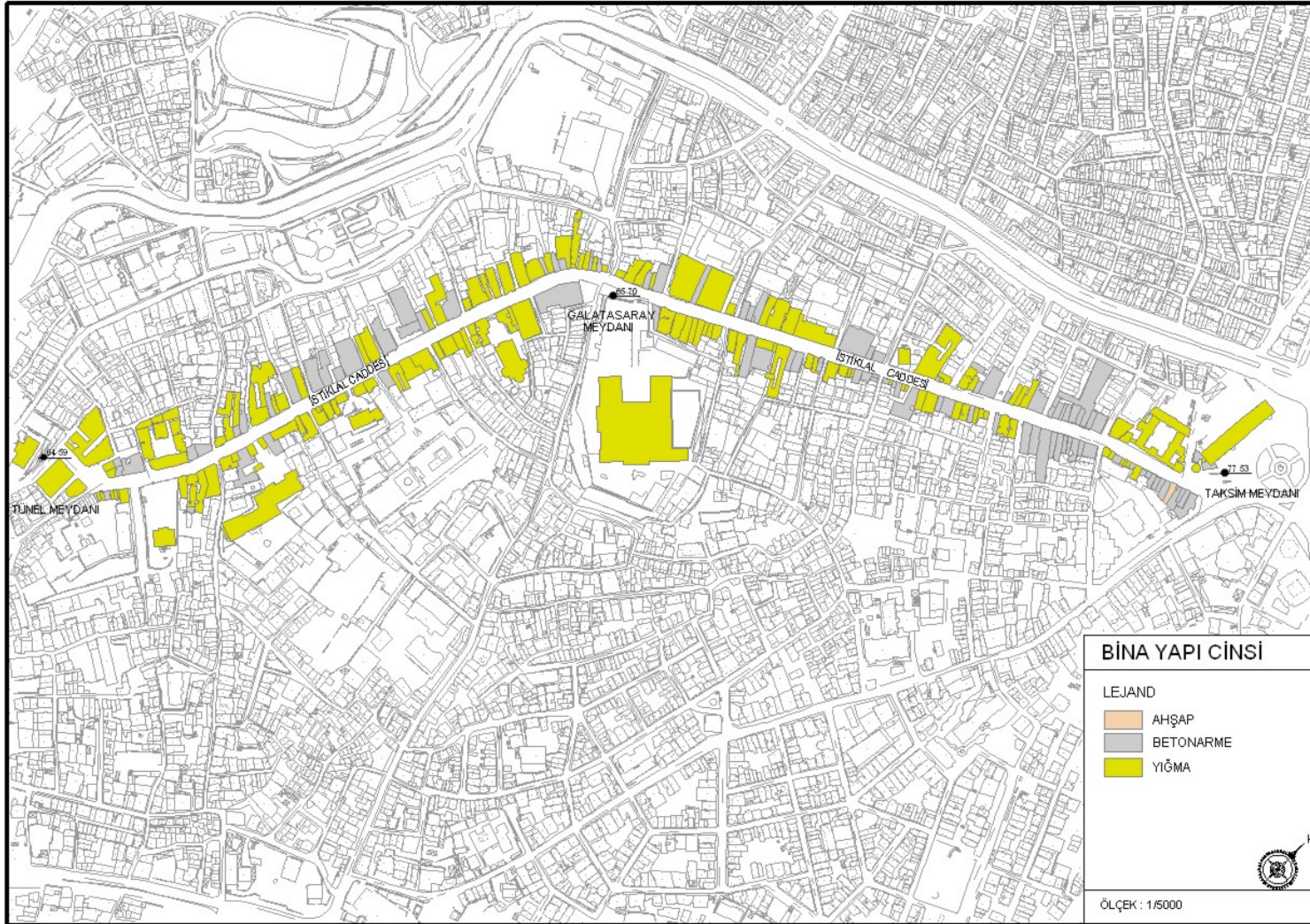
EK D. ESKİ ESER ANALİZ PAFTASI (2005 YILI)



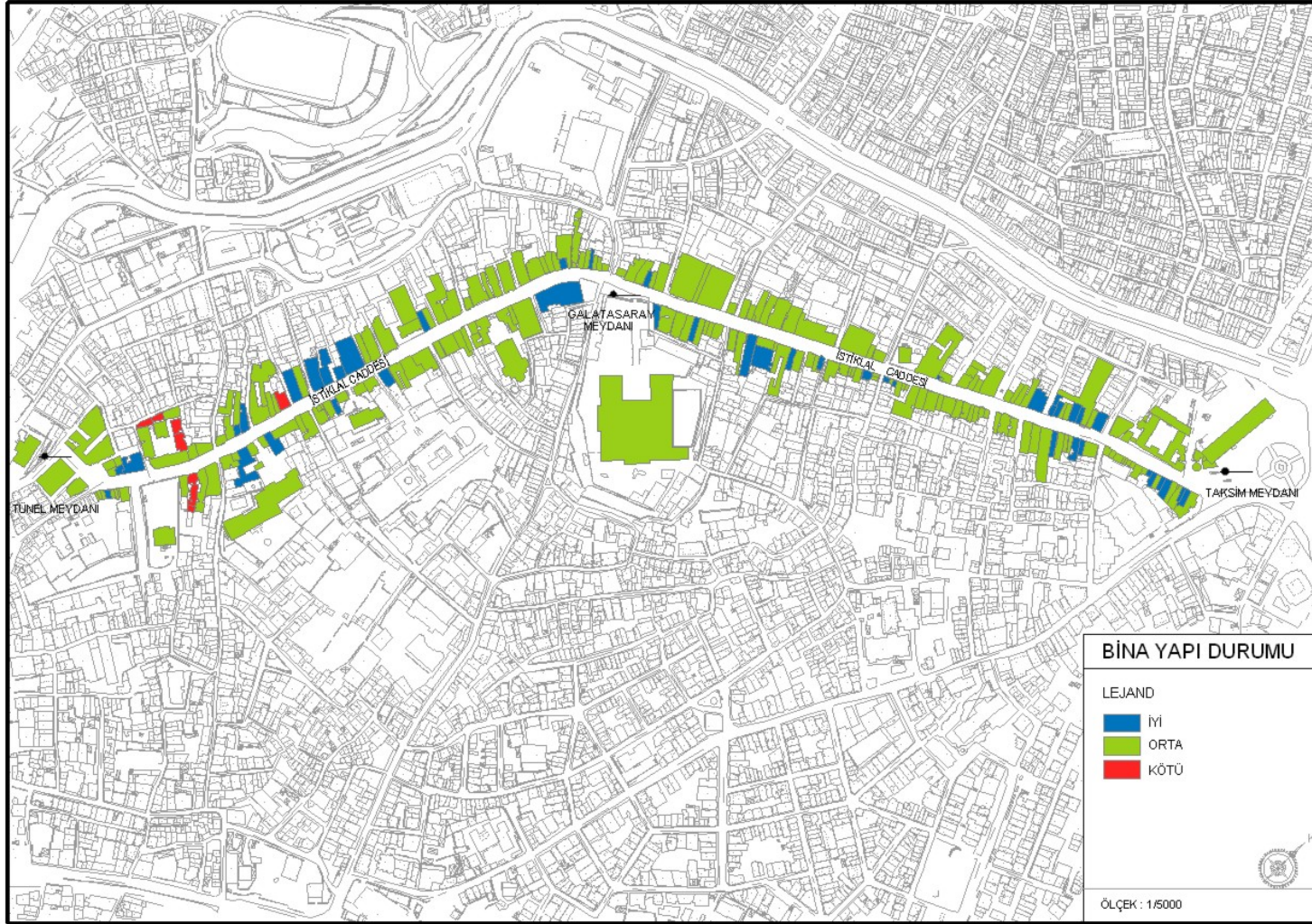
EK E. KAT YÜKSEKLİĞİ ANALİZ PAFTASI (2006 YILI)



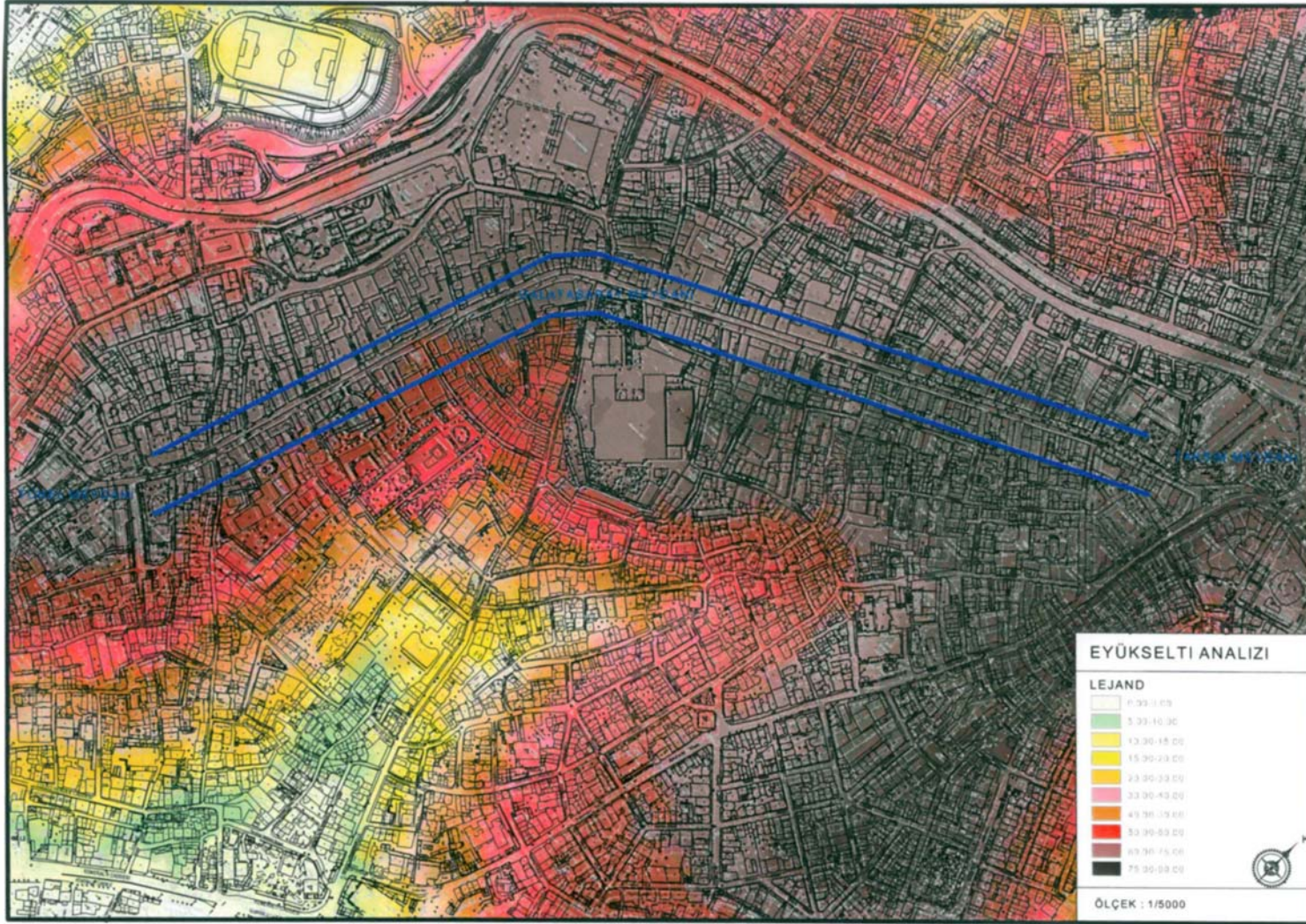
EK F. BİNA YAPI CİNSİ ANALİZ PAFTASI (2006 YILI)



EK G. BİNA YAPI DURUMU ANALİZ PAFTASI (2006 YILI)



EK H. EŞYÜKSELTİ ANALİZİ PAFTASI



80



81



EK K. İSTİKLAL CADDESİ YAYA SAYIMI (2006 YILI)

		TAKSİM		GALATASARAY		TÜNEL	
		TAKSİM'E DOĞRU(*)	TÜNEL'E DOĞRU(*)	TAKSİM'E DOĞRU(*)	TÜNEL'E DOĞRU(*)	TAKSİM'E DOĞRU(*)	TÜNEL'E DOĞRU(*)
PAZAR	08.00-09.00	492	848	544	560	188	268
	12.00-13.00	4204	5364	3380	4012	1148	2040
	17.00-18.00	5528	7084	5232	5760	2168	2952
	20.00-21.00	6312	5264	5156	4248	1900	1560
	01.00-02.00	1220	688	568	636	108	120
CUMARTESİ	08.00-09.00	484	784	596	672	372	676
	12.00-13.00	3528	5500	4944	4220	1800	1848
	17.00-18.00	5812	7164	6564	5016	2232	1960
	20.00-21.00	7532	8292	6152	5920	1856	1580
	01.00-02.00	5556	2656	2792	2472	340	284
CUMA	08.00-09.00	600	1364	916	1084	740	656
	12.00-13.00	4844	6152	3848	3840	2244	1920
	17.00-18.00	5512	5680	4608	4648	1896	2024
	20.00-21.00	5936	6588	5688	5140	1204	860
	01.00-02.00	1140	516	868	820	224	168
SALI	08.00-09.00	700	1404	1384	1400	992	648
	12.00-13.00	4288	4388	3704	3312	1872	1600
	17.00-18.00	5812	5364	4540	4632	1704	1640
	20.00-21.00	6540	5940	5572	4640	1280	940
	01.00-02.00	1284	604	768	684	164	156

* kişi / saat

ÖZGEÇMİŞ

1978 yılında Kayseri’de doğdu. 1985 yılında başladığı öğrenim hayatında ilk ve ortaöğrenimini Kayseri’de tamamladı. 1996 yılında İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Bölümü’nde başladığı lisans eğitimini 2001 yılında tamamladı. 2002 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi’nde Disiplinler Arası Kentsel Tasarım Programı’nda yüksek lisans eğitimine başladı. Lisans öğreniminin son sınıfında özel bir şehircilik bürosunda başladığı meslek hayatına Beyoğlu Belediyesi Planlama Müdürlüğü’nde devam etmektedir.