

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**İSTANBUL'DA YAYALAŞTIRMA PROJELERİNİN
FARKLI KULLANICI GRUPLARI ÜZERİNDE
YARATTIĞI ETKİLERİN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ**

Peyzaj Mimarı Aslıhan YILDIRIM

**FBE Şehir Bölge Planlama Anabilim Dalı, Kentsel Mekan Organizasyonu ve Tasarım Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Yard. Doç. Dr. Yiğit EVREN

İSTANBUL, 2007

İSTANBUL'DA YAYALAŞTIRMA PROJELERİNİN FARKLI KULLANICI GRUPLARI ÜZERİNDE YARATTIĞI ETKİLERİN KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

KISALTMA LİSTESİ.....	ii
ŞEKİL LİSTESİ	iii
ÇİZELGE LİSTESİ	vi
ÖNSÖZ	vii
ÖZET	viii
ABSTRACT	ix
1 GİRİŞ.....	1
2 YAYA VE YAYALAŞTIRMA OLGUSUNA GENEL BİR BAKIŞ.....	5
2.1 Yaya Kavramı ve Günümüz Kent Mekanındaki Yaya Davranışları.....	6
2.2 Kent Mekanında Taşıt Yaya Ayrımı.....	11
2.2.1 Yaya kaldırımları.....	14
2.2.2 Yaya geçitleri.....	16
2.2.3 Yaya yolları.....	18
2.3 Yayalaştırma Olgusunun Tarihsel Süreçteki Gelişimi.....	20
3 PLANLAMA VE KENTSEL TASARIM AÇISINDAN YAYALAŞTIRMA	27
3.1 Planlama Açısından Yayalaştırma.....	28
3.1.1 Yaya öncelikli ulaşım planlama stratejileri.....	28
3.1.1.1 Konut alanlarına yönelik stratejiler.....	30
3.1.1.2 Alışveriş merkezlerine yönelik stratejiler.....	31
3.1.1.3 Kent merkezlerine yönelik stratejiler.....	32

3.1.2	Yayalaştırmanın amaç ve ilkeleri.....	32
3.1.3	Yaya- Taşıt ayrımı için geliştirilmiş farklı bağlantı sistemleri.....	37
3.1.3.1	Radburn sistemi.....	38
3.1.3.2	Ters U bağlantı sistemi.....	41
3.1.3.3	Raster sistemi.....	42
3.1.3.4	Farklı raster sistemi.....	42
3.1.3.5	Seviyeli yaya – taşıt sistemleri.....	42
3.1.4	Yaya alanları planlaması sırasında karşılaşılan sorunlar.....	43
3.2	Kentsel Tasarım Açısından Yayalaştırma.....	45
3.2.1	Yaya Bölgeleri Tasarım İlkeleri.....	45
3.2.1.1	Yaya yollarının işlevsel durumuna ilişkin tasarım ilkeleri.....	45
3.2.1.2	Yaya yollarının fiziksel yapısına ilişkin tasarım ilkeleri.....	46
3.2.1.3	Yaya yollarında kullanılacak donatı elemanlarına ilişkin tasarım ilkeleri.....	46
3.2.2	Fiziksel ve Sosyal Çevre Öğeleri.....	47
3.2.2.1	Sınırlar.....	47
3.2.2.2	Düğüm noktaları.....	48
3.2.2.3	Hareket Yönü.....	48
3.2.2.4	Anıtsal öğeler.....	49
3.2.2.5	Kullanım zamanı.....	49
3.2.3	Yaya yollarında kullanılan donatı elemanları.....	50
3.2.3.1	Döşeme elemanları.....	51
3.2.3.2	Oturma elemanları.....	52
3.2.3.3	Aydınlatma elemanları.....	52
3.2.3.4	Sınırlayıcılar.....	53
3.2.3.5	Plastik öğeler.....	54
3.2.3.6	İşaret levhaları ve tabelalar.....	55
3.2.4	Yaya yollarında kullanılan doğal peyzaj öğeleri.....	56
3.2.4.1	Yaya yollarında ağaçlandırma ilkeleri.....	56
3.2.4.2	Yaya yollarında ağaçlandırmanın işlevleri.....	58
3.3	Yayalaştırmanın Kente Etkileri.....	60
3.3.1	Fiziksel çevre üzerindeki etkileri.....	61
3.3.2	Sosyal çevre üzerindeki etkileri.....	64
3.3.3	Ekonomik çevre üzerindeki etkileri.....	65

4 ÇEŞİTLİ ÖRNEKLERLE YAYALAŞTIRILMIŞ CADDE ÇEŞİTLERİ.....	68
4.1 Dünyadan Çeşitli Yayalaştırma Örnekleri.....	68
4.1.1 Main Street Mall (Charlottesville –Virjinya)	69
4.1.2 Fulton Mall (Fresno - Kaliforniya)	71
4.1.3 Stroget Street– (Kopenhag- Danimarka)	73
4.1.4 Nicollet Mall (Minneapolis – Minnesota)	74
4.1.5 16th Street Mall(Denver, Colorado)	75
4.2 İstanbul'dan Çeşitli Yayalaştırma Örnekleri.....	77
4.2.1 Halitağa Caddesi (Kadıköy)	78
4.2.2 Talimhane Bölgesi Yayalaştırması (Beyoğlu)	79
4.2.3 İstiklal Caddesi (Beyoğlu)	80
4.2.4 Bahariye Caddesi (Kadıköy)	81
5 ALAN ARAŞTIRMASI- BULGULAR.....	82
5.1 Alan Araştırmasının Yöntemi.....	84
5.2 Avcılar ilçesi Marmara Caddesi Yayalaştırma Uygulaması.....	88
5.2.1 Caddenin konumu ve yakın çevre özellikleri.....	90
5.2.2 Marmara Caddesi alansal analizleri ve yaya sayımları.....	92
5.2.3 Marmara Caddesi yayalaştırılma projesi.....	96
5.2.4 Farklı kullanıcı grupları açısından projenin etkileri.....	98
5.2.4.1 Kullanıcı grubu 1: Hane halkı.....	100
5.2.4.2 Kullanıcı grubu 2: İşyeri sahipleri.....	105
5.2.4.3 Kullanıcı grubu 3: İşyeri çalışanları.....	108
5.2.4.4 Kullanıcı grubu 4: Ziyaretçiler.....	112
5.3 Esenler İlçesi Davutpaşa Caddesi Yayalaştırma Uygulaması.....	117
5.3.1 Caddenin konumu ve yakın çevre özellikleri.....	119
5.3.2 Davutpaşa Caddesi alansal analizleri ve yaya sayımları.....	120
5.3.3 Davutpaşa Caddesi yayalaştırılmasının amaçları ve içeriği.....	125
5.3.4 Farklı kullanıcı grupları açısından projenin etkileri.....	127
5.3.4.1 Kullanıcı grubu 1: Hane halkı.....	129
5.3.4.2 Kullanıcı grubu 2: İşyeri sahipleri.....	134
5.3.4.3 Kullanıcı grubu 3: İşyeri çalışanları.....	136
5.3.4.4 Kullanıcı grubu 4: Ziyaretçiler.....	140

6 SONUÇ VE ÖNERİLER.....	146
6.1 Sonuçlar.....	146
6.2 Yayalaştırma Projelerinde Planlama ve Tasarım İçin İpuçları.....	151
6.3 Yayalaştırma Konusunda Olası Araştırma Yörüngeleri.....	152
 KAYNAKLAR.....	 153
EKLER.....	158
ÖZGEÇMİŞ.....	197

KISALTMA LİSTESİ

DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İSKİ	İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1:	Ayakta duran yaya için kabul edilen yaya ölçüleri	7
Şekil 2.2:	Farklı durumlarda yaya ölçüleri	7
Şekil 2.3:	Yayaların bir arada olduğu durumlarda ölçüleri	8
Şekil 2.4:	Yaya hızı- yoğunluk ilişkisi	9
Şekil 2.5:	Yaya hızı akım ilişkisi	10
Şekil 2.6:	Yaya hızı alan ilişkisi	10
Şekil 2.7:	Zebra geçit ölçüleri	16
Şekil 2.8:	Yaya geçitlerinde yarıcı nitelikte elemanlar kullanılması	17
Şekil 2.9:	Yaya geçitlerine yaklaşırken yola hız azaltıcı kavis verilmesi	17
Şekil 2.10:a):	Albert Pedestrian Mall, Singapur, b): Kungsgatan Pedestrian Mall, İsveç	20
Şekil 2.11:	Roma Merkezinin Haritası	20
Şekil 2.12:	Eski Roma'da yol	21
Şekil 2.13:	Limbecker Strasse- Essen	23
Şekil 2.14:	Essen şehri yaya alanları	23
Şekil 2.15:	a) ...Kalamazoo yayalaştırmadan önceki hali b-Kalamazoo Mall, yayalaştırmadan sonra 1959	24
Şekil 2.16:	Kalamazoo Mall	24
Şekil 3.1:	Woonerf	31
Şekil 3.2:	Radburn	38
Şekil 3.3:	Radburn planı	39
Şekil 3.4:	İçten beslenme	40
Şekil 3.5:	Çevreden beslenme	41
Şekil 3.6:	Ters U bağlantı sistemi	41
Şekil 3.7:	Ağaç ve aydınlatma elemanlarının koridor etkisi yaratması	49
Şekil 3.8:	Bonn Kent merkezinin gündüz ve gece görüntüsü	50
Şekil 3.9:	Döşeme malzemesi ile kullanımlar arası ayırım sağlanması	51
Şekil 3.10:	Döşeme malzemesi ile renk farklılıklarıyla çekicilik sağlanması	52
Şekil 3.11:	a) Ahşap oturma elemanı, b) metal oturma elemanı	52
Şekil 3.12:	Yaya mekanında aydınlatma elemanı	53
Şekil 3.13:	Yaya mekanında bitki kapları	53
Şekil 3.14:	Yaya mekanında sınırlayıcılar	54
Şekil 3.15:	Farklı malzemelerle oluşturulan heykeller	54
Şekil 3.16:	Yaya mekanında heykeller	55
Şekil 3.17:	Yaya mekanında su ögesi	56
Şekil 3.18:	Bilgilendirici ilan panoları ve bayraklar	56
Şekil 3.19:	Yaya mekanında bitkilendirme	57
Şekil 3.20:	Colorado, Denver'deki 16. Caddenin ilkbahar ve sonbahardaki görünümü	58
Şekil 4.1:	Charlottesville – Virginia plan	69
Şekil 4.2:	Main Street Mall	70
Şekil 4.3:	Main Street Mall'da döşeme malzemesi	70
Şekil 4.4:	Fresno- California plan	71
Şekil 4.5:	Fulton Mall- 1964 ve 2006'dan görünümü	71
Şekil 4.6:	Fulton Mall	72
Şekil 4.7:	Fulton Mall- Su ögesi ve heykeller	72
Şekil 4.8:	Fulton Mall boyunca devam eden heykeller	73
Şekil 4.9:	Fulton Mall – saat kulesi ve su ögesi	73
Şekil 4.10:	Stroget – Kopenhag	74
Şekil 4.11:	Nicollet Mall genel görünümü	74
Şekil 4.12:	Nicollet Mall	75

Şekil 5.39:	Davutpaşa Caddesinin çalışanları tarafından kullanım amaçları dağılımı	138
Şekil 5.40:	Davutpaşa Caddesi kullanıcıları eğitim durumu	141
Şekil 5.41:	Davutpaşa Caddesi haftaiçi kullanım amaçları dağılımı	141
Şekil 5.42:	Davutpaşa Caddesi haftasonu kullanım amaçları dağılımı	142
Şekil 5.43:	Davutpaşa Caddesi'nde yaya kullanım sıklığı	142
Şekil 5.44:	Yayaların Davutpaşa Caddesi'ne ulaşım araçları.....	143

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge 3.1:	Yaya yollarında kullanılabilecek ağaç türleri.....	58
Çizelge 4.1:	Bazı kentlerde yayalaştırma uygulamalarının ticaret üzerine etkileri	66
Çizelge 5.1:	Örnek olarak seçilen iki caddenin çeşitli açılardan karşılaştırılması	83
Çizelge 5.2:	Marmara Caddesi'ndeki bina birimlerinin fonksiyon durumları	92
Çizelge 5.3:	Marmara Caddesindeki ticari fonksiyonların sektörel dağılımı	93
Çizelge 5.4:	Marmara Caddesi hafta içi yaya sayımı sonuçları.....	94
Çizelge 5.5:	Marmara Caddesi haftasonu yaya sayımı sonuçları	94
Çizelge 5.6:	Marmara Caddesi yaya sayımlarına göre hafta içi ve haftasonu karşılaştırması.....	95
Çizelge 5.7:	Marmara Caddesi kullanım sıklığına göre işyerleri türleri ve dağılımları	99
Çizelge 5.8:	Marmara Caddesi için anket sayıları	100
Çizelge 5.9:	Marmara Caddesi'nde hane halkının yayalaştırma sonrasındaki görüşleri.....	105
Çizelge 5.10:	Marmara Caddesi'nde işyeri sahiplerinin yayalaştırma sonrasında görüşleri.....	108
Çizelge 5.11:	Marmara Caddesi'nde çalışanların yayalaştırma sonrasındaki görüşleri	112
Çizelge 5.12:	Marmara Caddesi yaya anketi dağılımı.....	113
Çizelge 5.13:	Marmara Caddesi'nde yayaların yayalaştırma sonrasındaki görüşleri.....	117
Çizelge 5.14:	Davutpaşa Caddesi'ndeki bina birimlerinin fonksiyon durumları	121
Çizelge 5.15:	Davutpaşa Caddesindeki ticari fonksiyonların sektörel dağılımı.....	122
Çizelge 5.16:	Davutpaşa Caddesi hafta içi yaya sayımı sonuçlar	123
Çizelge 5.17:	Davutpaşa Caddesi haftasonu yaya sayımı sonuçları.....	123
Çizelge 5.18:	Davutpaşa Caddesi yaya sayımlarının hafta içi ve haftasonu karşılaştırması	124
Çizelge 5.19:	Davutpaşa Caddesi kullanım sıklığına göre işyerleri türleri ve dağılımları...	128
Çizelge 5.20:	Davutpaşa Caddesi için anket sayıları.....	129
Çizelge 5.21:	Davutpaşa Caddesi hane halkının yayalaştırma sonrasında görüşleri.....	133
Çizelge 5.22:	Davutpaşa Caddesi işyeri sahiplerinin yayalaştırma sonrasında görüşleri.....	136
Çizelge 5.23:	Davutpaşa Caddesi'nde çalışanların yayalaştırma sonrasındaki görüşleri.....	140
Çizelge 5.24:	Davutpaşa Caddesi yaya anketi dağılımı.....	140
Çizelge 5.25:	Davutpaşa Caddesi'nde yayaların yayalaştırma sonrasındaki görüşleri	145

ÖNSÖZ

Gün geçtikçe kalabalıklaşan, yoğun yapılaşmaya ve taşıt trafiğine maruz kalan kentsel alanlarda insanların trafik stresinden arındırılmış, nefes alabilecekleri kamusal mekanlara ihtiyaçları vardır. Bu nedenle yayalaştırma uygulamaları kamusal mekan yaratmanın bir yolu olarak ve bu sorunlara çözüm olarak bizlere sunulmaktadır. Ancak yayalaştırmanın çevresi üzerinde yarattığı etkileri değerlendirilirken uygulamadan etkilenebilecek herkes bu çerçevede düşünülmelidir. Bu nedenle yayalaştırma konusuna ve yaşanan sorunlara dikkat çekmek amacıyla bu tez hazırlanmıştır.

Tez çalışmasında her aşamasında yardımlarını ve desteğini esirgemeyen, her türlü fikir ve katkılarıyla beni her zaman destekleyen saygıdeğer danışmanım Yrd. Doç. Dr. Yiğit EVREN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Bugünlere gelene kadar bana olan güveni ve desteğini hiçbir zaman esirgemeyen aileme, Yüksek lisans eğitimim boyunca bana manevi destek olan ve benden yardımlarını esirgemeyen ev arkadaşım Gülper AYVACI'ya, tez kapsamında alan araştırmalarında yanımda olan kardeşim Ali Cihan YILDIRIM'a, ve biricik dostum Tülay GÜLEN'e en sıkıntılı zamanlarımda bana moral verdiği ve çalışmaya devam etmemi sağladığı için çok teşekkür ediyorum.

Aralık, 2007

Aslıhan YILDIRIM

1. GİRİŞ

Yayalaştırma, mekansal yapı ve işlevsel özelliklere bağlı olarak kent mekanında fiziksel, sosyal ve ekonomik açılardan çeşitli etkiler üreten bir planlama ve kentsel tasarım müdahalesidir. Avrupa'da özellikle tarihi kent merkezlerinin, taşıt trafiğinin zararlı etkilerinden kurtarılması için başlatılmış olan yayalaştırma uygulamaları, bugün pek çok kent merkezinde tercih edilen bir politikadır, çünkü kent merkezleri barındırdığı yoğun yönetim, ticari ve kültürel işlevlerin yanında bir kent odağı olarak çok büyük oranda insan kitlesinin her gün toplanıp dağıldığı alanlardır. Kent merkezlerinin yanısıra, kent içinde daha birçok kamusal alanda yolculukların büyük bir çoğunluğu yaya olarak yapılmaktadır (LEWIS, 1965). Bu durum, kentlerdeki ulaşım politikalarını yayaların lehine kullanma yönünde önemli bir belirleyici olmaktadır.

Motorlu taşıtların gelişmesi, sayılarının sürekli artması yayaların kentsel mekanları kullanımını zorlaştırmaktadır. Oysa yayaların kent içinde motorlu taşıtlara binmeden de bir yerden bir yere ulaşma hakkı vardır. Bu noktada yayalaştırma, kentlerde yayalara güvenli dolaşım hakkının sağlanabilmesi için son derece önemli bir konu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yayalaştırmanın yayaya sağladığı faydaların yanında kent için de önemi büyüktür. Yayalaştırma kent insanına sosyal ve ekonomik, kente ise çevresel ve ekolojik boyutta katkılar sağlar. Ancak yayalaştırılmış yolların kamu mekanı olma niteliklerinden dolayı neden oldukları etkiler, kamu yararı adına meşrulaştırılan ve uzun dönemde içselleştirilen etkilerdir. Bu nedenle yayalaştırma uygulamalarının getirdiklerinin gerek kent gerekse kullanıcılar üzerinde, olumlu ya da olumsuz, ne yönde etkilenmelere sebep olduğunun belirlenebilmesi için kapsamlı araştırmalara gerek duyulmaktadır.

Gerçekleştirilen tez çalışmasıyla hedeflenen yayalaştırma projelerinin kente ne kattığı ve kentliyi nasıl etkilediği konusunda bulgular elde etmektir. Bu hedef doğrultusunda İstanbul'da yapılan yayalaştırma çalışmaları incelenerek, örnek alanlar aracılığıyla yayalaştırma uygulamaların hedef kitleler üzerindeki etkilerinin belirlenmesi amaçlanmaktadır.

İstanbul genelinde yayalaştırma projelerini incelendiğimizde karşımıza Ek 1’de sunulan liste çıkmaktadır¹. Bu liste incelendiğinde İstanbul’da yayalaştırma uygulamalarının gerek proje tipi, gerek maliyeti, gerekse uygulandığı çevre bakımından birbirlerine göre farklılıklar taşıdığı yargısına varılmaktadır. Ancak elde edilen tüm bilgiler ve literatür araştırmaları doğrultusunda görülmüştür ki; çeşitli yönleriyle birbirine göre farklı olan yayalaştırma uygulamalarında farklı kullanıcı grupları için ortaya çıkan etkilerin nasıl olduğu konusunda yeterli karşılaştırmalı analizler yapılmış değildir. Bu tez çalışması kapsamında yapılan alan araştırması bu konudaki mevcut boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda araştırma iki temel hipotez etrafında kurgulanmıştır. Bunlar:

1. “Yayalaştırma uygulamalarında ortaya çıkan etkiler yayalaştırma projesinin tipine göre farklılaşmaktadır”
2. “Yayalaştırma uygulamaları, farklı kullanıcı grupları üzerinde değişik etkiler göstermektedir” şeklinde belirtilmektedir.

Hipotezlerin test edilmesi için tez kapsamında İstanbul’da gerçekleştirilen uygulamalar içerisinde iki örnek seçilerek karşılaştırmalı bir analiz yapılmıştır. Çeşitli yönleriyle birbirinden farklı yayalaştırma uygulamalarının kullanıcılar üzerinde çeşitli etkilerini görebilmek, hipotezleri test edebilmek için biri çok yönlü kullanım olanağı sunan yaya mekanı, diğeri ise araç trafiğine kapalı alışveriş merkezi olmak üzere iki farklı yayalaştırılmış cadde araştırma alanları olarak belirlenmiştir. Bu caddeler, Avcılar ilçesinde 2003 yılında yayalaştırılan Marmara Caddesi ve Esenler ilçesinde 1999 yılında taşıt trafiğine kapatılan Davutpaşa Caddesidir. Örnekler kapsamında yapılan analizler aşağıdaki dört farklı kullanıcı grubu esas alınarak oluşturulmuştur:

1. Birinci grup; cadde üzerindeki yapı adalarında bulunan konut birimlerinde oturanlar (buradaki hane halkı),
2. ikinci grup; cadde üzerindeki yapı adalarında bulunan ticaret birimlerinde çalışan işyeri sahipleri,
3. üçüncü grup; bu işyerlerinde çalışan elemanlar,
4. dördüncü grup ise bu cadde üzerinde ikamet etmeyip, caddeye gelen kullanıcılarıdır.

¹ İstanbul genelinde mevcut yayalaştırma çalışmalarına ilişkin verilerin elde edilmesi için öncelikle İstanbul Büyükşehir Belediyesi UKOME’den yayalaştırma kararları listesi temin edilmiştir. 17.04.2007 tarihinde UKOME’den alınan bu liste Ek-2’de verilmiştir. Bu listede bulunan kararlar doğrultusunda ilçe belediyelerinden uyguladıkları mevcut yayalaştırmalar ve maliyetleri (Ek-3) temin edilerek Ek 1’de gösterilen İstanbul geneli için mevcut yayalaştırmaların kesin listesi çıkarılmıştır.

Alan çalışması sırasında bu dört kullanıcı grubunu temsil eden bir örneklem çerçevesi oluşturulmuş ve Marmara Caddesi'nde 96, Davutpaşa Caddesi'nde 75 olmak üzere toplam 171 adet yüz yüze görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşmeler sırasında karşılaşılan en önemli güçlük iş yeri sahipleri ve konut sakinlerine ulaşmada yaşanmıştır. Bazı işyeri sahipleri ve konut sakinleri güvenlikleri sebebiyle yöneltilen soruları cevaplamaktan kaçınmışlardır. Özellikle yayalaştırma uygulamasından memnun olmayan bazı kullanıcılarla yapılan görüşmelerde ise anket katılımcıları soruları cevaplamak yerine yayalaştırmayla ilgili akıllarından geçen kendi sıkıntılarını anlatmakta ısrarlı olmuşlardır.

Araştırma sonrasında elde edilen en önemli bulgu, biri trafiğe kapalı alışveriş merkezi, diğeri ise merkezi bir alışveriş aksı olması yanında insanları bu bölgeye çekmeyi amaçlayan çok yönlü bir rekreasyon alanı olarak gerçekleştirilen iki farklı yayalaştırma uygulamasında farklı kullanıcı gruplarına göre isteklerin ve memnuniyet düzeylerinin değişim gösterdiğidir. Marmara Caddesi ve Davutpaşa Caddesi'nde kullanıcıların yayalaştırma uygulamalarına bakışlarında farklılıklar olduğu tespit edilmiştir. Çok yönlü bir yaya alanı olarak düzenlenen Marmara Caddesi'nde yayalaştırma uygulaması bazı kullanıcı grupları tarafından Davutpaşa Caddesi'ne oranla daha az fayda getiren bir uygulama olarak görülmektedir. Bu görüş farklılığı caddelerin çevre ve tasarım özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Kullanıcılar arasında işyeri sahipleri diğer kullanıcı gruplarına göre yayalaştırma uygulamalarından daha olumsuz etkilenmişlerdir.

Bu tez çalışması altı bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünde konunun öneminden, tezin amacından, kapsam ve yönteminden bahsedilmiştir. Girişten sonraki ikinci bölümde yayalaştırma olgusuna genel bir bakış ile yaya kavramından ve günümüz kent mekanındaki yaya davranışlarından bahsedilmiş, kent yollarında uygulanan yaya ve taşıt ayrımlarından ve yayalaştırma olgusunun tarihi süreçteki gelişiminden söz edilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde yayalaştırma kavramı planlama ve kentsel tasarım yönüyle incelenmiştir. Bu bölümde yayalaştırma çalışmalarının amaç ve hedefleri ile planlama ve tasarım ilkeleri belirtilmiş, yayalaştırma uygulamasında geliştirilmiş farklı bağlantı sistemleri konusuna değinilmiştir. Trafiğe kapatılan caddelerde mekanı biçimlendiren fiziksel ve sosyal çevre öğeleri ile tasarımda kullanılacak donatı elemanları hakkında bilgiler verilmiş, yaya yollarında doğal peyzaj öğelerinin ne şekilde ve hangi işlevlerle kullanılacağı konusu aktarılmıştır. Ayrıca bu bölümde yayalaştırmanın kente olan etkilerinden bahsedilmiştir.

Fiziksel, sosyal ve ekonomik etkileri ortaya koyularak yayalaştırmanın olumlu ve olumsuz yönleri tartışılmıştır.

Dördüncü bölümde ise yayalaştırılmış cadde çeşitleri ortaya koyularak, bahsedilen tipler dünyadan ve İstanbul'dan bazı yayalaştırma uygulamaları seçilerek örneklenmiştir.

Beşinci bölümde alan araştırmasına yer verilmiştir. Bu bölüm dahilinde öncelikle alan araştırmasının yürütülmesi sırasında izlenen yöntem anlatılmıştır. Ardından da seçilen iki örnek yayalaştırılmış cadde ayrı ayrı ele alınarak, caddeler hakkında bilgiler verilmiş ve yapılan anket çalışmalarının bulguları aktarılmıştır.

Çalışmanın son aşaması olan altıncı bölümde ise bütün araştırma ve elde edilen bilgiler doğrultusunda yapılan tartışmaya, tezin sonuçlarına, yayalaştırma projelerinde planlama ve tasarım için önerilere yer verilmiş, ardından da yayalaştırma konusunda üzerine durulabilecek olası araştırma yörüngeleri belirtilmiştir.

2. YAYA VE YAYALAŞTIRMA OLGUSUNA GENEL BİR BAKIŞ

Kentsel mekanda bir yerden bir yere ulaşımı sağlayan yürüme eylemi insanların varoluşundan bu yana kentler için önemini koruyan bir kamusal eylem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle kentlerde hem kentsel yaşamın canlılığını korumak hem de ulaşımın aksamadan devamını sağlamak için çözüm aranması gereken soru yaya ve taşıt trafiğinin birbirini engellemeden nasıl gerçekleşeceği (SPREIREGEN, 1982).

SIMONDS yaya trafiğini "...suyun akışına..." benzetmektedir. Çünkü yaya trafiği de akan su gibi karşılaştığı yolu izler ve bir noktadan diğerine en kısa mesafeyi takip etme eğilimi gösterir (ÖZKAL,1990). Taşıt trafiği ise yüksek hızı ve sağladığı zaman kazancı ile günlük yaşamı kolaylaştıran bir ulaşım biçimidir. Bu nedenle yaya ve taşıt trafiğinin birbiri ile kesişmesi her defasında çözüm geliştirilmesi gereken bir sorun olarak planlama ve kentsel tasarım müdahaleleri gerektirmektedir. Bu doğrultuda gerçekleştirilecek müdahaleler kentsel kaliteyi arttıracak ve kamusal memnuniyeti sağlayacak nitelikte olmalıdır.

Yayalaştırma olgusu günümüz kentlerinde bu yönde gerçekleştirilen şehri yürünebilir kılan bir planlama ve kentsel tasarım müdahalesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Ruşen Keleş'in Mimarlık Sözlüğü'nde "...yayalaştırma, kent yollarından bir bölümünün yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzenlenmesi ve tasarımla yürümeye ve yürüyene daha geniş alanlar ayrılması işlemi..." olarak tanımlanmaktadır (KELEŞ,1980). Başka bir tanımla yayalaştırma "...kent merkezlerinde, konut alanlarında motorlu taşıt trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ve insanlar için güvenli, rahat hareket olanağı sunan, çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel kamusal açık alanlar oluşturma eylemidir..." (DÖLLÜK, 2005).

Yaya kavramı ve yayalaştırma konusunda genel bilgilerin verileceği bu bölüm kapsamında sırasıyla tarihsel gelişim sürecinde yayalaştırma olgusuna, günümüz kentlerinde yaya davranışlarına ve kentsel alanlarda taşıt trafiği ile yaya trafiğini birbirinden ayıran çeşitli çözümlere değinilecektir.

2.1 Yaya Kavramı ve Günümüz Kent Mekanındaki Yaya Davranışları

“Yaya”, bir mekândan diğerine geçerken gideceği mesafeyi yürüyerek ya da koşarak herhangi bir motorlu vasıta kullanmadan alan kimsedir. Yayalık tüm dünyada en geçerli ve en eski ulaşım biçimi olarak karşımıza çıkar.

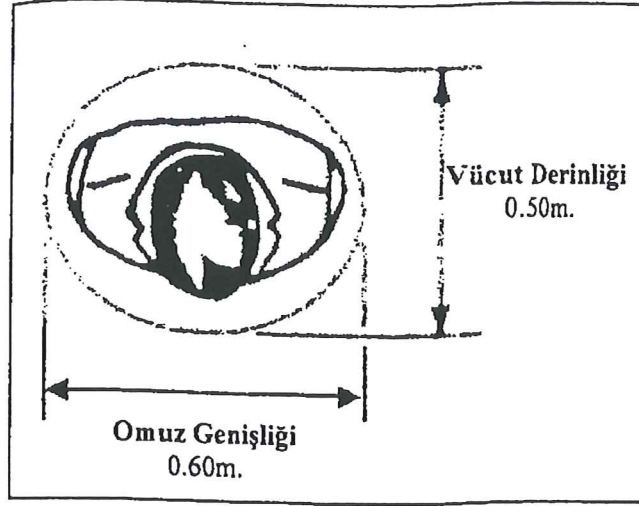
Kent merkezindeki yolculukların önemli bir bölümünü yaya ulaşımı oluşturmaktadır. Yürümeyle alınacak mesafe, yürüme hızı ve sağlanacak erişim kolaylığı motorlu taşıtların sağlayacakları ile karşılaştırılamasa bile yaya erişimi birçok açıdan son derece faydalıdır. Yaya hareketinde özgürdür, gideceği yer yollarla sınırlı değildir. Yayalar için oluşturulacak bir ulaşım sistemi, diğer ulaşım sistemleri için gerekenden daha az mekana gerek duyulur. Bunların dışında yaya yolları oluşturmaın esas faydası bireyler içindir. Fiziksel sağlık, çevresel estetik memnuniyet ve kişinin sosyalleşmesine büyük katkılar sunar. Yaya ulaşımının toplumsal faydaları vardır ve çevreye zararı minimum düzeydedir (ROBERTSON, 1994).

Yayalar kent içinde birçok sebeple yürürler. Bu sebepler; okula, işe ve alışverişe gitmek, transit ulaşım aracına yetiştirmek olabildiği gibi, sağlık, rekreatif amaçlar ve dışarıda olmanın keyfini yaşamak olabilir. İster bir zorunluluk, ister bilinçli bir tercihle olsun, yürüyüş eylemi kent içerisinde insanlık tarihi boyunca bazı mekanların ayrılmaz bir parçası olmuştur. Bu mekanların en önemlisi de kent merkezleridir. Kent merkezinin sağladığı olanaklar ve renkli atmosfer yaya ölçeğinde yaşanabildiği ölçüde kent merkezinin zenginliği ve çeşitliliği sürdürmesini sağlar (TMMOB KIZILAY KENT MERKEZİ ÇALIŞMA GRUBU, 2004).

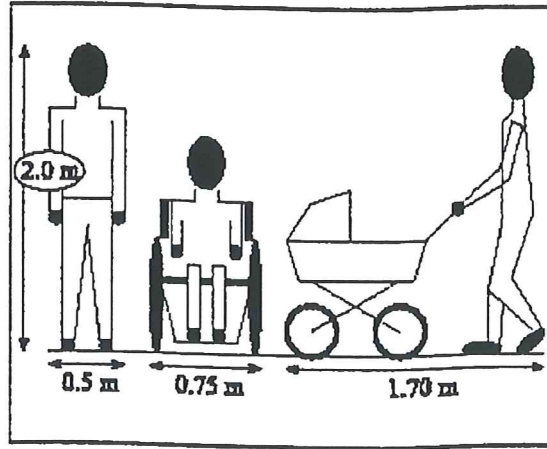
Yayalaştırma çalışmaları kapsamında, yaratılmak istenen mekanın kullanıcıları olacak insanların bazı ölçüleri, kentsel mekanlardaki hareketleri yaya alanının ölçülendirilmesinde belirleyici olacaktır. Bu doğrultuda insanın fiziksel ölçüleri ve yaya olarak erişebilecekleri mesafeler konusunda bazı standart hesaplamalar geçerli olmaktadır.

Bir insanın ayakta dururken, ortalama 50cm.x60cm. yani 0.3m²'lik bir alan kaplayan vücut alanına sahip olduğu kabul edilmektedir. Şekil 2.1'de Fruin'in elips kavramının yaklaşık metrik ölçekteki gösterimi verilmektedir (FRUIN, 1971). Şekil 2.2'de de çeşitli özellikte yaya ölçüleri verilmektedir. Yaya bölgelerinin ölçülendirilmesinde yayanın başka yayalarla yüz

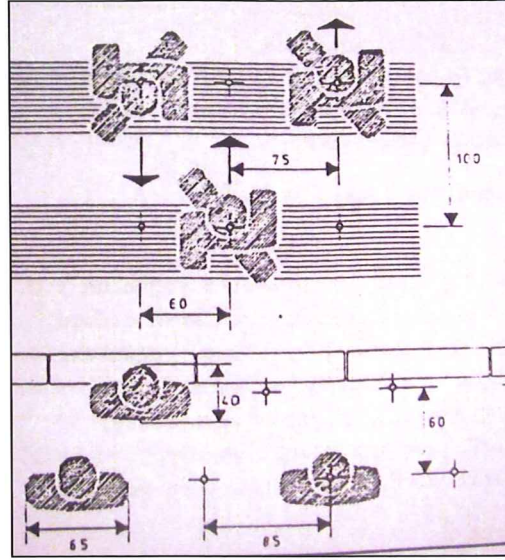
yüze ve yan yana geldiğinde ortaya çıkacak ölçülerin önemi vardır. Şekil 2.3 bu ölçüleri göstermektedir.



Şekil 2. 1: Ayakta duran yaya için kabul edilen yaya ölçüleri (FRUIN, 1971).



Şekil 2. 2: Farklı durumlarda yaya ölçüleri (FRUIN, 1971).



Şekil 2. 3: Yayaların bir arada olduğu durumlarda ölçüleri (KUNTAY, 1982).

Kişiler arası mesafeler göz önünde bulundurulduğunda yayalar arası uzaklıklar aşağıdaki gibidir.

- Konuşan iki kişi arası minimum uzaklık 2,1- 3,6m.
- Bireysel ilişkinin kesildiği uzaklık 9,0m.
- Yüzün anlamını kavramak için gerekli uzaklık 12,0m.
- Yüzü tanıyabilmek için gerekli maksimum uzaklık 24m.
- Herhangi bir eylemi ayırabilmek için gerekli max. uzaklık 135m.

Yukarıda verilen boyutların ve ölçülerin yanında yayaların yürüyüş özellikleri de yaya mekanlarının oluşturulmasında önemli rakamlar ortaya koyar.

• *Yaya Yürüme Hızı*

Yürüme hızları;

- Konut işyeri arasında 1,2- 1,6m/sn.
- İşyeri ve alışverişle ilgili yolculuklarda 1,0- 1,4m/sn.
- Karşı yönden gelenlerin yoğun olduğu alışveriş yerlerinde 0,8- 1,2m/sn. olarak farklılıklar göstermektedir.

Fruin'e göre yaya hızının en önemli belirleyicisi trafik yoğunluğudur. Normal yürüme eylemi, engelsiz ve yeterli alan gerektirir. Yaya yoğunluğunun artmasıyla, hareket için gerekli açık alan azaldığından dolayı yaya hızı düşmektedir. Sonuç olarak, artan yoğunluk yaya hızını sınırladığı için tüm yayalar daha az değişken harekete yönelmektedirler (FRUIN, 1971).

- **Yaya Yoğunluğu**

Yaya yoğunlukları;

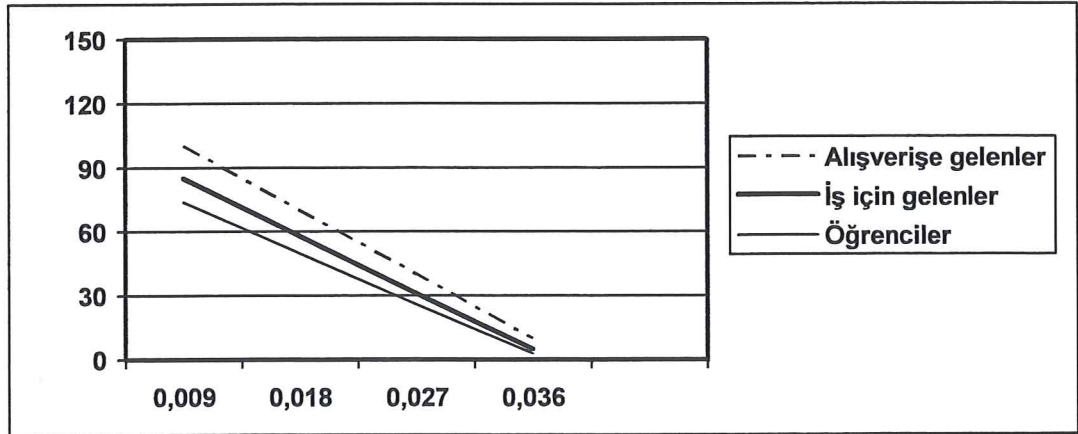
- Amaçsız, bağımsız yürüme <0,3 yaya/m²
- Geçişlerin kolay olduğu orta yoğunluk 0,3- 0,4 yaya/m²
- Karşıdan gelenlerle kesişenlerin olduğu, ama yürüyüşün olanaklı olduğu yoğunluk 0,4- 0,7 yaya/m²
- Yürüyüşün zor olduğu yaya yoğunluğu 0,7- 1,0 yaya/m²

- Yayalar arasında kesişmelerin fazla, yürüyüşün çok zor olduğu yaya yoğunluğu 1,0- 2,0 yaya/m²
- Yürümenin olanaksız olduğu yaya yoğunluğu 2,0 yaya/m² <

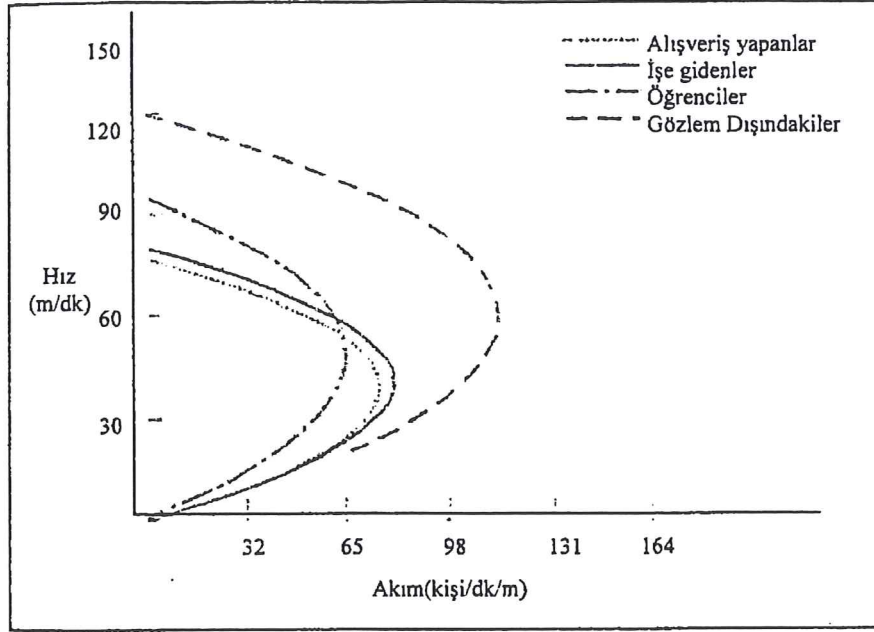
olarak farklı türlerde ele alınmaktadır (ÖZKAL, 1990).

- **Yaya Akımı**

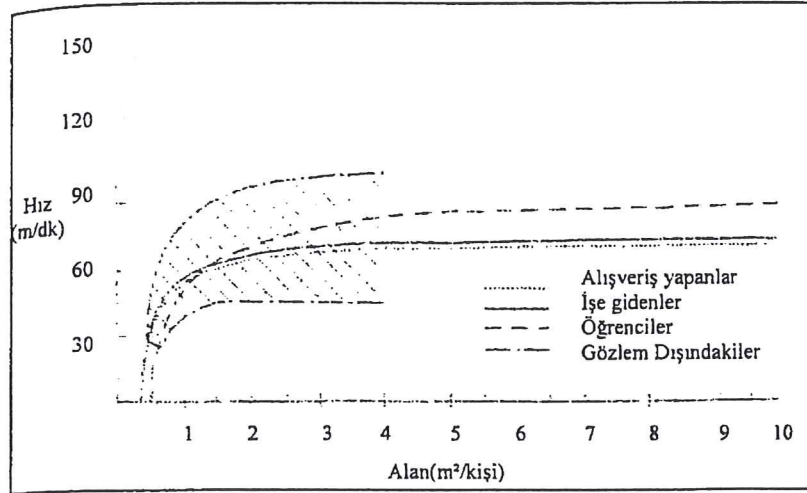
Ortalama yaya hızı ve ortalama yaya yoğunluğunun çarpımı ile oluşan eşitlik sonucu ortaya çıkan değer yaya akımı olarak kabul edilmektedir. Şekil 2.4 ve 2.5'te 2.6'da yaya hızı-yoğunluk, yaya hızı akım ve yaya hızı- alan ilişkileri verilmiştir.



Şekil 2.4 Yaya hızı- yoğunluk ilişkisi (ÇOL, 2004).



Şekil 2.5: Yaya hızı akım ilişkisi (ÇOL, 2004)



Şekil 2.6: Yaya hızı alan ilişkisi (ÇOL, 2004).

- İşyeri konut arasında yaya akımı 1,2- 1,6 yaya/m/sn.
- Alışveriş ve karışık dolaşmada 1,0- 1,4 yaya/m/sn.
- Etkinliklerde ve boş zamanları değerlendirmede 0,8- 1,2 yaya/m/sn.

Yayalaştırma planlaması yapılırken yayalaştırılacak olan alanın kullanıcıları olan insanların kentsel alanda gerçekleştirdikleri faaliyetler için yaya olarak erişebilecekleri en uygun

mesafeler dikkate alınmalıdır. Yaya yolları, kullanım amaçları ve ulaşmak istenen hedeflerin değişen uzaklıklarına göre şu şeklide gruplanmaktadır:

- İş yolculuğu yaya trafiği:
 - En kısa yaya yolu iş yerine kadar tercih edilir.
 - En uzun yaya yolunun 3km'den fazla olmaması gerekir.
- Öğrenci yaya trafiği:
 - İlköğretim öğrencileri için 600- 1000m.
 - Lise öğrencileri için 1500m.
 - Toplu taşıma duraklarına 1500m. olabilir.
- Alışveriş alanlarına yaya uzaklığı:
 - Günlük gereksinimler için 300m.
 - Haftalık gereksinimler için 1600m.
- Dinlenme ve gezi amacı güden alanlara yaya uzaklığı:
 - Genellikle en kısa mesafe
 - küçük çocuk oyun yerlerine 100m.
 - Çocuk oyun yerlerine 500m.
 - Gençler için olan alanlara 1500m.
 - Yaşlılar için dinlenme alanlarına 200m- 300m.
- Kamu toplu taşıma araçlarının durak yerlerine yaya uzaklığı:
 - Otobüs 350m.
- Özel taşıtlara yaya uzaklığı:
 - Tek ailelik konutlardan park yerine 100m.
 - Çok ailelik konutlardan park yerine 80m. (TEZİŞ, 1994).

2.2 Kent Yollarında Yaya- Taşıt Ayrımı

Kent insan için oluşturulmuştur. İnsan kentte değişik işlevleri olan bölgeler arasında ve içinde hareket halindedir. Bu hareketlilik insan ve insanın kullandığı aracın yer değiştirmesiyle yani kısacası ulaşım ile mümkündür. Örneğin kişi; iş, alışveriş, eğlence, spor gibi gereksinimlerini gidermek için yolculuk yapar. Bütün bu aktiviteler, belirli bir arazi kullanımı ile gerçekleşmekte olduğundan, yolculuğu arazi kullanımının bir işlevi olarak kabul etmek gerekir. Kentleşme, ulaşım ve ulaşımı sağlayan yol olgusu ayrılmaz bir bütündür. Ulaşım kavramı, insanların birarada yaşamaya başlayıp topluluklar oluşturmasından itibaren birbirleriyle bağlantı kurmaya çalışmalarıyla birlikte olmuştur. Kentli sosyal ilişkilerini

kurmaya çalışırken aynı zamanda da ihtiyaçlarını temin etmek zorundadır. Bunların sonucunda da birbiriyle bağlantılı, kolay erişim sağlayan bir sistem geliştirilmiş, bu da kent-yol sistemini oluşturmuştur (GÜNAL, 1983).

Yol, insanların ulaşım ihtiyaçlarını karşılayan bir ağıdır. Kentliler arasında kentin kendine ait dokusu içerisinde yol, yani sirkülasyon sistemi birleştirirci etkiye sahiptir. Bu sistem artan nüfus ve kentleşmeye bağlı olarak çeşitlilik göstermektedir. (KÖROĞLU, 1999).

Kent insanının mekân değişimi de ancak yollar vasıtasıyla mümkün olmaktadır. Bu yüzden kent merkezinde ulaşımın planlanmasında taşıtların güvenli ve rahat bir şekilde hareketliliğinin sağlanması kadar, yayaların güvenilirliğinin ve rahat hareketliliğinin sağlanması da önemlidir.

Yayalar ve taşıtlar özellikleri bakımından birbirine göre çok büyük farklılıklar gösterir. Yayalar çok daha yavaş, yumuşak ve serbesttirler. Taşıtlar ise yayalara göre yaklaşık on kat daha hızlıdır ve daha keskin ve katı kurallara uyarak hareket etmek zorundadırlar. Yayaların taşıtlarla aynı seviyede hareket etmeleri fiziksel ve ruhsal yönden sakıncalar ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca taşıtların yarattığı gürültü ve çevre kirliliği yayalar için sorun olmaktadır (ÇINAROĞLU, 2002). Bu yüzden de bugün kent içi ulaşımın bir parçası olarak motorlu taşıt yollarından ayrılmış sadece yayaya ait mekanlara gerek duyulmaktadır.

Günümüzde kentte yaya olarak ulaşımın sağlanabilmesi için bazı politika ve stratejiler geliştirilmektedir. Bu politikaların başlangıç noktası “Evrensel Yaya Hakları Bildirgesi” ile ortaya koyulan ihtiyaçların uygulamaya geçirilmesi işlemi olmaktadır (ÇOL, 2004). Yaya Hakları Bildirgesi birçok ülkede benimsenmiş ve bu bildirge ile yaya haklarının tanımlanması, sahiplenilmesi, fiilen tanınması ve uygulanması için somut bir çerçeve çizilmeye çalışılmıştır. Yaya Hakları Bildirgesi’ne göre:

➤ “...Yaya Kaldırımları Yayalarıdır.

Bu nedenle; bütün yerleşim merkezlerinde, özgün ve yaygın yaya kaldırımı ağının bulunması, en temel yaya hakkıdır. Bütün yerleşim alanlarında yaya kaldırımının yapımı zorunludur. Araçlar yaya kaldırımına park edemez. Kaldırımlar üzerindeki bütün fiziki ve toplumsal engeller, serbest yürüyüşü aksatmayacak biçimde düzenlenir.

Yayaların egzoz gazlarıyla zehirlenmemesi, gürültüyle rahatsız olmaması, üzerine çamur, toz, v.b. şeylerin sıçramaması için önlemler alınır.

➤ Kent Merkezi Yaya Bölgelerininindir.

Bu nedenle; toplu taşıma dışındaki araçlar, merkeze girmekte özenle kaçınır. Yaya bölgeleri, giderek bütün merkezi kapsayacak biçimde genişletilir. Yaya bölgeleri her türlü motorlu araçtan kesinlikle arındırılır. Yayalar, bu bölgeleri, kentsel etkileşim, kültürel etkinlik ve alış-veriş için özgün bir biçimde kullanılır.

➤ Yaya Geçitlerinde Üstünlük, Mutlak Olarak Yayalarıdır.

Bu nedenle; yayaların gereksindiği kadar sık, yaya geçidi sağlanır. Yaya geçitleri işaretlenir ve buraları, hiçbir biçimde, araçlar tarafından işgal edilemez. Yayalar için yeşil ışık süresi, gerekli yürüme süresine göre ayarlanır. Zemin katı yayalarıdır. Genel kural olarak, yayalar, üst ve alt geçitlere zorlanamaz.

➤ Herkesin, istediği yerlere, yaya yollarından gitme hakkı vardır.

Bu nedenle kentlerde, motorlu trafik altyapısından tamamen ayrı, sırf yayalar için, yollar yapılır. Her çocuğun okula, yaya yolundan güvenlik içinde gitmesi sağlanır.

➤ Kent yönetimi, yaya yolunu hizmet ve tesislerle donatır.

Yaya yoluna paralel, bisiklet yolları yapılır. Yaya ve bisikletli ulaşım, kitle haberleşmesi ile ve yer özendiricilerle desteklenir.

➤ Kent yaşamın gerçek sahibi yayalardır.

Bu nedenle; yayalık, insanlar arası iletişimi artırıp kentsel kültüre katkıda bulunduğu için, desteklenir ve özendirilir. Yayalar, yerel yönetimlerle birlikte, yayalık haklarını savunabilecek, şikâyetlerini iletecek bir örgütlenme geliştirilir. Trafikle ilgili kararlar ve polisler, yayaların haklarını da gözetir ve korur. Yaya altyapısının, gece-gündüz bakımlı, temiz ve aydınlık tutulmasını, onarılmasını, yayaların katkılarıyla yerel yönetimler yapar. Yayalar, kaldırımlar, yaya bölgeleri, yaya yolları, yaya geçitleriyle ilgili kararların alınmasına katılmak hakkına sahiptir..." (www.toplumsalbilgi.com).

Avrupa'da 1992'de kabul edilen Avrupa Kentsel Şartı'nın 1. ve 7. bölümlerinde Avrupa kentlerinde yaşayan insanların haklarından bahsedilmektedir. Avrupa Kentli Hakları Deklarasyonu'nda Avrupa kentlerinde yaşayan kişilerin sahip olduğu haklardan biri olan dolaşım başlığı altında; "...toplula taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanımları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzenin sağlanması..." gerekliliği ifade edilmektedir (www.toplumsalbilgi.com). Ayrıca Avrupa Kentsel Şartı'nın "ulaşım ve dolaşım" ana başlığı altında, "...dolaşımın; yaşanılabilir bir kent oluşturmaya yönelik bir biçimde düzenlenmesini, sokağın sosyal bir arena olarak algılanmasını...", yedinci bölümünde ise; kentlerin, herkesin her yere

erişebilirliğini sağlayacak biçimde tasarlanmasının..." gerektiğini vurgulamaktadır. (www.yerelnet.org.tr/uluslararası/avrupakonseyanlasma).

Günümüzde koşullarda kent yollarında yayalara sahip oldukları hakları sağlayabilmek, onların huzurlu ve emniyetli olarak sağlayabilmek ancak yaya trafiği ve taşıt trafiğinin birbirinden ayrılması ile mümkün olmaktadır. Yaya- araç ayrımında prensip olarak:

- Aynı zeminde değişik zamanda değişik yol kullanıcısının yüzeyi kullanmasını sağlayan "...zaman ayrımı...",
- Yaya ve araçların farklı yol yüzeylerini kullanmasıyla gerçekleşen "...mekan ayrımı..." şeklinde iki genel metod bulunmaktadır.

Birinci ayrım tipine kontrollü yaya geçitleri, ikincisine ise alt ve üst geçitler, yayalaştırılmış yollar gibi fiziksel çözümler örnek gösterilmektedir (GÜLGEÇ, 1986).

Kentin her yerinde yayaların güvenli ve rahat bir şekilde hareketlerini sürdürebilmeleri için yaya araç ayrımının sağlandığı çeşitli mekanlar şunlardır:

- Yaya Yolları
- Yaya Kaldırımları
- Yaya Geçitleri

2.2.1 Yaya kaldırımları

"...Yaya kaldırımı, taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzel kişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış alanlardır..." (TSE, 1996). Kaldırımlar, cadde sokakların iki yanında yayalar için ayrılmış alanlardır; yolun genişliği ve yanlardaki arazi kullanımının yoğunluğu ile orantılı olarak genişlemektedirler. Kent içinde bulunan bu mekânlar kenti yayalar için yaşanılır kılan mekânlardır. Genel olarak taşıt trafiğinin zararından korunmasını sağlarken yaya hareketliliğini de artırırlar. Bazen binanın altına alınıp, arkatlı yollar, üzeri çeşitli malzeme ile kaplanmış, gölgelendirilmiş yollar, pergola ile kaplanmış yollar haline getirilebilir.

Yaya kaldırımları yaya ve taşıt trafiğinin birlikte olduğu yollarda bulunmaktadır. Kent içerisinde tüm yollar yayalaştırılamayacağına göre ve yayaların olduğu kadar taşıtların da kent

içinde dolaşım hakları bulunduğu düşünülürse kaldırımlar kent içinde önemli yere sahip yaya mekanlarıdır. Günümüzde giderek artan motorlu taşıt trafiği nedeniyle yollar hem yayalara hem de taşıtlara aynı zamanda hizmet edememektedir. Bu artış karşısında taşıtlar için yapılan yollar yetersiz kalmakta ve bu yolların genişletilmesi ihtiyacı doğmaktadır. Yol genişledikçe de paralelinde yayalar için ayrılmış olan kaldırımların daraldığı gözlenmektedir (TMMOB KIZILAY KENT MERKEZİ ÇALIŞMA GRUBU, 2004).

Yayaların kaldırımlarda rahat yürüyebilmesi, karşı yönden gelen yaya akımı, bazı kent mobilyalarının konumu, sunulan alan içersinde dolaşımda ya da beklemede olanların oranı gibi diğer ölçütler, yapılacak olan planlamayı doğrudan etkilemektedir. Ayrıca yaya kaldırımını boyutları bitişik olarak izledikleri yolun boyutları ile de doğrudan ilişkilidirler.

Kentlerimizde kaldırım inşasını zorunlu kılacak ölçüler Yol Planlama ve Değerlendirme Semineri'ndeki bilgilere göre şöyledir:

- 100 kişi/gün +>50 motorlu taşıt sayısı ise tek yönde kaldırım,
- 300 kişi/gün +>50 motorlu taşıt sayısı ise çift yönde kaldırım olmalıdır.

Minimum kaldırım genişlikleri ise şöyle olmalıdır.

- Alışveriş ve iş merkezlerinde 4.50m.
- Ana yollarda 3.00m.
- Tali yollarda 1.50m.

Gerekli görüldüğü durumlarda kaldırım genişlikleri, kaldırımın paralelindeki yolun genişliğine, yaya hareketlerinin yoğunluğuna, arazi kullanımı ve kamusal alanların çokluğuna göre değişmektedir. Genişliklerde minimum standartlar üzerinden yapılacak artış 0,75m. ve katları şeklinde uygulanmaktadır (KÖROĞLU, 1999). Kaldırımların optimum yüksekliği ise 12-15cm.'dir. Yaya kaldırımlarında genişlikleri 2,5m.'nin üzerinde olduğunda ağaçlandırma yapılabilir.

Yaya ve taşıt yolunun yeşil bir bantla ya da sınırlayıcı elemanlarla birbirinden ayrılması da emniyetin sağlanması açısından yararlı olmaktadır. Ayrıca bu sınırlayıcılar araçların kaldırımlara park etmesini de önlemektedirler (TEZİŞ, 1994).

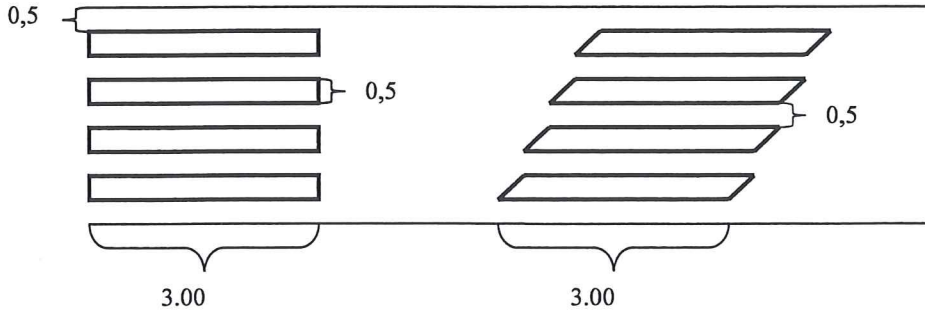
2.2.2 Yaya geçitleri

Şehir içinde yaya ve taşıt yoğunluğunun fazla olduğu bölgelerde, yaya yolu ve araç yolunun kesişimi büyük bir problemdir. Bu tür alanlarda kargaşayı önlemek ve emniyetli geçişi sağlamak için yayalar için yaya geçitleri uygulanmaktadır.

Yaya geçitleri, trafik yolu ile karşılaşan yayaların yolun diğer tarafına yolla eş zeminli, yolun üstünden ya da altından geçmeleri için düzenlenen ve karşılıklı iki kaldırım arasında yaya ulaşımını sağlayan önemli alanlar olarak tanımlanmaktadır (KÖROĞLU,1999).

GÜLGEÇ'e, (1986) göre; "...yaya geçitleri, yaya araç ayırımına göre iki ana grup altında toplanmaktadır..." Bunlar: "Hemzemin geçitler" ve "Hemzemin olmayan geçitler" şeklindedir. Hemzemin geçitlerde ana yol yüzeyi yaya ve araçlar tarafından değişik zamanlarda kullanılır. Bu grupta ayırım zamana göredir. Işık kontrolsüz geçitler zebra tipi geçitlerdir.

Geçit, yol yüzeyine çizilen kalın, beyaz bantlarla ve geçiş yerini belirten yanıp sönen sarı uyarı lambalarıyla donatılır. Yol eksenine paralel bantlar, 50 cm. aralık ve 50 cm. genişliğinde çizilir. Çizgilerin boyu 3m.dir (Şekil 2. 7). Yayalara pratik akım, araçlara ise yaya olmadığında kesintisiz akım sağlar. Işık kontrollü geçitler ise daha çok kavşaklarda, nadiren de link sistemiyle kontrol edilen iki kavşak arasındaki geçitte kurulmaktadır. Yaya araç kesişmesinde kullanma zamanları ayrılmakta, yaya geçişinde gecikirken, diğer taraftan emniyet artmaktadır.

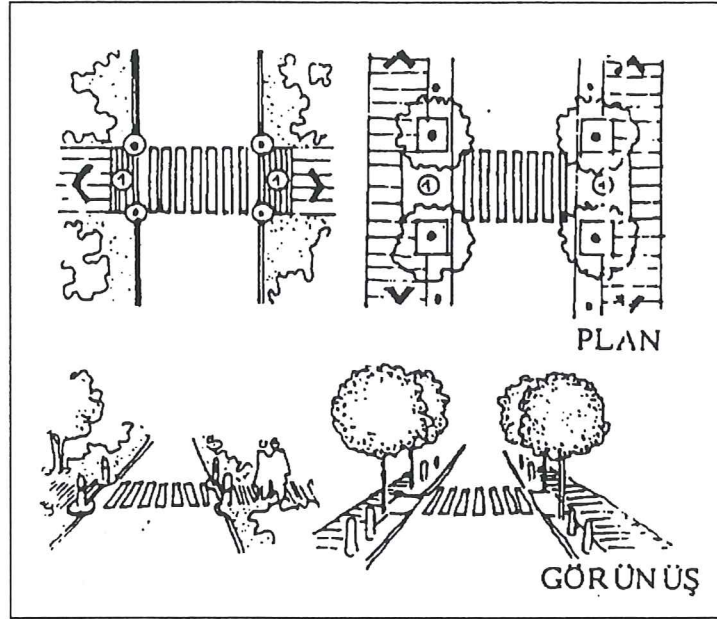


Şekil: 2.7: Zebra geçit ölçüleri

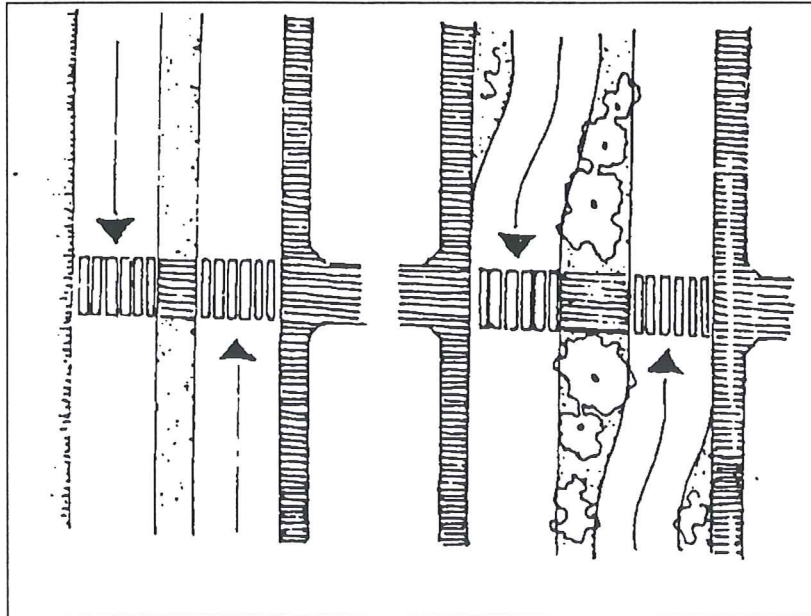
Yol ve Planlama Seminerinde belirlendiği üzere yaya geçitlerini zorunlu kılan trafik değerleri şöyledir:

- Trafik < 100 kişi/saat – Geçit zorunluluğu yoktur.
- Trafik > 100 kişi/saat – Sinyal/Polis kontrollü geçit gerekir (KÖROĞLU, 1999).

Hemzemin yaya geçitlerinin bulunduğu alanlarda taşıt yolunda algısal daralma etkisi sağlanarak taşıt trafiğinin hızı azaltılabilir. Bu yol kenarında kullanılacak uygun ağaç ve renkli babalarla sağlanabilir (şekil 2.8). Ayrıca yaya geçitlerine yaklaşırken yola verilenilecek hafif kavis de araçların hızını azaltmalarında etkili olabilir (şekil 2.9). Ancak yaya geçitlerinde yapılacak düzenlemeler hem sürücülerin hem de yayaların görüşünü engellememelidir (TEZİş, 1994).



şekil 2.8: Yaya geçitlerinde yarıcı nitelikte elemanlar kullanılması (TEZİş, 1994).



şekil 2.9: Yaya geçitlerine yaklaşırken yola hız azaltıcı kavis verilmesi (TEZİş, 1994).

Hemzemin olmayan geçitler ise yaya alt ve st geçitlerinden oluşurlar. Hemzemin geçitlerin yeterli olmadığı durumlarda ihtiyaç duyulur. Yaya ve taşıt akımının yoğun olduğu yerlerde, geniş kavşaklarda düşünülebilir.

Hemzemin olmayan geçitlerin tercih edilebilmesi için bazı koşulların mevcut olması gerekmektedir (GÜLGEÇ, 1986).

Buna göre;

- Araç ve yaya trafiği yüksek değerlerdeyse,
- Araç trafiği gecikmesinden korunmak ve kazaları azaltmada ekonomik fayda sağlanacaksa,
- Topoğrafya uygun, altyapı tesisleri zorlamıyorsa,
- Yol kentten geçen bir otoyolsa hemzemin olmayan geçitler yapılabilir.

Yukarıda sayılan koşulların var olması alt veya st geçit yapımında önemlidir. Bu tür yaya mekanları kentin estetik görünümünü bozabileceği ve doğal ya da tarihi dokuya uyum sağlayamayacağı gerekçesiyle savunulmamaktadırlar. Ayrıca yayaların alt ve st geçitlere zorlanması da pek istenen bir durum değildir. Yaya alt ve st geçitleri karanlık mekanlar olmamalıdır.

2.2.3 Yaya yolları

“Yaya yolu”, taşıt ve yaya trafiğinin yoğun olduğu şehrin merkezinde veya gerekli başka yerlerinde yayalara daha güzel ve daha güvenli ortam yaratmak amacıyla, şehrin mimari yapısını bozmadan, taşıt trafiğine kapatılan, yalnız yaya trafiğine açılan yollardır (TSE, 1996). Bünyesinde birden fazla yaya yolu içeren kentsel mekanlara yaya bölgesi denmektedir. BAYRAKTAR ve dig. (1987)’ye göre; yaya bölgesi, “...alışveriş merkezleri ile ticaret bölgelerinde alanın günün belirli saatlerinde taşıt trafiğine kapatılması; konut bölgelerinde ise taşıt trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ile oluşturulan, çeşitli yaş gruplarındaki insanlara güvenli ve rahat hareket olanağı sunacak çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık alanlar...” olarak tanımlanmıştır (ZAFER,1996). Yaya yolu ağı olarak ta düşünülebilirler.

Tamamı ile yayaya ayrılmış yol ve bölgeler genellikle yaya aktivitesinin yoğun olduğu yerlerde görülmektedir. Tarihi çevrenin görsel imajının vurgulanmak istendiği durumlarda

taşıttan arındırılmış yaya yollarının düzenlenmesi etkili bir yaklaşımdır. Özellikle büyük kentlerin şehir merkezlerinde yaya olarak yolculuk yapabilmek önemlidir. Taşıt içinden çevrenin algılanması zordur. Bu tür alanlarda yaya yollarının düzenlenmesi ile kentte yapıların, faaliyetlerin detaylarını görmek ve bunları değerlendirme olanağına sahip olunacaktır (ATABAY, 1981).

Konut alanlarında düzenlenen yaya yolları, yerleşme alanındaki parsellere hizmet eder. Bu parseller arasındaki yaya ulaşımını sağlamaktadırlar. Acil durumlar dışında motorlu taşıtların konut alanlarındaki yaya yollarına girmesi pek istenen bir durum değildir. Bu nedenle de yol düzleminde toplu otoparklar düzenlenmesi gerekmektedir. Konut alanlarındaki bu yaya yollarının, bireylerin araçlarını bıraktıktan sonra çok yol yürümeleri için en fazla 100m. uzunluğunda olması gerekmektedir (TEZİŞ, 1994).

Kent merkezlerinde planlanan yaya yolları ise büyük alışveriş merkezlerinin gelmesiyle önemini yitiren kent merkezlerinin yeniden odak alanlar olmasına ve kent merkezlerinde insani ölçeğin korunmasına yardımcı olmaktadır. Yaya yolları yalnızca yaya ulaşımının sağlamanın yanı sıra çeşitli doğal ve yapay donatıların katkısıyla çekici rekreasyon mekanları haline getirilebilirler. Yağmur, güneş gibi olumsuz hava koşullarından korunmak ve gereğinde sığınmak için üstü kapalı olarak ta tasarlanabilirler (ZEREN, 1991).

Yayalaştırma uygulamalarına baktığımızda farklı dünya kentlerinde uygulanan yaya bölgeleri, nitelikleri açısından çeşitli isimler altında toplanmıştır. Yalnızca toplu taşıma araçlarının geçişine izin verilen caddeler “semi mall”, yaya kaldırımlarının genişletildiği caddeler “transit mall” şeklinde tanımlanmaktadır. Tamamen araç trafiğine kapatılarak yaya alanı haline getirilen cadde ve sokaklar ise “pedestrian mall, traditional pedestrian streets, traffic free zones veya full mall” şeklinde adlandırılmaktadır.

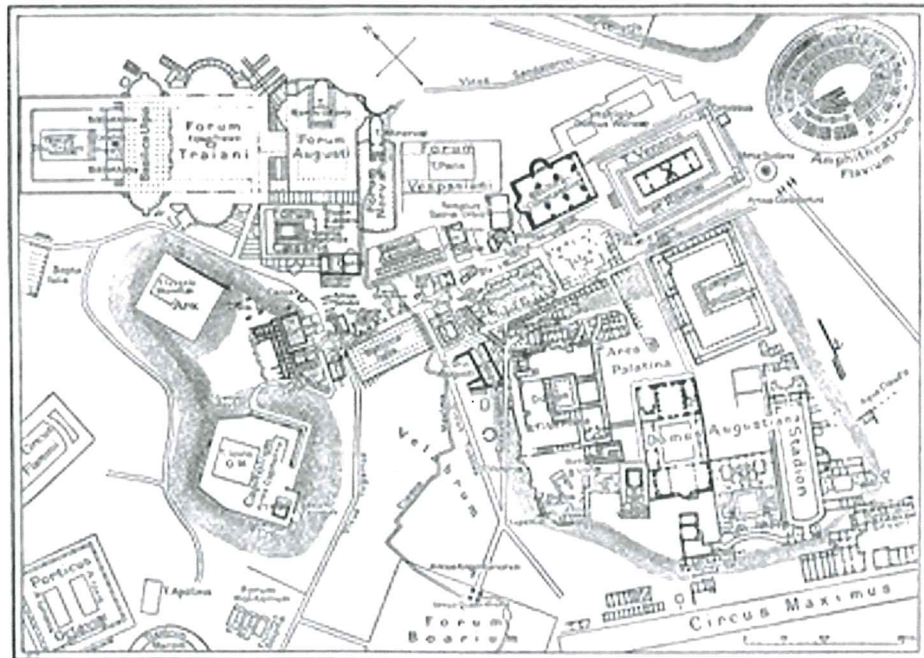
Rubenstein “Pedestrian mall” tabirini, “...insanların yürüyüş yaptıkları geleneksel tarzdaki gezinti alanı...” olarak tanımlamaktadır. Bugünkü kullanım şekliyle alışveriş sokaklarıdır. Şehrin merkezi iş alanında yaya öncelikli yeni bir çeşit sokak veya lineer bir meydana ve toplu taşıma ile desteklenmelidir (YILMAZ, 1992).



Şekil 2.10a):Albert Pedestrian Mall, Singapur, b):Kungsangsgatan Pedestrian Mall, İsveç
(www.flickr.com)

2.3 Yayalaştırma Olgusunun Tarihsel Süreçteki Gelişimi

İnsanlar, biraraya gelme gereksinimlerini tarih boyunca her zaman hissetmişlerdir. Toplumu meydana getiren nedenlerden biri olan bu doğal istek için bazı alanlar, açık ya da kapalı mekanlar yaratılmıştır (KUNTAY, O. , 1994). Eski çağlarda, insanların bir araya geldikleri, çeşitli sosyal, kültürel, ticari aktiviteleri gerçekleştirdikleri, şehrin en canlı yerleri, sokaklar ve meydanlardı. Antik çağlarda Agora ve Forumlar, halk toplantılarında çeşitli vesilelerle kullanılan canlı birer toplanma merkeziydiler.



Şekil 2. 11: Roma Merkezinin Haritası.

Eski Roma’da kent merkezinde gece başlayınca ağır yük arabalarından yayaları korumak için yollara taş engeller koyulmuş ve kentte rahat dolaşım sağlanmıştır (Resim 2.12). Atlı arabanın kullanıldığı bazı kentlerde ise araba yolundan kolonlarla ayrılıp, yükseltilerek, iklimsel etkilere, güvenlik ve alışveriş etkenlerine bağlı olarak; yapılan kaldırımların üstleri örtülüp yayaların rahat dolaşımı sağlanmıştır. Efes, Perge ve Side bol örneklerini bulunduğu tarihi kentlerdir.



Şekil 2. 12: Eski Roma’da yol (<http://www.roman-empire.net/>).

Cevat Eder’in Tarihi Çevre Kaygısı adlı eserinde belirtildiği üzere sirkülasyon sistemi için önemli diğer bir örnek de Milet Uygarlığı olmuştur. Milet’te sokakların, halka ait yerlerin kullanıma uygunluğunu denetleyen bir mimar bile görevlendirilmiştir. Böylece kent sokaklarının estetiği de sağlanmıştır.

14. y.y.’da Selçuklular bazı kentlerde güvenlik, topoğrafik eşikler nedeniyle sık geçmeyen kervanın dahi kentin iç kesimlerine girmesini engelleyici planlamalar yapmışlardır. Kervansaraylar için kentten ayrı bir sistem oluşturulmuş, kervan kentin dışında kalmıştır. Leonardo da Vinci de, yayalar için farklı yüksekliklerde yollar tasarlamış yaya mekanlarında düzenleme çalışmaları yapmıştır (KUNTAY, 1994).

Rönesans’ta şehirlerin formal yapısı içinde yayalar emniyet içinde dolaşma imkanı buluyorlardı. Barok Devrinde ise zenginlik ve ihtişam içinde yine yayalar süslü dekorlar içinde figüran olarak bulunuyorlardı. 18.yüzyıl başlarında, dekoratif ve geometrik planlar

içerisinde yaya ulaşımı ağırlığını koruyordu. Bu devirde de yollarda yayalar için tehlikesiz ve sakın bir yaşam söz konusuydu (ARU, 1965).

19.yüzyılın ilk yarısında, yol geleneksel karakterini kaybetmeye başladı, tekniğin ve ekonominin isteklerine cevap vermeye başladı. 19. y.y.'da yaya ve at arabası trafiği birbirine paralel fakat kaldırım ve yol olmak üzere kesin bir çizgiyle ayrı şebekelere ayrılmıştır.

20. y.y. başlarında atların ve atlı arabaların dolaştığı günler sona ermiş ve otomobillerin dolaştığı geniş yollar planlanmıştır. Bu yüzyıl içersinde sanayileşme ve mekanizasyonla birlikte ulaşım da teknolojinin gelişmesi sonucu kent içi ulaşım gereksinimi çoğunlukla motorlu araçlarla karşılanmıştır.

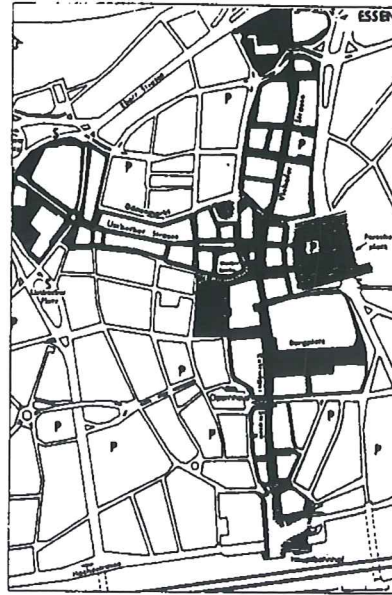
Avrupa'da, yayaların dolaştığı alanı ve araç trafiğini ayırma fikri 19. yüzyıla kadar dayanmaktadır. Bu dönemde Londra'da tren istasyonları ve ticaret bölgeleri gibi yerlerde yoğun yaya trafiğini karşılamak ve iklimsel etkilerden korunmak amacıyla üzeri cam ile kapanmış yürüme yolları, arkatlar oluşturulmuştur. Bu yürüme yollarından en çok tanınanı 1870'te tasarlanan Crystal Way'dir (ROBERTSON, 1994). 19. y.y.'da Amerika ve İngiltere'de peyzaj mimarlarının genel park projelerinde de tekerlekli ve atlı araçlar ile yaya trafiğinin ayrımı yapılmıştır. Londra dışında bulunan Birkenhead Park için Joseph Paxton'un hazırladığı plan ve New York Central Park için Fredrick Law Olmsted ve Calvert Vaux'un hazırladığı planda birbirinden bağımsız üstgeçitlerle sağlanan bir uygulama ağı oluşturulmuştur (ÇOL, 2002). 20.Yüzyıl boyunca birçok Avrupa kenti, özgün Ortaçağ sokaklarını araç trafiğine kapatmıştır. Çünkü bu sokaklar araç ve yaya trafiğini aynı anda taşıyabilecek kapasiteye sahip değildi.

Motorlu taşıt trafiğinin giderek artmasıyla günümüzde yollar hem yayalara hem de taşıtlara aynı zamanda hizmet edememektedir. Bu artış ilerledikçe taşıtlara kapalı yol uygulaması başlamıştır. Böylece yayaların serbest dolaşabildiği mekanlar yaratılmaya başlanmış ve zamanla kent merkezlerinde artan sorunlara çözüm olarak yayalaştırma çalışmaları yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde, kent içinde, kenti yaşamak, kenti anlamak, görülmeye değer şeylere hakim olabilmek için bireylerin psikolojik durumlarının olumsuz etkilerini ortadan kaldırabilecekleri, taşıt gürültüsüz mekanlara gereksinim vardır.(KARABAY, 1993)

Bir caddenin yayalaştırılması çalışması ilk kez 1926 yılında Essen kentinde “Limbecker Strasse” ile gerçekleştirilmiştir. 1930’lu yıllarda bağımsız yaya yollarını içeren sistemler önerilmeye başlanmıştır. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra kentsel büyüme, yerleşme nüfusunun orandaki artışı ve araç sayısındaki artış nedeniyle yaya bölgelerinde ve yayalaştırılmış caddelerde gelişmeler görülmüştür. Doğu Almanya’da önce 1966’da sayıları 60’a ulaşmıştır. Ardından yaya caddeleri sayısında bir patlama yaşanmış, 1973’te 214, 1977’de 340 ve 80’lerin sonlarında 800 yayalaştırılmış cadde oluşturulmuştur. 1960’ta ortalama 76m. uzunlukta olan yaya caddeleri, 1973’te 245m’ye ulaşmıştır. Doğu Almanya’da 1969 ve 1970’ler boyunca yayalaştırma kent planlamada esas konu olmuştur (RUBENSTEIN, 1992).



Şekil 2. 13: Limbecker Strasse- Essen (<http://flickr.com>)

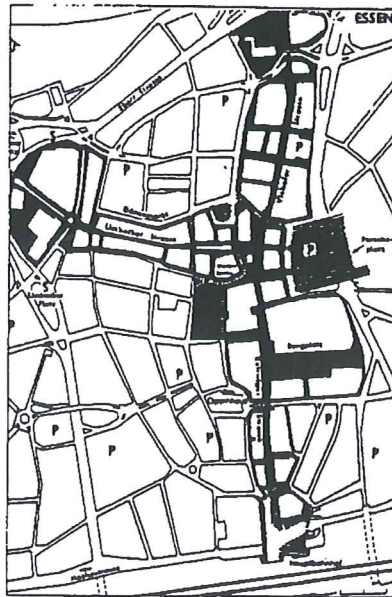


Şekil 2. 14: Essen şehri yaya alanları (ALTUNBAŞ, 2006).

Bir caddenin yayalaştırılması çalışması ilk kez 1926 yılında Essen kentinde “Limbecker Strasse” ile gerçekleştirilmiştir. 1930’lu yıllarda bağımsız yaya yollarını içeren sistemler önerilmeye başlanmıştır. İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra kentsel büyüme, yerleşme nüfusunun orandaki artışı ve araç sayısındaki artış nedeniyle yaya bölgelerinde ve yayalaştırılmış caddelerde gelişmeler görülmüştür. Doğu Almanya’da önce 1966’da sayıları 60’a ulaşmıştır. Ardından yaya caddeleri sayısında bir patlama yaşanmış, 1973’te 214, 1977’de 340 ve 80’lerin sonlarında 800 yayalaştırılmış cadde oluşturulmuştur. 1960’ta ortalama 76m. uzunlukta olan yaya caddeleri, 1973’te 245m’ye ulaşmıştır. Doğu Almanya’da 1969 ve 1970’ler boyunca yayalaştırma kent planlamada esas konu olmuştur (RUBENSTEIN, 1992).



Şekil 2. 13: Limbecker Strasse- Essen (<http://flickr.com>)



Şekil 2. 14: Essen şehri yaya alanları (ALTUNBAŞ, 2006).

Avrupa kentlerinde daha çok bir ya da birkaç caddenin biraraya gelmesiyle oluşan yayalaştırılmış bölgeler bulunmaktadır (ÇOL, 2002). Amerika’da ise, caddelerin yayalar için ayrılması Hollanda ve Almanya gibi Avrupa ülkelerine göre çok daha sonraki yıllarda meydana gelmiştir. Yayalaştırılmış cadde genellikle birkaç lineer bloktan oluşan geleneksel alışveriş merkezi olarak tanımlanmaktadır. Amerika’da bu amaçla yapılan ilk cadde 1959’da yapımına başlanan Michigan’daki Kalamazoo Mall’dur (Resim 2.15, 2.16).

Daha sonra da güvenli ve rahat dolaşımın sağlandığı bu caddeler giderek yaygın hale gelmiştir. Bu dönemde Amerika kentlerinde yaklaşık 200 yayalaştırılmış cadde oluşturulmuştur (RUBENSTEIN, 1992).



Şekil 2. 15-a) Kalamazoo yayalaştırmadan önceki hali b-Kalamazoo Mall, yayalaştırmadan sonra 1959 (Kaynak: www.rootsweb.com/~mikalama/kalamazoomall.htm)



Şekil 2. 16: Kalamazoo Mall (<http://www.rootsweb.com/~mikalama/kalamazoomall.htm>).

Avrupa’da düzenlenen bazı trafiğe kapalı bölgeler binlerce kilometrekare alan kaplamış ve ticari kullanımlı alanlara dönüştürülmüştür. Londra ve Paris gibi büyük kentlerde yayalaştırma küçük yerleşme bölgeleri ile sınırlı tutulurken, Avusturya, Almanya ve Hollanda’da bu alanlar gösterişli yaya bölgeleri halinde gelişmiştir(DÖLLÜK, 2005).

Kamusal amaçlı bir müdahale olarak ele alınan yayalaştırma çalışmalarına kent içinde yer verilebilmesi için öncelikle bu alanlara gereklilik gösterecek nedenleri ve bu çözümün kent içi ulaşım ve kentsel yaşantıya katkısı belirlenmelidir.

19. yy'da buharlı trenin, 20. yy'da otomobilin keşfinden sonra geçen altmış yıl içinde ortaya çıkan değişim eski çağlar ile kıyaslandığında çok büyüktür. Ulaşım istenen her yere taşıt yolları yapımı gerçekleşmiştir. Gelişmenin hızı ve ivmesi karşısında birçok öge önceden tahmin edilmemiş ve planlanmamıştır. Sonradan ortaya çıkan ulaşım taşıtları yollarda yayaların aleyhine bir işgal oluşturmaya başlamışlardır. Taşıtların kişilere faydalı olması, ulaşım kolaylığı ve zaman kazanılması, zannedilen yararı karşılığında kendiliğinden taşıtlara geçiş hakkı tanınmasına sebep olmuştur.

Prof. Alexander Klein'in belirttiği gibi; atlı araba devrinde şehir yollarında yaya, henüz kendisini savunmaya gerek görmemekteydi. Fakat 2. Dünya savaşından sonra motorlu taşıtlar gelişmeye ve şehir yollarında taşıt sayısı artmaya başlayınca ve özel otomobil sadece üst gelir grubunun kullandığı bir araç olmaktan çıkıp, çalışan sınıfın da ulaşım aracı olduğunda, yaya yol mekanını terke mecbur oldu, daha doğrusu, taşıtlar yayaları yollardan kovdular (KARABAY, 1993).

!960'lı yıllardan sonra şehir merkezinde trafik sıkışıklıkları yaşamaya başlayan, birçok batı Avrupa kenti tarihi çekirdeğini korumak amacıyla yoğun kullanılan, merkezdeki bazı caddeleri yaya öncelikli alanlara dönüştürmüşlerdir. İngiltere'de Leeds, Almanya'da Freiburg bu tarihi kentlerdendir. Önceleri kentleri taşıt trafiğinin olumsuz etkilerinden korumak amacıyla ortaya çıkan yayalaştırma uygulamaları ilerleyen yıllarda insanlar tarafından benimsenmiş ve sadece bir yol mekanı olmaktan çıkarak, birer açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet vermeye devam etmişlerdir.

Trafikten arındırılmış bölgeler diğer bir adıyla yayalaştırılmış bölgeler ve sokaklar, kente ilk gelindiğinde algılanabilirliğin ilk belirgin ve fiziksel simgeleridir. Bu alanlarda fonksiyonel yapıdan çok insanların yaşanabilir bir yere sahip olmaları daha önemlidir.

Yaya alanları kentlerdeki varlığı mutlak olan ancak, trafiğin yasaklanma düzeyinin en iyi şekilde karar verilmesi gerekli alanlardır. Trafiği tamamıyla kaldırarak yayalara ve taşıtlara ayrılan alanların kesin bölgenmesi şeklinde ayırım getirmek kentin çekiciliğini,

yaşanılabilirliğini, hatta toplum bireylerinin davranış ve psikolojilerini olumsuz şekilde etkiler. Yayalaştırılmış alanlar, yalnızca estetik bakış ile ortaya çıkarılan mekanlar değildir. Bu alanlar planlama ve tasarım meslek disiplinleri uzmanları, sosyolog ve kent yöneticileri tarafından kapsamlıca değerlendirilen ve ortak bir görüş doğrultusunda mevcut problemlere çözüm getirmek için uygulanan kamusal mekanlardır. Mimari tarihi toplumsal ve ticari sebeplerle trafikten arındırılmış yaya kullanımına ayrılmış caddeler, aynı zamanda kentler için önemli sorunların başında gelen kirlilik, gürültü, ekonomik ve sosyal yıpranmayı da azaltır.

3. PLANLAMA VE KENTSEL TASARIM AÇISINDAN YAYALAŞTIRMA

Kentlerimizde iyi bir yaya sistemi oluşturulması, otomobile bağımlılığı azaltmakta, insan ölçeği ile ilişki kurulmasını, ticari faaliyetlerin ve çevresel kalitenin artırılmasını sağlamaktadır. Bu yüzden yayalaştırılması düşünülen cadde ya da sokağın bu uygulama için uygunluk gösterip göstermediğini saptamak başarılı bir yaya ulaşım sistemi oluşturmanın en önemli noktasıdır.

Taşıt trafiğinden arındırılarak yayaların kullanımı için düzenlenecek bir cadde veya sokağın karar aşamasından başlayarak planlama ilkelerinin belirlenmesi, bu ilkelerin tasarıma yansıtılması ve yapılacak uygulamanın kente ve kentliye sunulmasına kadar geçecek süreç önemlidir. Bu durum yayalaştırmanın kentsel planlama kentsel tasarım yönleriyle düşünülmesi gerekli olan bir yöntem olduğunun açık bir göstergesidir. Günümüzde kentlerin ve kentsel yaşantının ulaştığı boyut ve kentleşme süreci düşünüldüğünde gelişmekte olan ülkelerde özellikle ülkemizde yayalaştırmanın kentleşme ve kentlileşme süreci içerisinde ele alınması gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Yaya ulaşımı için gerekli alan otomobil için gerekli olan alandan yirmi kez daha azdır ve yaya olarak ulaşımı sağlamak toplumun diğer üyeleriyle bir etkileşim ve iletişime neden olmaktadır. Jane Jacobs, "The Death and Life of Great American Cities (1991)" adlı kitabında yaya trafiğini "kentin canlılığı" olarak değerlendirmiştir. Yayaların birbirleriyle küçük ve rastlantısal etkileşimlerini kamusal yaşamın zenginliğine katkı sağlayan bir durum olarak yorumlamaktadır (WALLER, 1998).

Dünyada pek çok kent, özellikle otomobil kullanımının kamusal alanda fiziksel ve kültürel açıdan kurduğu egemenliği kırmaya çabalamaktadır. Otomobil sanayisinin gelişmesinden bugüne kadar kent makro formunun belirlenmesine otomobil merkezli ulaşımın ağırlığı söz konusu olmuştur. Ancak kentlerin yalnızca araç kullananlara yönelik planlanması bireylerin erişebilirliğini azaltmış ve insanları araçlara bağımlı duruma getirmiştir. Zaman içinde güncel yaşamda, yayaların ulaşımı, taşıtların ulaşımı anlamına gelmeye başlamış ve kabul görmüş böylece sosyal yaşam karakterini değiştirmiştir. Arabaların içinde seyahat eden insanlar ancak otoparktan eve, evden otoparka bir yaya ulaşımı gerçekleştirmeye başlamış ve bu nedenle kentsel mekanlardaki sosyal aktivitelerden uzaklaşmıştır. Otomobil merkezli ulaşım, kentin

dışında yeni yerleşimler oluşmasını sağlamıştır ancak bu esnada sosyal yapı yanında tarihsel dokuda da büyük ölçüde zararlar meydana getirmiştir.

Kent mekanının yeniden yaşanılabilirliğini kazanması, canlı bir sosyal yaşama kavuşması, doğal ve tarihi değerlere verilen zararların azaltılması için alternatif ulaşım politikaları aranmaktadır. Böylece kent, kent merkezi ve kent yaşamı tekrar keşfedilebilecektir. Yayaalara yönelik ulaşım planlama politikaları, bütüncül planlama anlayışının önemli bir parçası olarak değerlendirilmektedir. Yaya ulaşım politikaları toplu taşıma ve arazi kullanım uygulamalarından soyutlandırılmadan bunlarla bir bütün halinde ortaya koyulmalıdır (ÜSTÜNDAĞ, 2002).

3.1 Planlama Açısından Yayalaştırma

Yayalaştırmanın planlama yönüyle incelendiği tezin bu bölümünde, farklı kent dokularında yaya öncelikli ulaşım planlama stratejilerine, yayalaştırmanın amaçları ve planlama ilkelerine, yaya- taşıt ayrımı için geliştirilmiş farklı bağlantı sistemlerine ve yaya alanları planlaması sırasında karşılaşılabilecek sorunlara yer verilmektedir.

3.1.1 Yaya Öncelikli Ulaşım Stratejileri

Yaya alanlarında değişik ulaşım planlama stratejileri uygulanmaktadır. Ulaşım planlamasında büyük öneme sahip olan yayaların kentsel alanlardan mümkün olan en üst düzeyde yararlanmalarını sağlamak için yapılan planlamalarda yayalar için çeşitli ulaşım planları yöntemleri söz konusudur.

Yaya alanı oluşturulması planlanan kent mekanın özelliklerine, topoğrafyasına, ekonomisine ve fonksiyonuna bağlı olarak yaya ulaşımının emniyetle gerçekleşmesini sağlayan alanlar yaya merkezli yollar olarak adlandırılabilirler. Yaya merkezli yollar yaya yolları ve yaya öncelikli yollardan oluşurlar (KOÇ ve SÖNMEZ, 1996).

Yaya yolları; kent insanının sosyal ilişkilerinin güçlenmesi, ekonominin canlanması, çevresel iyileştirme ve emniyetin sağlanması amacıyla planlanmış, taşıt trafiğine tamamen kapatılarak, yaya kullanımına ayrılmış yollar olarak karşımıza çıkarlar.

Yaya öncelikli yollar ise; hızlı motorlu araç trafiği ile hareket özgürlüğü kısıtlanan yayanın araç trafiği hızının azaltılmasıyla daha rahat hareket imkanı kazanmasını sağlarlar (KÖROĞLU, 1999). Kent merkezlerinde ya da konut alanlarında bu tür yavaşlatma uygulamaları yapılmaktadır (GÜLGEL, 1986). Özellikle konut alanlarında kişilerin otomobillerini evlerinin önüne park etme istekleri nedeniyle daha çok uygulanmaktadır. Bu uygulamalarla trafik hızı düşürülerek, daha güvenli, sosyal ve fonksiyonel mekanlar yaratmak amaçtır.

Yaya öncelikli ulaşım planlaması sadece fiziksel planlama olarak algılanmamalıdır. Kent içinde yaya ulaşım ağının geliştirilmesi ile başlayan planlama süreci sosyal alt yapı ve işletme ile ilgili imkanları da göz önünde tutmalıdır (ÇOL, 2004).

Kent bütünü için geçerli olan genel yaya trafiği planlama stratejileri aşağıdaki gibidir.

- Yaya ulaşımı kent içinde kesintisiz ve sürekli olmalıdır. Yayalar kaldırım, yaya yolu, yaya alt ve üst geçitleri ve zebra geçitleri ile istedikleri yere taşıt engeline takılmadan ulaşabilmelidir.
- Yaya hareketliliğinin olduğu yollar güvenlik açısından gerekli düzenlemelere sahip olmalıdır. Yaya yolları, kaldırımlar ve yaya geçitleri ile taşıt ve yaya kesişmesini güvenli bir biçimde sağlayacak imkanlar oluşturulmalıdır. Böylece yaya kazaları en aza indirilecek ve araçların yarattığı olumsuz koşullardan yayalar daha az etkilenecektir.
- Engellilere ve her yaştan insana yaya olarak dolaşım imkanı sağlanmalıdır. Yaya dolaşım ağı engelli, çocuk ve yaşlıların da gereksinimleri düşünülerek planlanmalıdır.
- Yaya ulaşımı desteklenmeli ve özendirilmelidir. Yaya ulaşımı kentin canlılığını sağlayan önemli bir dinamiktir. Yürüme eylemi sayesinde insanlar etkileşimi arttırıp kentsel kültüre katkıda bulunmaktadırlar. Bu nedenle yerel yönetimler yaya haklarını koruyucu önlemler geliştirmelidirler (TMMOB, 2004).
- Yaya ulaşım ağı arazi kullanımı ile bütünleştirilmeli, yaya yoğunluğunun gerektirdiği altyapı kapasitesi sağlanmalıdır. Yaya ulaşım ağı kentsel odak noktaları ile sosyal, kültürel ve tarihi mekanları bütünleştirici bir yapıda olmalıdır.

- Yaya alanları farklı sosyal ve kültürel aktiviteleri de içinde barındırmalıdır. Sokak gösterileri, sergiler, festivaller ve konser gibi aktivitelerle alan gece ve gündüz canlandırılmalıdır (ÇOL, 2004).

Kent içinde yaya yolları planlamasında konut alanları, alışveriş merkezleri ve kent merkezleri için birbirinden farklı stratejiler izlenmektedir.

3.1.1.1 Konut alanlarına yönelik stratejiler

Konut alanlarında yaya ve taşıt yoğunluğu diğer alanlara kıyasla daha azdır. Buradaki yaya bölgeleri öncelikle konut alanlarının kendi içinde ilişkilerini kurmak ve bütünlüğü sağlamak zorundadır. Alt merkezlere ve sosyal donatı alanlarına yaya erişimi sağlanarak bu alanlarda yaşam kalitesi artırılmalıdır. Bir diğer yandan konut alanlarındaki yaya şebekesi bölge dışına, yürüme mesafesindeki toplu taşıma duraklarına erişimi sağlamalıdır (ÇOL,2004).

Konut alanlarındaki yaya bölgelerinde motorlu taşıtlara giriş hakkı verilir ancak öncelik tanınmaz. Yol üzerinde çocukların rahatça oyun oynamasına olanak sağlanır. Yol üzerinde her noktaya park etme imkanı tanınmaz, maksimum otomobil hızı 50km/s'in altına inecek şekilde düzenlemeler yapılmalıdır. Virajlar, tümsekler, dar geçitler yapılarak hızın yavaşlatılması sağlanmalıdır (ZAFER, 1996).

Konut alanlarında güvenli yaya dolaşımının sağlanması için en fazla uygulanan yöntem trafik yavaşlatmadır. Hollanda'da "Woonerf" yöntemi bu tür alanlarda uygulanan önemli bir uygulama olmuştur. Woonerf, taşıtların da belirli hız limitlerini aşmadan girebilecekleri, yetişkinlerin ve çocuklarında rahatça dolaşabileceği güvenli yollardır (Resim 3.1) (<http://en.wikipedia.org/wiki/Woonerf>).



Şekil 3.1: Woonerf (www.flicker.com)

3.1.1.2 Alışveriş merkezlerine yönelik stratejiler

Alışveriş merkezlerinde mağaza vitrinleri önlerindeki duraklamalar kaldırımlarda sürekli yaya ulaşımını engellemektedir. Kaldırımlardaki yaya trafiğinin sıkışıklığı alışveriş yapmak amacıyla alanda bulunan yayaları vitrinleri izleme olanağından uzaklaştırmakta ve zaman zaman yayaları cadde üzerinde yürümek zorunda bırakmaktadır.

Bu tür alanlarda yaya bölgesi oluşturmakta ilk koşul cadde üzerindeki dükkan sahiplerini ikna edebilmektir. Birçok işyeri sahibi taşıt trafiğinin kalkmasını istememektedir. Bu durumun müşteri profilini değiştireceğini düşünmektedirler. Oysa yapılan araştırmalar göstermiştir ki yayalaştırma ile birlikte bu tür alanlarda müşteri artmaktadır.

Almanya'da Essen, Bonn, Köln, Hamburg ve Münih'te yapılan araştırmalarda ziyaretçi artışının %50'sinin planlanan yaya bölgeleri sayesinde gerçekleştiği tespit edilmiştir. Danimarka'daki Stroget Street'te de işyeri sahipleri yayalaştırmadan sonra satışların %25-40 arasında artış gösterdiği dile getirmiştir (WALLER, 1998).

Alışveriş merkezi olan kentsel bölgelerde yayalaştırmada en fazla dikkat edilmesi gereken bölgeye aracıyla gelen müşteriyi de kaçırmamak adına otopark problemin çözülmesidir. Yeterli sayıda araç barındırabilecek ve mağazalara uygun yürüyüş mesafesinde otopark yerleri ayrılmalıdır. Mal giriş ve çıkışı içinse belirli saatlerde taşıt trafiğine izin verilmelidir onun dışında mal boşaltımına izin verilmemelidir (ZAFER, 1996).

3.1.1.3 Kent merkezlerine yönelik stratejiler

Kent merkezlerinde ise merkezin yaya taşıt yoğunluğu merkezin karakteristik yapısına bağlıdır. Bu nedenle yayalaştırma açısından incelenen kent merkezi öncelikle konumu bakımından, yüklendiği fonksiyonlar bakımından merkezi kullanan insanları taşıma kapasitesi bakımından değerlendirilmelidir. Bu alanların en büyük ortak özelliği kentin çekirdeğinde bulunmalarıdır (ÇOL, 2004).

Kent merkezlerindeki yoğun taşıt dolaşımı nedeniyle yayalar için merkezler tehlikeli alanlar olmaya başlamıştır. Yayaların emniyetle dolaşması ve kent merkezinin canlılığını devam ettirebilmesi için bu alanların taşıtlardan arındırılması gereklidir. Merkez çevresindeki ring yollarla bu alanlardaki trafik hafifletilmelidir. Taşıt trafiğinin tamamen kaldırılması mümkün olmadığı durumlarda ise merkez içindeki yollar derecelendirilerek bazıları yayalara ayrılmalıdır. Çünkü kent merkezinde yaya hareketinin artması ile ticari aktivitelere erişim olanağı da artacak ve böylece ekonomik, kültürel faaliyetlerin geliştirilmesini sağlayacaktır (ZAFER, 1996).

Yayalaştırmanın planlama açısından değerlendirildiği bu bölümde, amaç ve hedeflerinden, planlama ilkelerinden ve dünyada yayalaştırma uygulamalarında yayalaştırılmış bölgelerde uygulanan çeşitli bağlantı sistemlerinden bahsedilecektir.

3.1.2 Yayalaştırmanın Amaçları ve Planlama İlkeleri

1950'li ve 1970'li yıllar arasında artan taşıt trafiği ile birlikte insanlar egzoz gazı dumanı ve taşıt trafiğinin tehlikeleriyle tanışmış ve bu dönemde otomobilsiz caddeler ve yayalara ait ticaret aksları oluşturma konusunda ilk adımlar atılmıştır. Başlangıçta yayalaştırma uygulamaları cadde esnafı tarafından olumsuz karşılanırsa da zamanla yayalaştırılmış caddelerdeki canlanma ve müşteri artışı sayesinde işyeri sahipleri de bu girişimleri destekleyici olmuşlardır.

Ancak plancılar için yayalaştırmanın tek hedefi ticaretin canlanmasını sağlamak değildir. Bunun yanında yayalaştırmadan beklenenler, kentin merkezi fonksiyonlarını korumak,

alışveriş birimlerine erişimi kolaylaştırmak, kent imajını geliştirmek, gürültüyü ve hava kirliliğini azaltmak, kentin görüntüsünü geliştirmektir.

Bonn kent merkezindeki yayalaştırmalarla birlikte yaya aksı boyunca mülk değerlerinde büyük artışlar yaşanmıştır. Yaya yoğunluğu ikiye katlanması perakende ticaret birimlerinin de bu alanlarda yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Bu gelişmelerin yanısıra bir caddenin trafiğe kapanması o bölgeye temiz, bakımlı ve daha sakin bir bölge kazandırmaktadır. Cadde tasarımında kullanılan öğelerle zenginleştirildiğinde de, oturma yerleriyle, özel aydınlatmalarıyla, çiçek saksılarıyla, bitkilendirmesiyle, su ögesi ve plastik öğeleriyle kente karakter kazandıran bir mekan halini almaktadır. Yaya mekanları bazen konser, sergi ve tören alanı olarak da kullanılan mekanlar olarak karşımıza çıkmaktadır (WALLER, 1998).

İyi bir sokağın amacı şüphesiz bireylerin istedikleri materyallere kolayca ulaşmalarını sağlamak ve bir yerden bir yere hareketlerini kolaylaştırmaktır. İyi tasarlanmış bir yaya yolunda da bireyler taşıt yollarında çevreleriyle kopan iletişimlerini kazanarak, işyerleri, konutlar ve doğal çevreyle birebir ilişkiye geçmektedirler. Bu nedenle yaya yolları planlaması yapılırken amaçların detaylı olarak belirlenmesi gerekmektedir (JACOBS, 1993).

Kent merkezlerinde yaya alanları planlanırken, aşağıda açıklanan amaç ve hedefler sağlanmaktadır.

- Çevreyi koruma amaçları
- Rekreasyonel amaçları
- Toplumsal amaçlar
- Ekonomik amaçlar

➤ *Çevreyi Koruma Amaçları*

Çevre koruma amaçları tarihi kentlerimizde ve yeni yerleşmelerde farklılık göstermektedir. Tarihi kentlerimize motorlu taşıtların girmesiyle, yayalara göre düzenlenmiş kent mekanları bozulmaya başlamıştır. Bozulma, özellikle kent merkezlerinde ortaya çıkmıştır. Önce yaya kaldırımları, sonra ağaçlar, yeşil alanlar, daha sonra da yol çevresi birbiri ardına taşıt yollarına katılmaya, meydanlar taşıtlarla dolmaya başlamıştır. Yayalara yer kalmamış, tarihi değerler yok olmaya, kentin dokusu bozulmaya yönelmiştir. Sonuçta kent merkezinden kaçış başlamıştır (ÇINARLIOĞLU, 2002).

Tarihi merkezlere kaybettikleri canlılıklarını yeniden kazandırmak için çalışmalar başlatılmıştır. Bu tür merkezlerde aşağıdaki amaçlar doğrultusunda yayalaştırma çalışmaları yapılmıştır. Bu amaçlar:

- Tarihsel çevrenin korunması gerekliliğinin sağlanması,
- Tarihsel mekanın tarihi miras olarak aynen korunması,
- Çevreye zararlı katılımların önlenmesi ya da azaltılması, gürültü, gaz, toz gibi çevre kirlenmelerine neden olan faktörlerin azaltılması,
- Tarihi çevreyi belirginleştirme ortaya çıkarma olarak sıralanabilir.

Tarihi şehir merkezlerinde oluşturulan yayalaştırılmış sokakların bir diğer amacı da; şehir dışına kayan ticari faaliyetleri tekrar şehir merkezine toplamak, ekonomik katkının yanında aynı zamanda insanları çekerek de fiziksel canlanma sağlamaktır (DÖLLÜK, 2005).

➤ ***Rekreasyonel amaçlar***

- Kentlerde, kentlilerin birbiriyle buluşma, rastlaşma ve karşılaşma mekanını yaratmak,
- Yaya etkinlikleri ve ihtiyaçlarına uygun mekanlar oluşturmak (Dinlenme, gezinti ve yeme içme mekanları oluşturmak),
- Kentsel mekanı güzelleştirmek ve bakımlı hale getirmek,
- Yeni kentsel mekanlar yaratmak,
- Daha az çevre kirlenmesi, daha az gürültü ve daha fazla temiz hava sağlamak,
- Çevreyi, mekanı kötü gösteren donatı yerine daha sağlıklı, renkli ve estetik bir mekan yaratmak.

➤ ***Toplumsal Amaçlar***

- Toplum bireylerinin bir araya gelerek ilişki içerisinde bulundukları alanlar yaratmak
- Bireylerin sosyal, kültürel davranış ve yaşantılarına katkı sağlamak,
- Kent içinde herkes tarafından bilinen, o bölgenin imajını etkileyen mekanlar oluşturmak
- Kalabalık ve güvenli mekanlar yaratmak.

➤ ***Ekonomik amaçlar***

- Perakende ticaretin gelişimini desteklemek,
- Alıcı sayısını ve satış kapasitesini artırıcı önlemler almak,

- Alışverişe özendirecek ve bu alandaki ticaretin çekiciliğini arttıracak, geliştirici işlevlere yer vermek,
- Turizmi çekici ve destekleyici hale getirmek,
- Mülk sahipliği ve kiracı olma koşullarında kolaylık sağlamak.

Planlama, genel anlamıyla geleceğe yönelik bir tahmin işlemidir. “...Kavramsal olarak bilinen bir hedefe ulaşabilmek amacıyla harekete geçmeden önce yapılan hazırlıklar, karar verme ve seçim yapma süreci...”olarak tanımlanmaktadır (SUHER, 1985). Kent içinde düşünülen yaya alanları da bütüncül bir planlama anlayışının bir parçası olmalıdır. Bu yüzden amaca ulaşma yolunda yayalaştırma kentsel planlama süreci içerisinde yer almalıdır.

Yaya alanları planlama süreci;

1. Problemin tanımlanması,
2. Kısıtlayıcıların belirlenmesi,
3. Program amaçlarının belirlenmesi,
4. Çalışma prosedürünün oluşması,
5. Verilerin toplanması ve analizi,
6. Alternatif çözüm önerilerinin hazırlanması,
7. Son planın oluşturulması ve
8. Projenin uygulanması aşamalarından oluşmaktadır (FRUIN, 1971).

Bir yaya alanını oluşturacak en genel özellikten en küçük ayrıntıya kadar her şey bir süreç dahilinde planlanmalı ve alanın mekansal özellikleri dikkate alınarak düşünülen çalışmalar tamamlanmalıdır.

Yaya bölgeleri planlamasında ilk akla gelen konu araç ve yaya trafiğinin yoğunluk durumu olmalıdır. Araç trafiği transit ve lokal olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Lokal trafik, ağır ve kararsız ilerleyen duraklamaları sık olan bir trafik türüdür. Transit trafik ise hızlı ve sürekli akış halinde olan trafik türüdür. Bu duruma göre yayalaştırma için yer seçiminde ilk dikkate alınacak konudan başlayarak genel ilkeler şu şekilde sıralanabilir (ZAFER, 1996).

- Kentlerde yayalaştırma uygulamalarının transit trafiğin dışında bulunan alanlarda oluşturulması ilk kural olmalıdır. Transit taşıt trafiği, konut alanları ve yaya yoğunluğunun fazla olduğu bölgelerin dışına taşınmalı, bu alanlar çeşitli yollarla

bağlanmalıdır. Bu durumda uzak mesafelere ulaşım transit yollarla sağlanmalı, tali yollar ise daha çok o bölge sakinlerinin kullanabileceği yollar olmalıdır.

- Yaya bölgeleri otopark sorununun çözümlendiği alanlarda tercih edilmelidir. Aksi halde yayalaştırılmış alan içinde otopark için yer ayrılması problemi oluşacaktır.

Yaya alanları planlama süreci içinde bazı hususlar dikkate alınarak araştırmalar yapılması ve veriler toplanması gerekmektedir. Bu veriler aşağıdaki şu başlıklar altında toplanabilir:

- Şehre ilişkin veriler
- Maliyete ilişkin veriler
- Yaya özelliklerine ilişkin veriler
- Ulaşımına ilişkin veriler (TEZİŞ,1994).

Şehre ilişkin veriler toplanırken, şehrin alan büyüklüğü, kent nüfusu, merkezde oturan nüfusun ve şehir merkezine çalışmaya gelenlerin yüzdesi, çevre yerleşimlerden kente çalışmaya gelenlerin yüzdeleri belirlenmelidir.

Maliyete ilişkin verilerin toplanması aşamasında bazı soruların cevaplarının bulunması gereklidir. Yayalaştırma yapılacak alanda bulunan dükkan sahiplerinin, onlara mal sevk eden firmaların ve onlardan alışveriş yapan halkın projeye karşı tutumlarının belirlenmeli, Kent içinde genel bir anket ile o alanı kullananların tepkisi ölçülmelidir. Yaya yolunun kurulması için o bölgedeki istimlak gibi hukuki sorunların çözümlenme durumu, projenin maliyeti ve bu projenin finansmanının nasıl karşılanacağı, dükkan sahipleri ve sakinlerin nasıl bir katkıda bulunacağı karara bağlanmalıdır (TEZİŞ,1994).

Yaya özelliklerine ilişkin olarak daha önceki bölümlerde bahsettiğimiz yaya erişim mesafeleri, yaya boyutları, yaya yürüme hızları gibi bazı standart veriler toplanmalıdır. Bunlarla birlikte alandaki yaya yoğunlukları hesaplanmalı ve ne tür bir yayalaştırma çalışması yapılacağı konusunda karar verilirken bu veriler üzerinden düşünülmelidir.

Yaya yoğunlukları belli saatlerde alanda yapılan sayımlar ile hesaplanabilir. Yaya yoğunluğunun hesaplandığı bir yolda araştırılması gereken başka bir kriter de yolun uzunluğudur. Bir yaya yolunun uzunluğunu sınırlayan en önemli kriter yürüme mesafeleridir. Ticari amaçlı düzenlenecek bir yaya yolunda bu mesafe ne çok uzun ne de çok kısa olmalıdır.

Kısa bir yürüme mesafesi olduğu durumda bu alan dükkan çeşitliliği bakımından zayıf kalabilir. Mesafe uzun tutulduğunda ise yorucu olur, ilgi azalır. En ideal uzunluk 500- 750m. olarak kabul edilmektedir. Konut alanlarında ise yol kısa tutulmalıdır. Bu alanlarda en uygun yürüme mesafesi 80- 100m. olarak hesaplanmıştır (KARABAY, 1993).

Ulaşım ile ilgili veriler toplanırken özellikle şehir merkezindeki ulaşım sisteminin iyi çözümlenmesi gereklidir. Trafik akışı kesintisiz ve aksamaya uğramadan sağlanmalıdır. Bunun için de; toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi, özel araçlar için ulaşım sisteminin düşünülmesi, otoparkların yapılması, ticaret birimleri için servis trafiğinin çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Ayrıca yaya ve taşıt trafiğinin kesişme alanlarında ulaşım çözümleri mali olanaklara göre gerçekleştirilmelidir (TEZİŞ, 1994).

Yukarıda anlatılanlara göre yaya yolları planlaması yapılırken dikkat edilecek hususlar aşağıdaki gibi sıralanmaktadır (GÖÇER, 1986).

- Şehrin alan büyüklüğü saptanmalıdır.
- Kentin nüfusu belirlenmelidir
- Ticaret ve sosyal etkinlik bakımından yoğunluğu olan alanlar tespit edilmeli, buna bağlı olarak yaya yolu bölgesi seçilmelidir.
- Alan kullanımları belirlenmelidir.
- Alandaki yoğunluğun hafta boyunca gün içindeki zaman periyotlarında durumu saptanmalıdır.
- Ulaşım sorunları saptanmalı ve çözüm önerileri getirilmelidir.
- Toplu taşıma sistemi geliştirilmelidir.
- Özel otomobiller için ulaşım sistemi düşünülmalıdır.
- Ticaret birimlerinin mal sevkiyatı ve acil durumlar için servis trafiği çözüme kavuşturulmalıdır.
- Yaya yollarına girişte yaya yolu ile taşıt yolu arasında güvenliği arttırmak amacıyla yaya geçitleri düşünülmalıdır.

3.1.3 Yaya- Taşıt Ayrımı İçin Geliştirilmiş Farklı Bağlantı Sistemleri

Şehir merkezlerinde ve konut alanlarında farklı birimler arasında ulaşımı sağlayan yaya yollarının yapımında ulaşım planlaması açısından bazı farklı sistemler uygulanır.

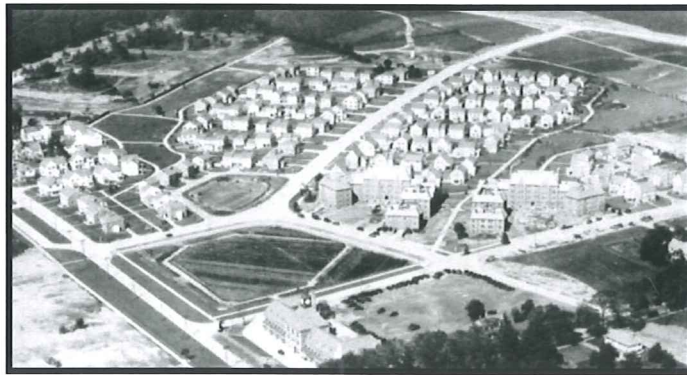
Yayalaştırma uygulamalarında yaya ve taşıt ayrımını sağlayan çeşitli bağlantı sistemleri şunlardır:

- Radburn sistemi
- Ters U bağlantı sistemi
- Raster sistemi
- Farklı raster sistemi
- Seviyeli yaya – taşıt sistemleri

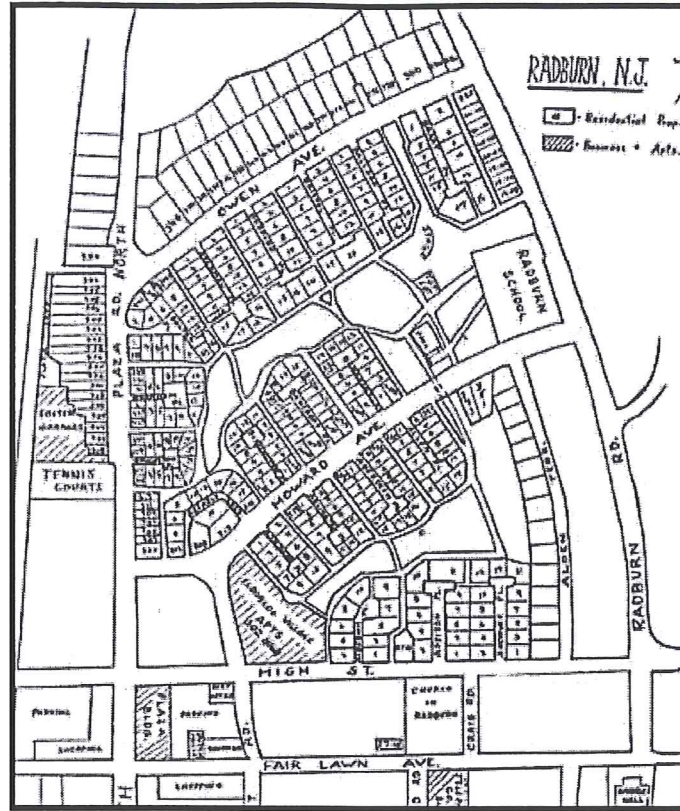
3.1.3.1 Radburn sistemi

Radburn Sisteminde yaya ve taşıt ayrımı net bir şekilde gerçekleşmektedir. İlk olarak Amerika'da New York civarındaki Radburn'da 1926 yılında yapılan bir yarışmada ortaya çıkmıştır. Sistemin esasında çıkmaz yollar düzenlenerek yaya ve taşıt trafiği kesişmelerinin ortadan kaldırılması söz konusudur (KESKİN,1985).

Bu sistemin amacı her konut grubuna ulaşılabilen taşıt yolları ve bu taşıt yolları ile karşılaşmadan merkeze ve çeşitli kentsel donatı alanlarına ulaşabilen yaya yollarının yaratılmasıdır. Radburn, konut bölgeleri için en ideal çözüm olarak görülmektedir (Resim3.2, 3.3). Bu sistem sayesinde çocuklar ve yetişkinler güven içinde yaya ulaşımını gerçekleştirebilmektedirler. Bu sistemde çıkmaz taşıt yolu uzunlukları en fazla 80- 100m. kadardır).



Şekil 3.2: Radburn (<http://www.radburn.org/>).



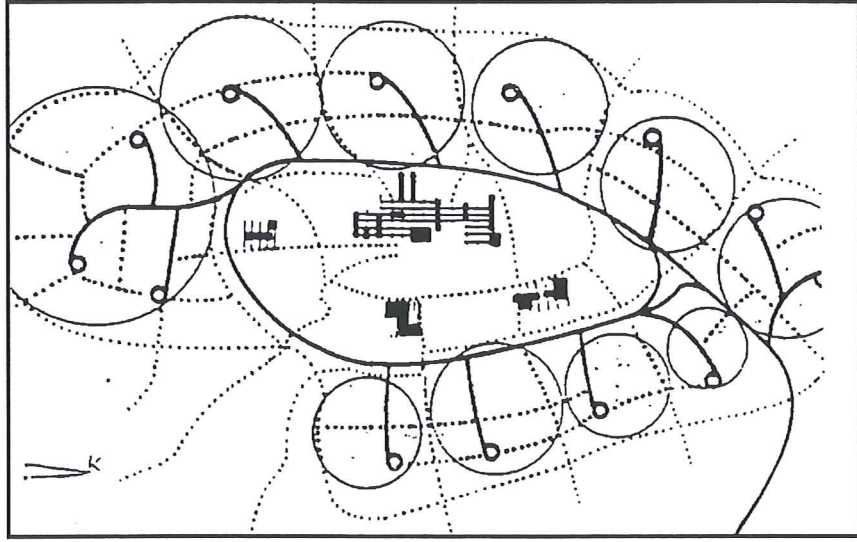
Şekil 3. 3: Radburn planı (<http://www.radburn.org/>).

Yerleşim alanının Topoğrafik ve ekonomik özelliklerine, bu alanda kullanılan konut tiplerine bağlı olarak uygulanacak çeşitli bağlantı sistemleri ortaya çıkmaktadır. Bu sistemler tek tek ya da birkaçı bir arada kullanılabilmektedirler. Genel olarak ulaşım planlamasında üç sistemden bahsedilmektedir (ÖZDEŞ, 1985). Bu sistemler;

- Ortadan beslenme,
- İçten beslenme ve
- Çevreden beslenme olarak isimlendirilmektedirler.

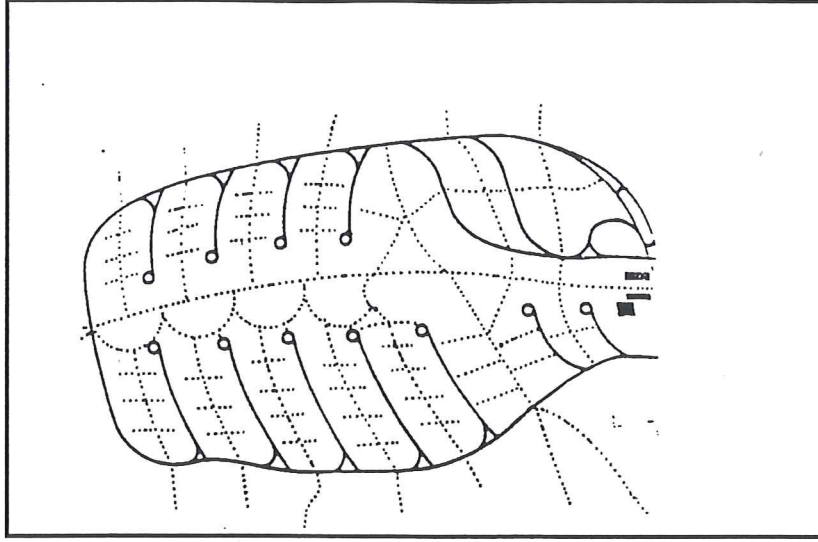
Ortadan beslenme sisteminde, araç yolu konut yolunun ya da merkezin ortasından geçerek bir ring meydana getirmektedir. Yolun dışında kalan yerleşim birimlerinden merkeze gitmek için yayaların bu araç yolu ile bir yerde kesişmeleri söz konusudur. Ortadan beslemede yolun çevrelediği alan tamamen yayalara ayrılmaktadır ve sistem otoparklarla desteklenmektedir. Ticaret alanlarında araç yolu çevresinde bulunan ticarethanelerin büyük bir çoğunluğu araçlarla gelen müşteriler için park et- devam et sistemine dayalı çalışan birimlerdir. Yayalaştırmada ortadan besleme sistemi çevreden besleme yoluna göre daha kısa ve ekonomiktir Bu ekonomikliğin yanında bazı alanlarda alt ve üst geçitler gerektirmektedir (ÖZDEŞ, 1985).

İçten beslenme merkezde bulunup dışa doğru açılan bir ulaşım sistemidir. Bu sistemde ticaret ve konut alanları bu alan dışındaki çevre ile yaya yolları sayesinde doğrudan bağlantı kurabilmektedir. İçten besleme sistemi ile yayalaştırılan bir alanın her kesiminde araç trafiğinden arındırılmış yollar yaratılması mümkün olamamaktadır. Bazı durumlarda araç yollarına paralel veya araç yollarını kesen yaya arterlerinin oluşturulması zorunluluğu vardır. Kesişmelerin olduğu alanlarda alt ve üst geçitler kullanılabilmektedir. Bu sistem Topoğrafik koşulların elverdiği alanlarda bölgenin diğer çevre yerleşmelerden kopmaması için sosyal ilişkiler açısından elverişlidir (ÖZDEŞ, 1985).



Şekil 3.4: İçten beslenme (ARU, 1965).

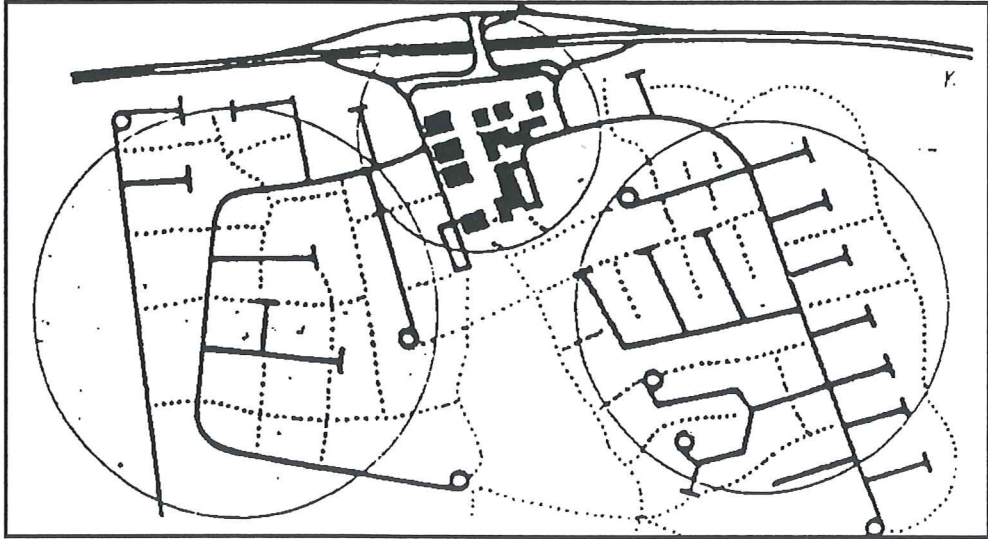
Çevreden beslenme sistemi ile içe dönük sistemlerde konut ya da ticaret alanlarının ortasında yayaların faydalanabileceği bir yaya alanı planlanır. Yaya yolları konut ya da ticaret gruplarının ortalarına doğru uzanmakta ve bütün yaya yolları ortadaki geniş alan içinde birleşmektedir. Çevre yolunun yapım maliyeti fazla olmamakla birlikte, alandaki yaya ulaşımının güvenli olması ve taşıt trafiğini kesmemesi nedeniyle olumludur (ÖZDEŞ, 1985).



Şekil 3.5: Çevreden beslenme (ARU, 1965).

3.1.3.2 Ters U bağlantı sistemi

ARU, 1965'in verdiği tanıma göre "...Ters U'lar şeklinde çevreye açılan bu sistemlerde ulaşım yolu yanında, konut grubunun ortasına komşuluk ya da semt merkezleri yerleştirilir..." Buna göre yaya yolları yapı adalarının arasından çıkıp, ortadaki alan içerisinde birleşme olanağı bulurlar (TEZİŞ, 1994).



Şekil 3.6: Ters U bağlantı sistemi (ARU, 1965).

3.1.3.3 Raster bağlantı sistemi

Kare ya da dikdörtgen yapı adaları oluşturan yollar birbirini aynı değerinde kesmektedir. Yolların işlevlerine göre ayrılması zordur. Konutlar birbiri ile komşuluk ilişkilerini kurabilecek biçimde konumlanmamışlardır. Yolların oluşturduğu dörtlü kavşaklar trafik akımını zorlaştırır ve kaza olayı riskini yükseltir. Gürültü ve çevre kirliliği tüm yerleşmelerde devamlı bir sorundur (ÖZDEŞ, 1985; TEZİŞ, 1994).

3.1.3.4 Farklı raster sistemi

ATABAY 1981'e göre bu sistemde ise bir ring ve çıkmaz yol ilave edilerek yolları fonksiyonlarına göre ayırmak mümkündür. Yaya yolları araç trafiğinden uzak tutularak konutlara servis yapılabilir. Bu sistemde dörtlü kavşak sayısı raster sistemine göre daha az olmaktadır (TEZİŞ, 1994).

3.1.3.5 Seviyeli yaya taşıt sistemi

Yaya ve taşıtların farklı seviyelerde düşünülmesi ile gerçekleştirilen planlamalarda tam ve kesin bir yaya taşıt ayrımı gerçekleşmektedir. Kuzey Amerika kentlerinden bazıları kent merkezlerini yayalar için yaşanılır hale getirmek amacıyla bu sistemi benimsemişlerdir.

Son yıllarda mekanlarda yaya ve taşıt ulaşımının farklı seviyelerde ele alınması konusunda dört farklı yaklaşım gelişmiştir (ÇOL, 2002).

1. Taşıtların normal zeminde, yayaların üstte bulunduğu sistem
2. Yayaların normal zeminde taşıtların altta olduğu sistem
3. Yayaların normal zeminde taşıtların üstte olduğu sistem
4. Taşıtların normal zeminde yayaların altta olduğu sistem

Taşıtların normal zeminde, yayaların yüksek bir kotta bulunması, pek istenen bir durum değildir. Ancak taşıtların zeminde kalması yayaların ise binaları birbirine bağlayan yaya güverteleri ile ulaşımı sağlaması yayaların mağaza ve zeminle ilişkisi kurulabildiği ölçüde iyi sonuçlar doğurmaktadır. Otopark ve servis bağlantıları güvertenin altında yapılmaktadır. Zemin altı ise metro ve diğer toplu taşıma sistemlerinin kullanımına imkan sağlamaktadır.

Yayaların normal zeminde taşıtların altta olduğu sistemlerde ise yayalar normal zemini kullanırken taşıtların ulaşımı zemin altında bir seviyede gerçekleşmektedir. Bu çözüm yolu maliyeti yüksek bir sistemdir. Bu çözüm yoluna örnek olarak İzmir Konak iskelesi ve Konak Meydanı arasındaki yaya taşıt ayrımı gösterilebilir (Resim 3. 8).

Yayaların normal zeminde taşıtların üstte olduğu sistem en az arzu edilen sistemdir. Hem ekonomik açıdan masraflı, hem de kentsel ulaşırmada bütünlüğü sağlamada zorluklara neden olmaktadır.

Taşıtların normal zeminde yayaların altta olduğu sistem ise özellikle yeraltı toplu taşın sisteminin kullanıldığı yerlerde çok kullanılan bir çözüm olarak karşımıza çıkmaktadır. Alt geçit dükkanlar ve kafelerle cazip hale getirilmektedir. Bu sistem yayaları kötü hava şartlarından da korumaktadır. İstanbul'daki Karaköy alt geçidi buna bir örnek olarak verilebilir (KESKİN, 1985).

3.1.4 Yaya alanları planlaması sırasında karşılaşılan sorunlar

Kentsel müdahalelerde eldeki imkanlara ve toplumun yaşantı biçimine uygun çözümler yaratmak planlamanın zor hedefleri arasındadır. Yaya alanlarının planlanması konusunda da bir alanı trafikten arındırıp, yalnızca yayalara hizmet veren bir mekan haline getirmek o bölgede yaşayan halk için alışılmış düzenin bozulması anlamındadır. Bu nedenle çoğu kez yayalaştırma projelerine destek verilmemektedir. Yaya alanları planlaması sırasında ortaya çıkan sorunlar ve nedenleri şöyle sıralanmaktadır:

- Caddeyi alışveriş amacıyla kullanan ziyaretçiler yayalaştırma fikrine karşı çıkmaktadır. Gidecekleri yerlere ve alışveriş yapacakları yerin önüne kadar araçlarıyla gelmeyi tercih eden bu kişiler otoparklardan ve toplu taşıma duraklarından yaya alanlarına kadar yürüme fikrini benimsememektedirler (KARABAY, 1993).
- Cadde üzerinde işyeri olan esnaf yayalaştırma ile birlikte aracıyla gelen müşteriyi kaçırmak istememektedir. Taşıt trafiğinden arındırılmış bir caddede müşteri sayısının azalacağı görüşü esnaf arasında yaygındır. Bu düşünce yayalaştırmanın müşteriye rahat alışveriş olanağı sağlayacağı görüşüyle ters düşmektedir.

- Yaya alanları planlaması sırasında karşılaşılan bir diğer zorluk da söz konusu caddelerin büyüklüklerinin ve durumlarının belirlenmesidir (ZAFER, 1996).
- Plancılar ve yerel yönetimler arasındaki fikir uyuşmazlıkları da yapılan planların onaylanmasını engellemektedir.
- Yayalaştırma yapılacak alanlarda halkın satın alma gücü ve ticari donatıların cirosunun belirlenmesi gerekmektedir. Böylece yayalaştırmanın bölgeye uygunluğu tespit edilmektedir.
- Planlama sırasında kentte yaşayanların, konuya nasıl yaklaşacakları, tepkileri ölçülmeli, kamuoyu, ticaret odası ve mal sevk eden firmaların görüş ve tutumları incelenmelidir.
- Yayalaştırma yapılacak alanda istimlak gibi hukuki sorunların çözülmesi ve çözülmediği de karşılaşılan sorunlar arasındadır.
- Yayalaştırmanın maliyeti, bu maliyetin nasıl karşılanacağı ve maliyetin dükkan, bina ve arsa sahiplerine nasıl yansıtılacağı planlama sırasında belirlenmelidir.
- Yayalaştırmayla birlikte taşıt yolu ve yaya yolu arasındaki ilişkinin kurulmasında çeşitli sorunlarla karşılaşmaktadır. Yaya alanını besleyecek taşıt yolları ile ilişki kurulmalı, toplu taşıma ile bölge desteklenmeli ve yeterli sayıda araç barındırabilecek otoparklar oluşturulmalıdır.
- Ayrıca yayalaştırmanın etki alanının belirlenmesi de planlama sırasında çözülmesi gereken bir sorundur.
- Onaylanan planların nasıl uygulanacağı, etapları ve uygulama süreçlerinin belirlenmesi de bir diğer sorundur.
- Yayalaştırmanın kullanıcılara benimsetilmesi ve sevdinmesi ise diğer bir sorun olmaktadır (KARABAY, 1993).

3.2 Kentsel Tasarım Açısından Yayalaştırma

Çeşitli bilgi toplama ve analiz çalışmaları ışığında geliştirilen bir yayalaştırma projesinin uygulamaya geçmesi beraberinde bir mekan tasarımını gerektirmektedir.

Tezin bu bölümünde “Kentsel Tasarım Açısından Yayalaştırma” konu başlığı altında, yaya bölgeleri tasarım ilkeleri, mekanı biçimlendiren fiziksel ve sosyal çevre öğeleri ile alana kimlik kazandıran donatı elemanları incelenecektir.

3.2.1 Yaya Bölgeleri Tasarım İlkeleri

Bir kentte yaya alanları planlama ilkelerine dayanılarak planlanan yaya yollarının işlevlerini tam olarak yerine getirebilmeleri için uygulanması gereken belirli tasarım ilkeleri bulunmaktadır. Tasarım ilkeleri oluşturulurken planlama verileri dikkate alınmalıdır.

Bu tasarım ilkeleri ve ilkelerin öncelik sıraları mekanın özelliğine dayalı olarak değişmektedir. Buna göre; genel tasarım ilkeleri şunlardır:

3.2.1.1 Yaya yollarının işlevsel durumuna ilişkin tasarım ilkeleri

- Yaya mekanları ve kent bir bütün içinde ele alınmalı ve yaya mekanları kent ile bir bütünlük oluşturmalıdır.
- Yaya alanları kent mekanına bir işlevsel çeşitlilik katmaktadır. Bu nedenle çeşitli işlevleri bir bütün içinde bünyesinde toplamalıdır (BAKAN, KONUK, 1987).
- Yaya yolları etrafında yer alan adaların fonksiyonlarına göre şekillenir. Etraftaki alanlarda ticaret fonksiyonu ağırlıklı ise daha çok oturma yerleri ve otoparka yer verilmelidir.
- Bir bölgenin ticaret alanlarında yaya yolu olarak düzenlenebilmesi için, ticari kuruluşlarda yüksek derecede aktivite ve dükkan çeşitliliği olmalıdır. Ticari kuruluşların çeşitliliği insanları bu alanlara çeken bir unsurdur (ÇINAROĞLU, 2002).
- Kullanıcıların açık alanlarda memnuniyetlerini ve dinlenmelerini sağlamak için kafeler ve yeme- içme alanları düzenlenmelidir.
- Yaya mekanları mümkün olduğunca taşıt trafiği ile kesilmemelidir ve kendi içinde kesintisiz bir yaya trafiği sağlayacak biçimde tasarlanmalıdır.

3.2.1.2 Yaya yollarının fiziksel yapısına ilişkin tasarım ilkeleri

- Binaların sert görüntüsünün yumuşatılması ve görsel olarak ilginin çekilmesi için bina yükseklikleri ve geri çekmelerde hareketlilik yaratmak ve özellikle yaya alanları kenarlarında bina ölçeğini küçültmek gerekmektedir (TEZİŞ, 1994).
- Yaya yolları, yaya hareketlerini zorlaştırmayacak biçimde olmalı, dönüşler yumuşak olmalı, dik ve keskin köşelerden kaçınılmalıdır.
- Yolun eğimi, iklim koşullarına bağlı olarak %1-3, ya da en fazla %5 oranında olmalıdır. Kot farkı yüksek olan yerlerde rampa ve merdivenler kullanılabilir. Tercih edilen rampa eğimi %6'dır. uzunluk 1m.'yi geçiyorsa korkuluk yapılmalıdır.
- Drenajın iyi sağlanması gerekmektedir. Bu durum yola belli bir eğim verilerek gerçekleştirilebilir. Enine eğim %0,5'ten fazla, %3'ten az olmalıdır (KOÇ ve SÖNMEZ, 1996).
- Yol genişliği en az iki kişinin rahatça geçebileceği gibi en az 1,50m. olmalıdır, bu genişlik net olarak bırakılmalı, ağaç ya da direk dikilmemelidir. Daha geniş yaya yolları, 1,50m. genişliğe 0,75m. ve katları ilave edilerek oluşturulmalıdır. Bu genişliğin 3m.'yi aşması halinde 0,75m. değerine bağlı kalınmasına gerek duyulmamaktadır. Okul, alışveriş merkezleri, tatil tesisleri gibi yerlerin yakınlarında en az genişlik 3m. olmalıdır (NEUFERT, 1998).

3.2.1.3 Yaya yollarında kullanılacak donatı elemanlarına ilişkin tasarım ilkeleri

- Yaya alanında bulunan kentsel donatılar birbiri ile uyum içinde kullanılmalıdır. Çeşmeler, çöp kutuları, telefon kulüpleri, yangın muslukları, bilgilendirme panoları kullanılabilir.
- Aydınlatma elemanları yüksek ya da alçak, işlevsel ve dekoratif amaçlarla yaya yollarında kullanılmalıdır.
- Yol kaplamalarında uygun malzeme seçilmelidir. Döşeme malzemeleri kaygan olmamalıdır. Rahat yürümeye imkan vermelidir. Kullanılan döşemelerle oluşturulan desenler yönlendirici olarak değerlendirilebilir (KOÇ, SÖNMEZ, 1996).
- Yaya yolları zaman zaman diğer teknik altyapı tesislerine ulaşılabilmesi için kolay sökülüp kullanılabilir malzemelerle kaplanmalıdır (GÜNAL, 1983).

- Yaya alanlarında duran ve hareket eden yayaların birbirinden ayrılması, güvenlik ve konfor açısından gereklidir. Oturma alanları ile yaya trafiğinin aktığı alanlar birbirinden ayrılmalıdır ancak kopuk da olmamalıdır.
- Yaya yolu tarihi bir kent bölgesi içinde oluşturulmuşsa, yaya mekanına getirilecek olan donatıların tarihi dokuyla uyumlu olmasına dikkat edilmelidir.
- Yaya yolu hakim rüzgarlara kapalı olmalıdır ve hava akım koridorları oluşmamalıdır. Yazın gölge kışları ise güneş alabilen mekanlar tasarlanmalıdır
- Bu alanlar toplu taşıma araçlarıyla desteklenmelidir. Özel araçlar için de otopark imkanı sağlanmalıdır.
- Yaya yollarının başlangıç ve bitiş noktalarına bariyerler kullanılmalıdır (KOÇ, SÖNMEZ, 1996).

Kentsel tasarımda, kent içindeki bir mekanın organizasyonu kent bütününden bağımsız değildir. Bir kentin algılanabilirliğinde ve tanımlanmasında etkin olan kent mekanının öğeleri Kevin Lynch tarafından beş eleman kapsamında sınırlandırılmaktadır. Bu elemanlardan biri olan ve kente özgü bir hareketliliğin yaşandığı, yolların hem kent bütünü içinde hem de kendi bünyesinde diğer mekan öğeleriyle karşılıklı ilişkisi düşünülmelidir.

Bu sebeple kentsel tasarım yönüyle yayalaştırma; yayalaştırmanın genel amaç ve hedeflerine uygun fiziksel ve sosyal çevre öğeleri, mekanın gelişmesine ve kullanımına katkısı olacak öğeler alt başlıklarında ele alınarak incelenmiştir (KARABAY, 1993).

3.2.2 Fiziksel ve sosyal çevre öğeleri

Yayalaştırma kararı alınan bir cadde veya sokak, kentin kimliğinin tanımlanmasında etkili bir öğedir. Bu nedenle yaya yolu çevresindeki fiziksel ve sosyal öğelerle birlikte düşünülerek tasarlanmalıdır.

3.2.2.1 Sınırlar

Kevin Lynch kentsel mekan öğeleri kapsamında sınırları bir mekanı diğerinden ayıran doğrusal elemanlar olarak tanımlamıştır. Bir kent için farklı bölgeleri birbirinden ayıran yollar, duvarlar, binalar, sınırları oluşturmaktadır. Bir yol mekanı için onu diğer bölgelerden ayıran sınırlar ise yolun iki tarafındaki binalardır. Yayalar için de yayalaştırılacak bir yol mekanında sınırlayıcı özellik gösteren yapıların, doluluk boşluk oranları, renk ve malzemeleri, girinti ve

çıkıntıları, düşeydeki yükseklik ve alçalmaları, mekanı algılama ve burada bulunma istekleri üzerinde etkili olacaktır.

Sınırlar kentsel imaj açısından üstlendikleri görevlerinden ötürü sadece iki alanı birbirinden ayıran unsurlar değildir, aynı zamanda bir başlangıcı ya da bir bitişi vurgularken bir çevrelenmeyi ve kapalılığı da içinde barındırırlar (LYNCH,1960). Bu yüzden yayalaştırma yapılan yolun, mekanı sınırlayan öğelerin bu tür özellikleri düşünülerek tasarlanması gereklidir.

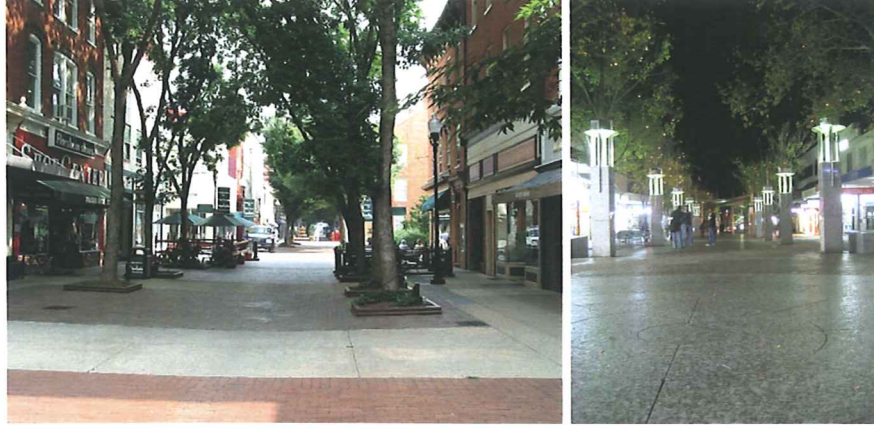
3.2.2.2 Düğüm Noktaları

Kentsel imaj açısından etkili olan bir diğer etkin öge de düğüm noktalarıdır. Kent içinde bir yoğunlaşmanın toplanmanın yaşandığı mekanlardır. Birden fazla yolun bir noktada toplanması söz konusudur.

Yaya yolunda düğüm noktaları, küçük toplanma noktaları ve meydanlar şeklinde karşımıza çıkar. Toplu taşıma duraklarının olduğu noktalar ve yaya ile taşıt yolunun kesiştiği noktalar bu tür alanlardır. Düğüm noktaları kentli için kentin diğer mekanlarından daha farklı bir yere sahiptir. Bir çok kentsel işlevin bir arada bulunduğu bu alanlar, kentsel mekan içinde çeşitli mekansal öğelerin bir araya geldiği odak noktalarıdır (ERKAN, 2002). Bu tür noktalarda yapılacak düzenlemeler, kullanılacak sokak mobilyaları, renkler mekanın tanımlayıcılığında etkili olmaktadır.

3.2.2.3 Hareket yönü

Bir yaya mekanın da hareketin yönü, mekanın fiziksel ve yapısal özelliklerine göre doğal bir şekilde belirlenebileceği gibi, tasarımda kullanılacak döşeme uygulaması, sokak mobilyalarının yeri ve sıralanışı, ağaç ve diğer bitkisel elemanların durumuna göre de belirlenebilir.



Şekil 3.7 : Ağaç ve aydınlatma elemanlarının koridor etkisi yaratarak hareket yönünde belirleyici olması (www.flickr.com).

3.2.2.4 Anıtsal öğeler

Bir kent için anıtsal öğeler belirgin, sabit, referans noktalarıdır. Mekan içinde nitelikleri nedeniyle kolayca ayırt edilebilen, açık seçik algılanabilen mimari öğeler ya da doğal elemanlardır. Mimari öğeler çoğunlukla binalar, mimari detaylar, kuleler, plastik öğeler şeklindedir. Doğal elemanlar olarak ise topoğrafik ya da iklimsel özelliklerine göre dağlar, tepeler de bu şekilde belirleyici eleman olabilirler (ERKAN, 2002). Yaya yollarında da orayı sembolize eden, mekanın algılanabilirliğini üst düzeye çıkaran anıtsal öğeler bulunabilir.

3.2.2.5 Kullanım zamanı

Başarılı bir yaya mekanı tasarımında oluşturulacak olan mekanın farklı zaman dilimlerinde her zaman kullanılmasını sağlayabilmek gerekir. Bunun için de barındırdığı fonksiyonların ve donatıların yanı sıra kullanıcı için güven sağlamalıdır. Bu güven hissinin kullanıcıya verilebilmesi de tüm tasarım öğelerinin birbiri arasındaki ilişkiye bağlıdır.

Tasarım elemanlarının birbiri ile ilişkilendirilmesi ile yaratılan güven duygusu, gece kullanımı için yapılan aydınlatma ile de desteklenmelidir. Çünkü ancak güven duygusunun kullanıcıya verilebildiği caddelerde günün her saati canlılığı korumak mümkündür.



Şekil 3.8: Bonn Kent merkezinin gündüz ve gece görüntüsü (www.flickr.com).

3.2.3 Yaya bölgelerinde kullanılan donatı elemanları

Çağdaş kentsel alanların hem kenti hem de kentin parçalarını tanımlayan kentsel karakteristikleri, kişilikleri vardır. Bu nedenle ortak kamusal mekanlarda mekanın ve kentsel donatıların nitelikleri ve organizasyonlarının kent kimliğinin oluşturulmasında ve kentsel alanın hayat kazanmasında önemli rolleri vardır. Kamusal mekanlardaki donatı elemanları, kentsel yaşamı daha zevkli ve anlamlı kılmaya, kentsel konfor ve kentsel estetik yaratmaya olanak verirler (YÜCEL, 2006).

Yaylaştırılmış bir yolun da fiziksel özelliklerini tanımladıktan sonra bu mekanın kullanımını arttırıcı bir takım elemanlara ihtiyaç duyulur. Bu donatı elemanları sayesinde mekan daha yaşanılabilir ve çekici bir hal alır. Yaya mekanında kullanılacak donatı elemanları, döşeme kaplaması, aydınlatma elemanları, sokak mobilyaları, oturma elemanları, sınır elemanları, haberleşme araçları, reklam panoları, çöp kutuları, duraklar, işaret panoları, plastik öğeler, bayrak ve flamalar olabilir. Ayrıca alana uygun yapılacak bir bitkilendirme de kent sağlığı ve estetiği açısından olumlu bir yaklaşımdır (KARABAY, 1993).

Yaya yolunda kullanılacak bu elemanların seçimi yapılırken bölgenin tarihi dokusu, çevresel özellikleri, kullanıcı kitlesi düşünülmelidir. Seçilen öğeler ve mekana konumlandırılma biçimleri tasarım üzerinde önemli etkiye sahiptir. Donatı elemanları, yürüme yolları üzerinde engel oluşturmayacak biçimde ve tekerlekli sandalye kullanıcılarının da geçişlerine müsaade edecek şekilde yerleştirilmelidirler. Bu elemanların tasarımında kullanıcıların ergonomik özelliklerinin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir .

3.2.3.1 Döşeme elemanları

Bu tür caddelerde kullanılan döşeme malzemeleri; beton plak, beton parke, taban tuğla gibi yapay malzemelerin yanı sıra bazalt, granit gibi doğal taşlardır. Döşeme malzemesinde kullanılan ölçek, renk ve doku özellikleri yaya caddesi için yapılan tasarımın karakteristiğini doğrudan etkilemektedir.

Farklı malzeme kullanımı ile ortaya çıkan durumlar:

- Cadde olduğundan daha büyük ya da daha geniş algılanabilir.
- Kullanımlar arası ayırım sağlanabilir.
- Zeminde çizgi etkisi, kullanılan döşeme materyalinin rengi ve dokusu ile yaratılabilir.

Oluşturulan çizgi etkisi ile yönlendirme, yol gösterme, mekanı belirleme ve sınırlandırma, uzaktaki bir nesneye dikkat çekme sağlanabilmektedir. Ayrıca döşeme malzemeleriyle oluşturulan desenler ile ritim, tekrar, devamlılık gibi ilkeler oluşturulabilmektedir.



Şekil 3.9: Döşeme malzemesi ile kullanımlar arası ayırım sağlanması(www.flickr.com).

Malzemenin rengi önemli bir estetik faktördür. Renk farklılığıyla mekan daha ilginç hale getirilebilir. Bazı malzemeler bulunduğu caddedeki binalarla bütünlük sağlarken, bazıları ise zıtlık oluşturabilir (BİNGÖL, 2005).



Şekil 3.10: Döşeme malzemesi ile renk farklılıklarıyla çekicilik sağlanması (www.flickr.com).

3.2.3.2 Oturma elemanları

Ahşap, metal ve beton malzemelerden yapılan oturma elemanları yaya mekanlarında en çok ihtiyaç duyulan kent mobilyalarındandır. Oturma elemanları kısa süreli dinlenme ve çevreyi izleme amaçlı olarak kullanılmaktadır. Genellikle yayalar güneş korumalı oturma mekanlarını tercih etmektedir. Bazı tasarımlarda oturma elemanları bitkilerle ve duvarlar ile kombine bir şekilde uygulanmaktadır.



Şekil 3.11: a) Ahşap oturma elemanı, b) metal oturma elemanı (www.flickr.com).

3.2.3.3 Aydınlatma elemanları

Aydınlatma elemanları, yayaların gece sokakta güvenli olarak yürüyebilmelerini sağlamanın yanı sıra gün boyunca da plastik öğe olarak yaya mekanına katılmaktadır.

Bitkilendirme, su ögesi, plastik öğeler, binalar ve panolar ile birlikte kullanılarak da mekanın daha ilgi çekici hale gelmesine yardımcı olmaktadır. Bu elemanlar daha çok köşe noktaları, kavşaklar gibi toplanma noktalarında yoğunlaşmakta, bu noktalar daha fazla

aydınlatılmaktadır. Aydınlatma elemanları seçilirken kullanım alanına uygun farklı özelliklere sahip elemanlar seçilmektedir.



Şekil 3.12:Yaya mekanında aydınlatma elemanı (www.fliclr.com).

3.2.3.4 Sınırlayıcılar

Sınırlayıcıların estetik yönden kullanılacağı ortamın mimari özelliği ile uyumlu olması gereklidir. Yayalaştırılmış caddelerde bu elemanlar taşıt trafiğini engelleyici bariyerler olarak kullanılırlar. İşlevsel katkılarının yanında tasarımı bütünleyen elemanlar olarak ve doku, renk gibi özellikleriyle ilgi çekerler. Bazı caddelerde bitki kapları da sınırlayıcı eleman olarak tercih edilen donatılardır.



Şekil 3.13:Yaya mekanında bitki kapları(www.flickr.com).

Caydırıcı ve sınırlayıcı elemanlar temel işlevleri açısından yaya ve taşıt trafiğini ayırmak, kıyı alanlarında da yaya yolu ve su kıyısı arasında uyarıcı olmak gibi görevleri vardır. İki eleman arası uzaklık taşıt girişini engellemek için en fazla 1,50m.olmalıdır. Ancak acil durum ve servis araçlarının gerektiğinde girebilmesi için hareketli olmalıdırlar. Araç içinden rahatça görülebilmeleri için yükseklikleri 0,9- 1,2m. arasında olmalıdır.

Bu elemanlar prekast beton, elik, dökme demir, alüminyum ve ahşap malzemelerden retilbilirler (TMMOB, 2004). Bazı yayalaştırılmış caddelerde taşıt yolunu ayırmayı sağlayıcı babalar kullanılırken, bazı caddelerde de otomatik bariyer örnekleri görülmektedir.



şekil 3.14:Yaya mekanında sınırlayıcılar (www.flickr.com).

3.2.3.5 Plastik ğeler

Heykel ya da su öğesi gibi elemanlar tasarlanan mekana farklı bir atmosfer katmaktadır ve kentsel çevrenin gelişimi için önemli elemanlardır.



şekil 3.15:Farklı malzemelerle oluşturulan heykeller (www.flickr.com).

Metal, beton, plastik gibi çevresel etkilere dayanıklı çeşitli malzemelerden yapılan heykeller tasarımda genellikle odak noktasını oluştururlar.



Şekil 3.16:Yaya mekanında heykeller (www.flickr.com).

Su ögesi genellikle yaya caddesi tasarımlarında yer alan bir elemandır. Mekanı ilgi çekici hale getirir ve insanlar üzerinde rahatlatıcı bir etkisi vardır. Su ögesi tasarımında çok çeşitli fiskyeler kullanılarak yaya caddesinde farklı etkiler yaratılabilir. Mekanda su ögesi odak noktası olarak algılanabilir (YÜCEL, 2006).



Şekil 3.17:Yaya mekanında su ögesi(www.flickr.com).

3.2.3.6 İşaret levhaları ve tabelalar

İnsanlar bulundukları mekan içerisinde nerede olduklarını ve gitmek istedikleri yere nasıl ulaşabileceklerini bilmek isterler. Böylece kendilerini o mekanda daha güvenli hissederler. İşaretleme olumlu ve bilgi verici olmalıdır, insanlara tek başına hareket etme olanağı verebilmelidir. İşaretleme;

- Bilgilendirici ilan panoları,
- haritalar,

- eğitici işaretler ve
- yönlendirme levhaları olarak dört gruba ayrılabilirler (YÜCEL, 2006).



Şekil 3.18: Bilgilendirici ilan panoları ve bayraklar (www.flickr.com)

Yaya bölgelerinde kullanılan işaretlemeler rahat okunabilir, gereksiz bilgiden arındırılmış olmalı ve yaya sirkülasyonuna engel olmayacak şekilde yerleştirilmelidirler.

3.2.4 Yaya yollarında kullanılan doğal peyzaj öğeleri

Kentlerde bitkilendirilmiş yol ya da meydanlar kentin açık yeşil alanları olarak sayılmakta ve kent yeşil dokusunun artırılması yönünde etkili olmaktadır. Bitkilerin fiziksel ve ekolojik etkilerini önemseyen kentlerde, yol ağaçlandırılması kent planlaması çerçevesinde irdelenmekte ve yeni yapılacak ağaçlandırmalar bu sisteme göre uygulanmaktadır (ASLANBOĞA, 1990).

3.2.4.1 Yaya yollarında ağaçlandırma ilkeleri

Kentlerin betonlaşmış, cam ve çelik malzemelerden oluşan ortamında doğal peyzaj öğelerinin ve onların bir parçası olan ağaçların sürekli gelişen ve şekil değiştiren estetik yapılarıyla iklimi iyileştirme, gölgeleme, toz süzme, gürültü etkisini azaltma, dinlenme olanağı sağlama ve kültürel gereksinimlere önemli ölçüde yanıt verme gibi özellikleri vardır. Ancak yaya yollarında, ağaçların gelişen kök ve tacının altyapı donanımlarına ve bina cephelerine yaptığı mekanik baskılar ile yürümeye engel teşkil ettiği gerekçesiyle genellikle ağaçlandırma istenmemektedir. Bu olumsuz durumun ortadan kaldırılması için yaya yollarında ağaçlandırma yapılırken belirli ilkelere uyulmalıdır. Buna göre:

- Bina cepheleri ve yaya yolunun sınırlayan öğeler ağaçlandırmanın yapılmasında belirleyicidir. Yaya yolu genişliği 3.5m'den az ise ağaç dikilmez(GÜLTEKİN ve KÜÇÜK, 1996).
- Ağaçlar yaya yolu ile binalar arasındaki görsel ilişkiye zarar vermemek kaydıyla, ağaçlar arzu edildiği kadar binalara yakın dikilebilir, ancak bina pencerelerinin durumu, ağaçların en az 2.5- 3m. uzaklıkta dikilmesi sınırlamasını getirmektedir.
- Morfolojik açıdan düzgün habitusa sahip ve en az 2-2.5m. yükseklikten dikey yönde dallanan, kalın ve eğri gövde oluşturmeyen türler seçilmelidir. Sarkık formu, yavaş büyüyen ve yüzeysel kök geliştiren türler seçilmemelidir.
- Sağladığı görsel etkiyi sürekli kılabilmek için yaprak döküm süresi kısa olan ya da herdem yeşil ve meyveleriyle caddeyi kirletmeyecek türler kullanılmalıdır.
- Yaya yollarında yapılacak ağaçlandırma çalışmalarında bitkinin kent ekosisteminde karşılaşacağı yaşam koşulları dikkate alınmalıdır. Toprağın fakirleşmesi ve sıkışması nedeniyle yapılacak bitkilendirme için bitkisel toprak getirilmelidir.
- Bitki kapları içerisinde kullanılacak bitkiler kök yayılma alanı dar olan türlerden seçilmelidir(ASLANBOĞA, 1990).
- Ağaçların herhangi bir yerde sağlıklı yaşaması ve gelişmesi için vejetasyon döneminde her gün en az 3- 4 saat direkt güneş ışığı alabilmeleri gerekir. Bu nedenle ağaçların bina yüksekliği ile ilgili olarak dikim yerlerinin belirlenmesinde caddenin oryantasyonu önem taşır.
- Kemer biçiminde sürekli bir gölgelik veya yeşil çatı oluşturmak bakımından ağaçların bir arada, birbirine yeteri kadar yakın mesafelerde dikildiği yerlerde görsel bütünlük sağlanır. Ağaçlar birbirinden çok aralıklı olarak dikilirse, her ağaç daha sık alt dallardan oluşan bir taç geliştirir. Bu da her ağacın ışık ve gölge durumu farklılığını yansıtan kesintili bir model oluşturur (KÖROĞLU, 1999).



Şekil 3.19:Yaya mekanında bitkilendirme (www.flickr.com).

- Yaya bölgelerinde ağaçlar önerilirken belirli saatlerde girip çıkacak araçların geçişine engel olmamalarına dikkat edilmeli, yayaaların yolunu kesici konumlandırmalardan kaçınılmalıdır (ZAFER, 1996).

Bu ilkeler doğrultusunda yaya yollarında kullanılması uygun ağaç türleri ise aşağıda (çizelge 3.1) verilmiştir (ASLANBOĞA, 1990).

Çizelge3.1: Yaya yollarında kullanılacak ağaç türleri (ASLANBOĞA, 1990).

YAYA YOLLARINDA KULLANILABİLECEK AĞAÇ TÜRLERİ			
<u>Latince İsmi</u>	<u>Türkçe İsmi</u>	<u>Latince İsmi</u>	<u>Türkçe İsmi</u>
Acer platanoides	Çınar yapraklı akça ağaç	Ligustrum ovilifolium	Kurtbağrı
Aesculus carnea	At kestanesi	Maclura pomifera	Maklora
Casuarina equisetifolia	Demir ağacı	Morus alba	Ak dut
Cercis siliquastrum	Erguvan	Pawlonia tomentosa	Pavlonya
Creataegus crus-galli	Geyik dikenli	Platanus acerifolia	Akça ağaç yapraklı çınar
Fraxinus ornus	Çiçekli dişbudak	Platanus orientalis	Doğu çınarı
Ginkgo biloba	Fil kulağı	Platanus occidentalis	Batı çınarı
Koelreuteria paniculata	Güvey feneri	Tilia tomentosa	İhlamur

3.2.4.2 Yaya yollarında ağaçlandırmanın işlevleri

Yaya yollarında kullanılan ağaçların kent peyzajının düzenlenmesi açısından ve kentsağlığı açısından çeşitli işlevleri bulunmaktadır. *Kent peyzajının düzenlenmesi yönünden* işlevleri aşağıdaki gibidir.

- Mevsimlere göre değişen görünümüleriyle doğaya yabancılaşmış kent insanına mevsimleri gözleme olanağı verir. Çiçekleri, kokuları, sürgünleri, yazın ve sonbaharda çeşitli yaprak dokuları ve renkleri ve üzerinde barındırdıkları kuşlarla kentlerin yaşayan elemanlarıdır. Yaya bölgelerinde kullanılan bitkiler yılın farklı mevsimlerinde değişik görsel etkiler yaratarak da monotonluğu kırıp, insanları etkilemektedir.



Şekil 3.20: Colorado, Denver'daki 16.Caddenin ilkbahar ve sonbahardaki görünümü (www.flickr.com).

- Ağaçlar bakan kişinin bulunduğu yere göre bir peyzaj görünümü çerçeveler, dikey ve yatay yöndeki olumsuz görüntüleri maskeler, çeşitli biçimdeki yapıları birbirine bağlar, güzel yapıların mimari biçimlerini tamamlar ya da vurgular, yapılara fon oluşturur (ASLANBOĞA,1990).
- Ağaçların sıra halinde dikilmesiyle oluşturulan alleler cadde üzerinde bir devamlılık hissi meydana getirmektedir. Bunların yanı sıra bitkiler form, doku ve renk özellikleri ile mekanda plastik öge durumunda da bulunabilirler.
- Yaya yollarında ağaçlar bulunduğu mekanı tanımlayarak farklı mekanlar oluşturmaktadır ve genellikle oturma mekanlarına gölge sağlamaktadır.
- Yaya mekanının biçimlenmesi, bölümlere ayrılması ve yayaların yönlendirilmesi bitkilendirme ile yapılabilir. Bu amaç doğrultusunda bitki kapları ve çiçeklikler de kullanılabilir (TMMOB, 2004).
- Özellikle yüksek yapılarla sınırlı mekanlarda çatı etkisi yaparak mekanı insan ölçeğine indirgerler (ZAFER, 1996).

Kent sağlığı açısından ağaçlandırmanın işlevleri ise şöyle sıralanmaktadır:

- İklimi iyileştirme etkileri: Çevrelerindeki hava nemini yükseltirler, ısıma koşullarını ve sıcaklığı etkilerler, rüzgârın gücünü azaltırlar ve böylece insanlara kaldırımlarda ferah bir ortam sunarlar.
- Hava sağlığı etkileri: Ağaçlar oksijen üretilip karbondioksit harcayarak havanın temizlenmesini sağlarlar ve havadaki toz miktarını da azaltarak daha sağlıklı ortamlar sunarlar.
- Gürültü azaltıcı etkileri: Yapılarla çevrili, ağaçların olmadığı yol mekanlarında gürültü yankılanır ve çevrede oturanları rahatsız eder. Ağaçları gürültünün yol mekanı içerisinde yankılanmasını engellerler.
- Psikolojik etkileri: Ağaçların insanlar üzerindeki psikolojik etkilerini sayısal değerlerle saptamak mümkün olmamaktadır. Bilim adamlarına göre ağaçların yeşil rengi insanı hoşnut kılıp, rahatlık duygusu vermektedir, canlılık, sevinç ve yaşam anlamı taşımaktadır. Ayrıca yeşil rengin retina üzerindeki olumlu etkisi sinir sistemini dinlendirici etki yapmaktadır (ASLANBOĞA, 1990).

3.3 Yayalaştırmanın Kente Etkileri

Kentlerin gelişimini etkileyen en önemli unsurlardan birisi ulaşım olanaklarının değişimi ve gelişimidir. Ulaşım olanaklarının geliştirilmesi ile yerleşimler gün geçtikçe güçlenen bir iletişim sürecine girer. Kent içinde taşıt trafiğinin artması özellikle kentin merkezi dokusunda yayalar için öngörülen alanların azalmasına neden olmaktadır. Yaya yoğunluğunun artışı ile birlikte yayaların serbest hareket imkanının ve emniyetinin azalması söz konusu olmaktadır.

Kent merkezlerinde mevcut yollar yoğun yaya ve taşıt trafiğinden dolayı yetersiz kalmaktadır. Yoğun trafiğin yaratmış olduğu gürültü ve egzoz kirliliğı merkezi dokuda zararlı olmakta ve yayalar üzerinde de olumsuz etki yapmaktadır.

Bu olumsuz etkilerden kurtulmak, kenti daha yaşanılabilir hale getirmek için uygun bulunan mekanların taşıt trafiğinden arındırılarak yaya trafiğine hizmet edecek yaya bölgelerine dönüştürmek tercih edilen bir yaklaşım olarak karşımıza çıkmaktadır (ÇOL, 2002).

Kent içinde yaya öncelikli ulaşım ağı oluşturulurken araç yollarının hangi amaçla yayalaştırıldığı ve bu amaçlara hangi oranda ulaşılabilceğı yayalaştırmanın başarısının test edilmesi açısından önemlidir. Yayalaştırma çalışmalarında başarısızlığa neden olan en büyük sebep alana ulaşımında yaşanan güçlüklerdir. Bu bölgelere ulaşımında sorunun yaşanmaması, oluşturulacak toplu taşıma olanakları ve park yerleri ile mümkün olmaktadır (ÇINAROĞLU, 2002).

Yayalaştırma kentsel çevre üzerine fizyolojik yönden, sosyolojik yönden (buluşma, iletişim kurma sağlamaları sebebiyle), ekonomik yönden (alışveriş olanağını arttırması gibi) hizmet eder (DÖLLÜK, G., 2005). Yayalaştırılmış caddeler içinde direkt etkili oldukları tüm bölgeye, bölge dışından gelen kent halkına ve kent dışından gelecek ziyaretçilere açık bölgelerdir. Bu alanlar merkez çevresindeki yayaları ve dışarıdan gelen ziyaretçileri bütünleştirme görevi üstlenmektedirler.

Yayalaştırma çalışmaları farklı amaçlarla yapılmış olsalar da genel olarak; kentsel ekonomi, kentsel kalite ve sosyal refah açısından kent üzerine olumlu etkiler yapmaktadır (ALTUNBAŞ, 2006).

Tezin bu bölümünde de yayalaştırmanın kent üzerindeki çeşitli etkileri ele alınacaktır. Fiziksel çevre, sosyal ve ekonomik çevre üzerindeki etkiler kapsamlı olarak değerlendirilecektir.

3.3.1 Fiziksel Çevre Üzerindeki Etkileri

Yayalaştırmanın kente, hava, gürültü ve görüntü kirliliğini azaltmaya yönelik, kentin fiziksel imajını iyileştirmeye yönelik, tarihsel bölgelerin korunmasına yönelik, kültürel mirasın korunması ve eğitime yönelik, ulaşımın yönlendirilmesine yönelik, güvenli sirkülasyon ağı oluşturulmasına yönelik etkileri bulunmaktadır.

Yayalaştırmanın çevre kirliliğine yol açan unsurları azaltıcı etkisi:

- Taşıtların bölgeden arındırılması ile araçların çıkardıkları yoğun egzoz gazından ve tozlardan dolayı oluşan çevre kirliliği azalmaktadır (ÇOL, 2004). Böylece insanlar toz, duman gibi olumsuz etkilerden korunmaktadırlar. Yayalaştırmanın sağladığı çevresel iyileştirmeye örnek olarak; Viyana’da yapılan hava kirliliği ölçümleri gösterilebilir. Viyana’da yayalaştırma sonrasında yapılan ölçümlerde, hava kirliliğinde %70 oranında azalma olduğu tespit edilmiştir (WARREN,1998).
- Yayalaştırılmış sokağa kazandırılan bitkisel elemanlarla da hava kalitesi yükseltilebilmekte ve bu durum çevrede yaşayan ve alana gelen ziyaretçiler üzerinde olumlu etki yapmaktadır. Günümüzde kentlerde giderek artan kontrolsüz yapılaşma sonucunda ortaya çıkan yeşil alan sorununa bir çözüm olarak görülen kent merkezindeki sokakların yayalaştırılması düşüncesi aynı zamanda sokak mekanına kaybettiği değeri de geri kazandırmaktadır. Bitkilendirme çalışmalarının yapılabildiği yaya yolları sayesinde kentin yeşil alan ihtiyacına katkıda bulunulurken, yapılar arasında kalmış yeşil alanların da birbiriyle bağlanmasını sağlanarak yeşil alan sistemi oluşturulmasına katkı sağlanır (DÖLLÜK, 2005).
- Araç trafiğinin alandan uzaklaştırılması gürültü kirliliğinin de sona ermesine neden olmaktadır. Ancak bazı yayalaştırılmış caddelerde bölge sakinleri taşıt trafiğinin kesilmesiyle azalan motor gürültülerinin yerini, cadde üzerindeki mağazaların gelen yüksek sesli müziklerden kaynaklanan gürültülerinin aldığını söylemektedirler. Mağazalardan ve sokaktaki kalabalıktan kaynaklanan gürültü çevre sakinlerini

olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle bazı durumlarda çevre sakinleri yayalaştırma uygulamalarına karşı çıkabilmektedirler.

Yayalaştırmanın kentsel imajı iyileştirmeye yönelik katkıları:

- Bir sokağın yayalaştırılması sokak üzerindeki yapıların algılanabilirliğini arttırmaktadır.
- Sokak mekanındaki döşeme ve mobilyaları, aydınlatma ve bitkilendirme çalışmaları kalite düzeyinin artırarak alana çekicilik katmaktadır.
- Tanınırlığı artan bu mekanlar kentlerin simgesi haline gelebilir.

Yayalaştırılmış caddelerde kentsel imaj yönünden olumlu etkiler alınabilmesi tasarım konseptinin yayalaştırma amacının uygunluğuna, tasarım öğelerinin kalitesine ve birbiriyle olan görsel ilişkisinin caddeye uygun olarak kurgulanmasına bağlıdır. Aksi durumda çevresel ilişkileri, kullanıcı istekleri ve çevreyle uyum düşünülmeden yapılan, gelişigüzel tasarımlar kent imajını olumsuz etkilemektedir.

Yayalaştırmanın tarihsel bölgelerde korumaya yönelik katkıları:

Birçok kentte tarihi kent dokuları, taşıt hareketlerine en uygun çözümlerin aranması yaklaşımları nedeniyle değişmiş veya değişmektedir. Taşıt trafiğinin akışı ve taşıtlar için oluşturulan park yerleri, özellikle kent merkezlerinde büyük yer işgal etmektedir. Taşıt hareketleri ciddi çevresel problemler doğurmaktadır.

Avrupa'nın tüm tarihi kentlerinde mevcut tarihsel çekirdek korunarak, etrafından geçen toplayıcı ring yollarla sadece servis kullanımı hariç, araçların otoparklara kadar ulaşabildiği genel kararlar ve uygulama olarak benzerlik gösteren planlar geliştirilmektedir. Tarihi kent merkezlerinden Essen, Bremen ve Köln'de tarihsel çekirdek belli bir sınırın içinde bırakılarak korunmuş ve bu çekirdeğin içinden geçen ring yolu ile transit trafik merkezden dışarı alınmıştır. Merkezideki yayalaştırma sayesinde bu kentlerde tarihi yapı korunmaktadır (DÖLLÜK, 2005).

- Tarihi kentlerde yayalaştırmanın tarihsel yapıları trafiğin sebep olduğu kirlilik ve kazalardan koruma açısından olumlu etkisi vardır.
- Tarihi bir mekanda yapılacak yayalaştırma topluma da tarihi değeri olan yapıları koruma bilincini aşılamaktadır.

- Tarihi dokuyu olumsuz etkilemeden çekim noktaları yaratılmaktadır. Bu şekilde tarihi yapıların sürekli bakımı ve korunması söz konusu olmaktadır. Tarihsel bölgeleri zenginleştirmektedir.
- Yayalaştırılmış yollar taşıt engeli olmadığından, ziyaretçiler için tarihi değer olan yapıların daha kolay algılanmasını sağlamaktadır.

Ulaşımın yönlendirmesine katkıları:

- Özellikle tarihi kent merkezlerinde araç boyutlarına uygun olmayan yolların yayalara terk edilerek araçlar için yeni güzergahlar yer yer, yer altı araç geçişleri oluşturmaktadır.
- Sokakların yayalaştırılması kent merkezlerindeki hareketi ve hareketliliği geliştirip rahatlatmaktadır.
- Özel araç kullanımını azaltıcı etki yapmakta ve toplu taşımayı teşvik etmektedir.
- Sokak çevresinde düzenlenen toplu taşıma ile kent merkezine ulaşılabilirlik kolaylaşmaktadır.
- Yayalaştırılmış sokaklar insanı yürümeye teşvik etmekte ve bu da sağlığa olumlu etki yapmaktadır.
- Yayalar için rahat ve güvenli bir sirkülasyon ağı sunarlar. Yayalaştırılmış sokaklar kentte sürekli bir yaya sirkülasyonu ağı oluşmasını sağlarlar. Yaya yoğunluğunun fazla olduğu sosyal, kültürel ve ticari merkezleri, doğal rezervleri ve tarihi sit alanlarını birbirine bağlayarak yayalara rahat ve güvenli bir dolaşım imkanı sunarlar.

Araçlardan arındırılarak yayalara kazandırılan bu mekanların kent içerisinde belirli noktalara sıkışıp kalan yayaların kentteki diğer aktivite alanlarına ve odak noktalarına geçişlerini kolaylaştırıcı etkileri vardır. Bu şekilde belirli mekanlara yığılmalar yaşanmamakta ve kentteki aktivite alanlarının etkin bir şekilde yayalar tarafından kullanımı desteklenmiş olmaktadır.

Yayalaştırmanın ulaşım yönünden eleştirilen tarafı trafiğe kapatılan caddelere giremeyen araçların paralel caddelerde trafik sıkışıklığına neden olduğudur. Bu olumsuz duruma neden olunmaması için yayalaştırmanın planlanması sırasında taşıt ulaşımının da mevcut ulaşım sistemi veya yeni ulaşım sistemi düzenlemeleriyle yeniden düşünülmesi gerekmektedir. Toplu taşıma sisteminin de yayalaştırılan alanları destekleyici nitelikte düzenlenmesi özel otomobil kullanımını azaltarak sıkışıklığın oluşmaması yönünde etkili olacaktır.

3.2.2 Sosyal Çevre Üzerindeki Etkileri

Yayalaştırılmış caddeler ortak yaşamın, toplumsal paylaşım ve sosyal yaşamda hareketliliğin ortaya çıktığı, insanlara rekreasyon olanağı sunan kamusal mekanlardır. Kent yaşamında bir katalizör görevi görmek suretiyle sapladıkları yararların sosyal gelişim açısından katkısı büyüktür. Yaya bölgeleri, toplumsal yaşamın şekillenmesinde ve toplum bilincinin yaygınlaştırılmasında yardımcı mekanlardır (ALTUNBAŞ, 2006).

Günümüz insanı yürümek, koşmak, bisiklete binmek gibi dış mekan aktivitelerine karşı yoğun bir eğilim içindedir. Bu aktivitelerini gerçekleştirebilme imkanları taşıt trafiğinin yoğun olduğu alanlarda kentlerde zor bulunmaktadır. Yayalaştırmayla taşıt trafiğinin ortadan kalktığı yaya yolları bu aktivitelerin sağlanmasına da olanak tanımaktadır.

Kentlerde yaşam kalitesinin yüksek olması sosyal hayatın canlı tutulmasında önemlidir. Yaşam kalitesi, bir bölgenin herhangi bir ekonomik kazanç olmaksızın toplumun bireylerine sunduğu konfor, temiz hava, güvenli mekanlar, açık alanlar, kültürel aktiviteler, rekreasyonel fırsatlarla sağlanmaktadır. Özellikle yoğun yapılaşmanın yaşandığı bir çevrede caddelerin yayalaştırılması ile oluşturulan lineer açık hava mekanları toplumun yaşam kalitesini yükselterek kentliye sosyal mekanlar sunar (NEİLL, 2002).

Yayalaştırılmış sokak ve caddelerin kentlerin sosyal yapısına yönelik katkıları:

- Yayalaştırılarak toplumun genel kullanımına açılan bu alanlarda buluşmalar, mitingler gibi bireyin kent yaşamını, ülke yönetimini ilgilendiren olaylara katılımları desteklenmektedir.
- Bu mekanlar bireyler arasındaki sosyal bağların kuvvetlendiği, kültürel alışverişin yaşanabildiği yerlerdir.
- Yayalaştırma sonucu o sokak bir cazibe merkezi haline gelerek bölgeye özel bir anlam katar.
- Gelir düzeyinde farklılıklar bulunan gruplar arasında da eşitlik sağlamaktadır.

Yaya etkinlikleri için kaliteli mekanlar yaratılmaktadır.

- Yaya ölçeğinde düzenlenen bu mekanlar sayesinde yaya ihtiyaçlarına cevap verecek tekdüze ve sıkıcı olmayan yaşanılabilir ortamlar oluşturulmaktadır.
- Her yaştaki kullanıcı için uygun çözümlerle nitelikli kentsel mekanlar yaratılmaktadır.
- Yaya yoğunluğunun artması ile sokak mekanının emniyeti artmaktadır.

- Motorlu taşıtların neden olduğu kazalar ortadan kalkmaktadır. Yayalar için güvenli dolaşım sağlanmakta ve her yaştan bireyin sosyal yaşam hakkı geri verilmektedir.
- İşlenen suç oranlarında da azalma olmaktadır.

Yayalaştırılmış sokaklar sosyal fonksiyonlarının ötesinde açık hava rekreasyon alanlarının lineer bir formudur. Yayalaştırılmış sokakların Rekreasyonel yönü yayaya çok çeşitli kullanımlar sunar. Aktif kullanımlar en basit şekliyle; koşmak, yürümek ve bisiklete binmek şeklinde sıralanabilir. Diğer kullanımlar ise gezi yapmak, dinlenmek, etrafı izlemek şeklindedir. Bu aktivite çeşitliliğinin artması rekreasyonel potansiyeli de artırır.

Ayrıca yoğun araç trafiği içinde sıkışıp kalan yaya, trafikten arındırılmış bu mekanlarda stresten kurtulup, rahatlama olanağı yakalar. Mekanda sunulacak sokak gösterileri, konserler, sergiler de bölgeyi çekici kılacak unsurlardır.

Yayalaştırılmış caddeler sosyal açıdan faydalar sunarken, bazı uygulamalarda güvenliğin sağlanamaması sorun yaratmaktadır. Güvenli mekanlar yaratmak amaçlanırken yeterli önlemlerin alınamaması nedeniyle civar sakinleri bölge dışından gelen yabancılardan tedirgin olmaktadır. Gece evsizlerin bu mekanlara sığınması, hırsızlık ve kapkaç gibi suçların artması güvenlik önlemlerinin düzenli uygulanmadığı yaya caddelerinde halkın tepkisini toplamaktadır.

Planlı bir şekilde uygulandığında, sosyal gelişim açısından yayalaştırmanın dolaylı olarak katkıları şu maddelerle özetlenmektedir.

- İç göç nüfusunun kentlileşmesi
- Birey- toplum ilişkisinin artması
- Demokrasiye geçişin kolaylaştırılması
- Açık alan kullanımının artması
- Suç oranının azalması
- Tarihi dokunun korunması
- İnsan psikolojisinin olumlu yönde etkilenmesi (SUHER, diğ., 1991).

3.3.3 Ekonomik Çevre Üzerindeki Etkileri

Yayalaştırmanın ekonomik etkileri perakende ticaretin gelişiminin desteklenmesi, yeni yatırımcıların teşvik edilip söz konusu alana çekilmesi ve alanın kullanıcılarına ekonomik

kolaylık sağlaması şeklinde görülmektedir. Yayalaştırmayla birlikte o alana gelen kişi sayısının artması ve daha uzun süre alanda vakit geçirilmesi nedeniyle bölgede ekonomik canlanma yaşanmaktadır.

Yayalaştırmanın sağladığı ekonomik canlanmaya örnek olarak Prokai'nin "Kentsel Ticaret Bölgelerinde Yaya Caddelerinin Etkilerinin Ölçülmesi" başlıklı master tezinde yaptığı araştırma sonucunda bazı kentlerde yayalaştırma uygulamalarının ticaret üzerine etkilerini gösteren tablodaki veriler sunulabilir (Çizelge 5.1) (ALTUNBAŞ, 2006).

Çizelge 5.1: Bazı kentlerde yayalaştırma uygulamalarının ticaret üzerine etkileri (Porkai, 1999)

Kent	Ticaret Birimlerinin Satışlarında Yaşanan Değişim
Atchison, Kansas	%18 artış
Hamburg	%70 artış
Hereford	%10- 15 artış
Kalamazoo, Michigan	%15 artış
London, Carnaby Street	Dükkanların %81'inde artış
Ponoma, California	%16 artış
Rouben	%10- 15 artış
Watford	Dükkanların %72'sinde artış

Yayalaştırılmış sokakların üzerinde ve çevresinde bulunan dükkanlarda perakende ticarete katkısı:

- Alışveriş süresindeki kısıtlama kaldırılarak gündüz olduğu kadar gece de canlılığın devam etmesi söz konusudur.
- Alışverişe teşvik edecek ve bu alandaki ticaretin çekiciliğini geliştirici işlevler (yemek yeme, dinlenme, rekreasyon düzenlemeleri gibi) sunulmaktadır.
- Ticari işlevi olmayan boş yerler mümkün olduğunca azaltılmaktadır.
- Turizmi çekici ve destekleyici olmaktadır.

Yayalaştırmanın perakende ticareti açısından aldığı bazı olumsuz eleştiriler şunlardır:

- Aracıyla gelen müşterinin artık gelmemesi
- Müşteri sayısındaki artışın satışlara yansımaması
- Alım gücü yüksek müşterinin alışveriş için artık söz konusu alanı tercih etmemesi
- Gelen müşterinin alım gücünün düşük olması
- Alışveriş yapmayan müşteri kalabalığı.

Yeni yatırımcıların alana çekilmesi konusunda yayalaştırmanın katkıları:

- Mülk sahipliği ve kiracı olma koşullarında kolaylaştırıcı önlemler sağlanmaktadır.
- Yayalaştırma dolayısıyla mülk değerlerinde yaşanan değişim vergi gelirini de arttırıcı olmaktadır. Mülk değerlerinin artışı cadde çevresindeki işyeri sahipleri ve kiracıların yayalaştırmaya olumsuz bakmasına da neden olmaktadır. Kira artışlarını karşılayacak ekonomik canlanmanın sağlanamadığı yayalaştırmalarda esnaf durumdan şikayetçi olmaktadır.

Yayalaştırma yapılan alanlardaki kullanıcı açısından ekonomik etkiler:

- Bölgede ev sahibi olanlar mülk değerlerindeki artış nedeniyle ekonomik kazanç sağlamaktadırlar.
- Alışveriş amacıyla alanı kullananlar ürün çeşitliliği nedeniyle ekonomik kıyas olanağı bulmakta ve bütçelerine uygun alışveriş olanağı yakalamaktadırlar.

Çevre sakinlerinden kiracı olan kesim ise aşırı kira artışları nedeniyle yayalaştırmadan olumsuz etkilenmektedirler.

4. ÇEŞİTLİ ÖRNEKLERLE YAYALAŞTIRILMIŞ CADDE ÇEŞİTLERİ

Dünya örneklerine baktığımızda yayalaştırılmış caddeler üç farklı şekilde uygulanmaktadır:

- Geleneksel Yaya Caddeleri (Traditional Pedestrian Streets)
- Paylaşılan Yaya Caddeleri (Semi Malls)
- Transit Yaya Caddeleri (Transit Malls) (ROBERTSON, 1994).

Geleneksel Yaya Caddeleri (Traditional Pedestrian Streets): Yaya kullanımına yönelik olarak tasarlanan ve araç geçişinin yasak olduğu caddelerdir. Tasarımında döşeme malzemesi, bitkisel elemanlar, kent mobilyaları, heykel ve su ögesi gibi elemanlar kullanılmaktadır. Bu caddeler kent karakterinin görsel devamlılığını yansıtmaktadırlar.

Paylaşılan Yaya Caddeleri (Semi Malls): Baskın olarak yayaya ait caddelerdir ancak sınırlı şekilde otomobillerin düşük hızda geçişine izin verilmektedir. Tasarımında geleneksel yaya caddelerinde kullanılan elemanlara yer verilmektedir. Kent merkezindeki ticaret alanlarına doğru uzanan caddelerde uygulanmaktadır.

Transit Yaya Caddeleri (Transit Malls): Genellikle otobüslerin transit olarak geçişine izin verilen yaya caddeleridir. Özel araçların bu caddeyi kullanımına izin verilmemekte yalnızca bazı kentlerde taksilerin yolu kullanımına izin verilmektedir.

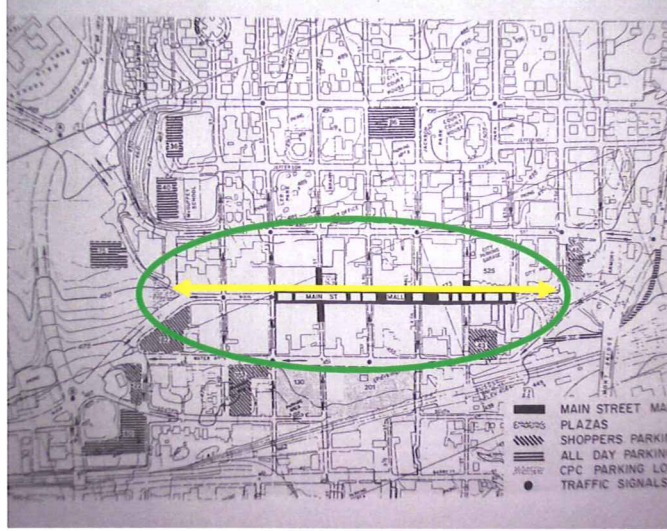
Bu bölümde “Çeşitli örneklerle yayalaştırılmış cadde çeşitleri “ başlığı altında dünyadan ve İstanbul’dan yayalaştırılmış cadde çeşitlerine göre dünyadan ve İstanbul’dan yayalaştırma örnekleri incelenecektir.

4.1 Dünyadan Çeşitli Yayalaştırma Örnekleri

Geleneksel yaya caddeleri, Paylaşılan yaya caddeleri ve transit yaya caddeleri olmak üzere farklı yayalaştırma çeşitlerine yurt dışından bazı örnekler şunlardır:

Geleneksel Yaya Caddeleri; Main Street Mall (Charlosttesville- Virginia), Fulton Mall (Fresno- Californiya) ve Stroget Street (Kopenag- Danimarka), Paylaşılan yaya caddesi; Nicollet Mall (Miniapolis- Minesota), Transit yaya caddesi; 16th Street Mall (Denver- Kolorado)

4.1.1 Main Street Mall (Charlottesville –Virjinya)



Şekil 4.1: Charlottesville –Virginia plan (Rubenstein, 1992).

Main Street Mall, nüfusu 45000 olan Charlottesville kentinde bulunmaktadır. Bu kent Thomas Jefferson'ın evi olması nedeniyle eşsiz bir tarihe sahiptir. İş merkezlerinin bulunduğu bölgede yer alan cadde 8 blok uzunluğunda ve 18m genişliğinde bir geleneksel yaya caddesidir. Cadde araç trafiğine kapalı ve temiz, güvenli, hareketli bir yer olduğu için insanlar tarafından çok yoğun kullanılmaktadır. Caddenin tasarımı Lawrence Halprin tarafından yapılmıştır.

1971'de kent yönetimi tarafından yaya caddesi oluşturma fikri ortaya konulmuştur. Yaya caddesi yapılırken şu kriterler üzerinde durulmuştur:

- Yaya mekanlarının araç trafiğinden ayrılması
- Her türlü ihtiyacın karşılanacağı alışveriş merkezlerini içermesi
- Kentin sanat, müzik, tiyatro gibi kültürel ve rekreasyonel aktivitelerinin bu alanda gerçekleştirilmesi
- Eski yapıların yenilenerek farklı şekilde kullanılmasının sağlanması ve kullanılabilir halde olan yapıların korunması
- Charlottesville' nin mimari ve tarihi karakterinin yeniden canlandırılması

Cadde üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölüm 1976, ikinci bölüm 1980 ve üçüncü bölümde 1985 yılında tamamlanmıştır. Cadde lineer bir alan olarak değil bir seri açık hava odası olarak tasarlanmıştır. Dizili alanlar ile geliştirilen bu odalar çift sıralı ağaç gölgeleri ile

tanımlanmıştır. Tasarımda kullanılan materyaller kentin tarihi yapısı ile uyum içerisinde (RUBENSTEİN, 1992).



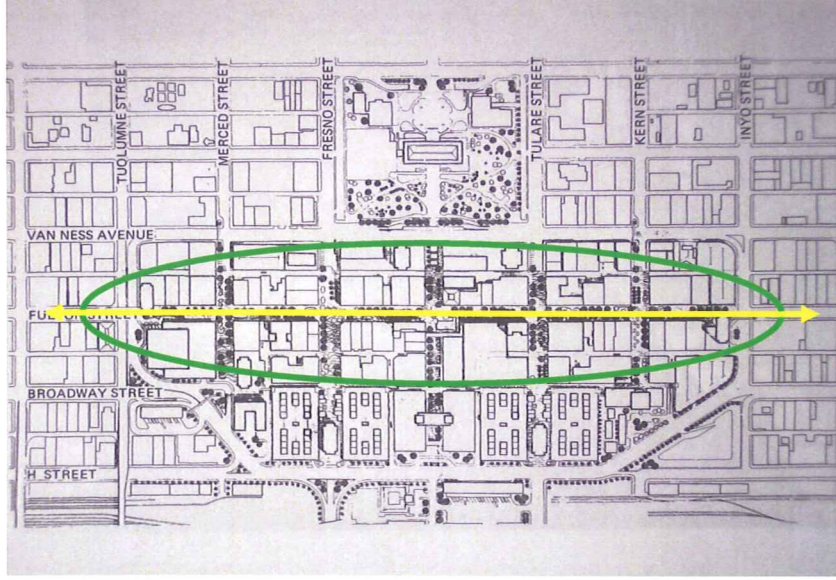
Şekil 4.2: Main Street Mall (www.flickr.com).

Caddede yer kaplaması olarak beton plaklarla oluşturulan çizgilerle birlikte taban tuğlası kullanılmıştır.



Şekil 4.3: Main Street Mall'da döşeme malzemesi (www.flickr.com).

4.1.2 Fulton Mall (Fresno - Kaliforniya)



Şekil 4. 4: Fresno- California plan (Rubenstein, 1992).

Fulton Mall 307.000 kişilik nüfusu olan Fresno kentinde bulunmaktadır. Altı blok uzunluğunda olan cadde araç trafiğine kapalı bir geleneksel yaya caddesidir. Caddede su öğeleri, yansıtan havuzlar, pergolalar, oturma alanları, çocuk oyun alanları, heykeller, gece aydınlatması, otopark alanı bulunmaktadır. Fulton Mall'un mimarı Victor Gruen, peyzaj mimarları da Eckbo, Dean ve Williams' tır. Caddenin yapımı Eylül 1964' de tamamlanmıştır (RUBENSTEİN, 1992).



Şekil 4.5: Fulton Mall- 1964 ve 2006'dan görünümüleri (www.flickr.com).

Yaya caddesinin planlanmasında ele alınan kriterler;

- Kent merkezinin çekirdek alan olarak belirlenerek yayaaların bu bölgeye yönlendirilmesi
- Çevresel park alanlarının sağlanması

- Çekirdek alan çevresinde sirkülasyonun sağlanması ve karayolu rotalarının belirlenmesidir.



Şekil 4.6: Fulton Mall (www.flickr.com).

Bölgede 607ha alan çevresinde üçgen şeklinde bir karayolu sistemi kurulmuştur. Tasarımda döşeme elemanı olarak beton plak ve kırmızı çakıllar kullanılmıştır. Caddede kaskatlı ve fiskiyeli birçok su ögesi bulunmaktadır. Heykeller de su ögelerinin bir parçası halindedir.



Şekil 4.7:Fulton Mall- Su ögesi ve heykeller (www.flickr.com).

Tasarımda heykellere cadde boyunca yer verilmekte ve ayrıca bir de saat kulesi bulunmaktadır. Caddede farklı türlerde birçok bitki bulunmaktadır. Ağaçlar da cadde boyunca gölge sağlamaktadır. Su ögelerinin çevresinde ve bitkilerin altında birçok oturma alanı bulunmaktadır (RUBENSTEIN, 1992).



Şekil 4. 8: Fulton Mall boyunca devam eden heykeller



Şekil 4. 9: Fulton Mall - saat kulesi ve su ögesi

4.1.3 Stroget Street– (Kopenhag- Danimarka)

Danimarka'nın en popüler yayalaştırılmış caddesi Kopenhag'da bulunan geleneksel yaya caddesi Stroget'tir. 1962 yılında araçların tarihi bölgede baskın hale gelmesiyle trafiğine kapatılan cadde üç caddenin birleşmesiyle oluşmaktadır. Tasarımı Danimarkalı mimar ve kent plancısı olan Jan Gehl tarafından yapılmıştır. Cadde yayalaştırıldıktan sonra hava ve gürültü kirliliğinde azalma görülmüştür.



Şekil 4.10: Stroget – Kopenhag (www.flickr.com).

Caddenin yayalaştırılma amacı:

- Kent merkezindeki araç birikiminin azaltılması
- Kent merkezindeki ticari aktiviteleri stabilize hale getirme
- Kent merkezini yaya, özellikle yaşlılar, kadınlar ve çocuklar için kullanılabilir hale getirerek canlandırma
- Tarihi yapıların ve bölgelerin korunmasıdır (RUBENSTEIN, 1992).

4.1.4 Nicollet Mall (Minneapolis – Minnesota)

Nicollet Mall, 368000 nüfuslu Minneapolis kentinde bulunmaktadır. 1967 yılında açılan cadde Amerika’da tasarlanan ilk paylaşılan yaya caddesidir ve 11 blok uzunluğundadır. Adını 19. yüzyılda yaşayan Fransız kaşif Joseph Nicollet’ten almıştır. Geniş kaldırımları bulunan caddede sınırlı olarak araç geçişine geçişine izin verilmektedir.



Şekil 4.11: Nicollet Mall genel görünümü (www.cgstock.com)

Nicollet mall' un tasarımımda döşeme malzemesi olarak renkli beton plaklar kullanılmış ve kullanımlar arası farklılık yaratılmıştır. Bunun yanı sıra kent mobilyaları ve ağaçlar da belirli doğrultu üzerinde yerleştirilerek yönlendirme sağlanmıştır (RUBENSTEİN, 1992).



Şekil 4.12: Nicollet Mall (www.flickr.com).

Caddede kullanılan donatı elemanlarında estetik kaygı ön plandadır. Cadde boyunca heykeller de bulunmaktadır. Rögar kapakları da estetik kaygı güdülerek seçilmiştir, desenleriyle birer sanat eseri halindedirler.



Şekil 4.13: Nicollet Mall'dan donatı elemanları

4.1.5 16th Street Mall(Denver, Colorado)

1980'li yıllarda yapılan birkaç yayalaştırılmış caddeden biri de 492.000 nüfuslu Denver kentinde yapılan 16th Street Mall'dur. Bu cadde toplu taşıma araçları ve taksilerin geçişine izin verilen transit yaya caddesi tarzında tasarlanmıştır.



Şekil 4.14: 16th Street Mall

Tasarımı I. M. Pei tarafından yapılmıştır. 16th Street mall 1982 yılında açılmıştır ve 13 blok (yaklaşık 1600m) uzunluğundadır. Cadde günde yaklaşık 90.000 yaya tarafından kullanılmaktadır. Bu yaya caddesinin en önemli özelliklerinden biri otobüs sistemidir.



Şekil 4.15: 16th Street Mall'da toplu taşıma (www.flickr.com).

Döşeme malzemesi olarak farklı renklerde beton plaklar kullanılmıştır ve kullanımlar birbirinden ayrılmıştır.



Şekil 4.16: 16th Street Mall'da döşeme malzemesi (www.flickr.com).

Caddeye genelde taşınabilir oturma elemanları yerleştirilmiş bu sayede yayalar istedikleri mekanda oturma imkanı bulabilmektedirler. Ayrıca cadde de etkileyici aydınlatma elemanları gece aktivitelerine canlılık katmaktadır (RUBENSTEİN, 1992). Cadde boyunca sıralı ağaçlar ve bitki kapları yer almaktadır.



Şekil 4.17: 16th Street Mall’da aydınlatma elemanları ve ağaç sıraları

4.2 İstanbul’dan Çeşitli Yayalaştırma Örnekleri

Endüstri dönemi öncesine kadar bir yaya kenti olan İstanbul’da 18. ve 19. yüzyıl boyunca yaygınlaşan otomobil kullanımı nedeniyle yapılan düzenleme ve ulaşım planlamaları yalnızca taşıtların gereksinimlerine göre yapılmaktaydı.

Türkiye’nin en kalabalık şehri olma özelliğini taşıyan İstanbul’da artan özel araç trafiği ve kamu taşımacılığının yetersizliği, taksi, dolmuş ve minibüs tarzı araçların çoğalması kent plancılarını yeni çözümler aramaya yöneltmiştir.

İstanbul Beyazıt yayalar bölgesi Türkiye’de ilk yaya bölgesi uygulamalarından biri olmuştur. 1958’den önce farklı türde araçların duraklama, bekleme ve dönüş alanı olarak, tamamen bir trafik meydanı niteliği taşıyan İstanbul Beyazıt Meydanının, 1960 yılında düzenlenen yarışmayla birlikte tamamen yayalar meydanı şeklinde düzenlenmesi fikri savunulmuştur.

Dr Turgut Cansever tarafından hazırlanan projeyle bu meydanın, yayaların her yönden kolaylıkla ulaşabilecekleri, çevredeki tarihsel doku ile bağlantı kurabilecekleri ve oturma, dinlenme, yemek yeme gibi her türlü ihtiyaçlara çözüm getirilebilecek bir nitelik kazanmasına özen gösterilmiş ve proje bu şekilde uygulanmıştır (ARU, 1965).

Farklı yayalaştırma çeşitlerine göre İstanbul’dan bazı yaya caddesi örnekleri şunlardır:

Geleneksel Yaya Caddesi; Halitağa Caddesi (Kadıköy), Paylaşılan yaya caddesi; Talimhane Yaya Bölgesi (Beyoğlu), Transit yaya caddesi; İstiklal Caddesi (Beyoğlu) ve Bahariye Caddesi (Kadıköy).

4.2.1 Halitağa Caddesi (Kadıköy)

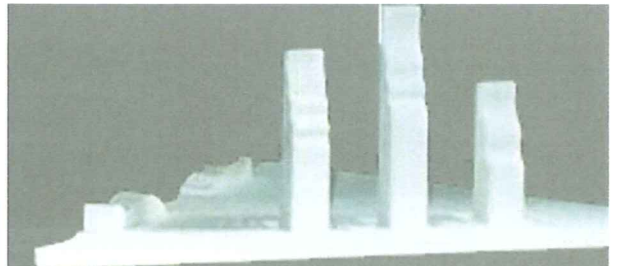
Halitağa Caddesi Yayalaştırma Projesi (Ek-4) Kadıköy ilçesinde bulunan geleneksel yaya caddesi tarzında bir yayalaştırma projesi olup, 2003 yılında gerçekleştirilmiştir.

Trafik yoğunluğunun en fazla olduğu ilçelerden biri olan Kadıköy’de belediye halkın trafik stresi yaşamadan rahatça dolaşip alışveriş yapacakları, oturup dinlenebilecekleri ve sakin vakit geçirebilecekleri, nefes alacak alanlar yaratmayı hedeflemiştir.



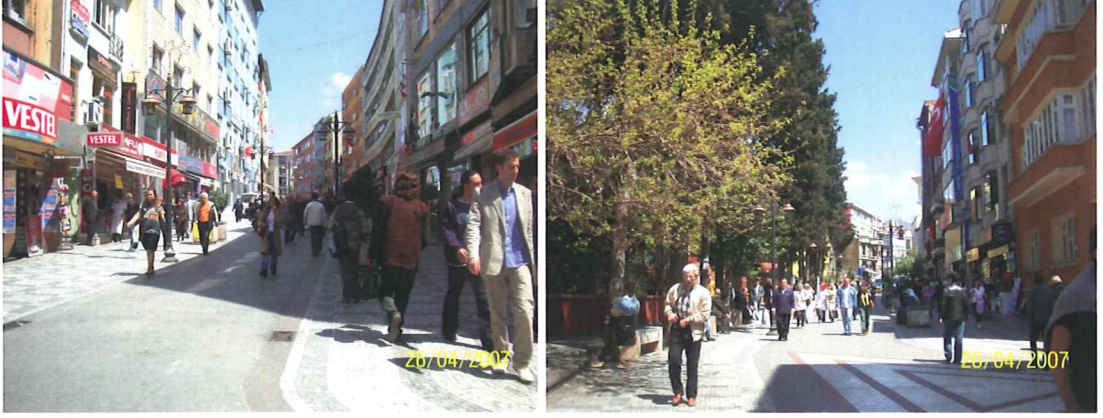
Şekil 4.18: Halitağa Caddesi’nde kentsel donatılar

Bu yönde atılan adımlardan biri de Halitağa Caddesi ve ona bağlı sekiz sokağın yayalaştırılması olmuştur. Caddesinin projesinin hazırlanması aşamasında Marmara Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi ile işbirliği yapılmıştır. Bu uygulama ile sanat ve tasarımı insanlara ulaştırmak amaçlanmıştır.



Şekil 4.19: Halitağa Caddesi’nde kullanılan heykel tasarımları (Kadıköy Belediyesi)

Caddenin görsel kurgusunun saptanmasında, kent mobilyalarının projelendirilmesinde ve açılan heykel yarışmasıyla sanatı kentliyle buluşturma çabası ağır basmıştır. Bu nedenle Halitağa Caddesine bir kültür sanat sokağı kimliği kazandırmak, kamusal alanlarda sanatı yaşamın odak noktalarına çekmek, kentlilerin yaşam dinamiğine katılan heykeller elde etmek toplumun sanat ve kültür bilincinin oluşmasına katkıda bulunmak için bir proje yarışması yapılmıştır.



Şekil 4.20: Halitağa Caddesinden bir görünüm

Halitağa Caddesi ile 11.000m² yaya alanı elde edilmiş ve projeye toplam 1.692.730YTL para harcanmıştır.

4.2.2 Talimhane Bölgesi Yayalaştırması (Beyoğlu)

Beyoğlu'nda gerçekleştirilen bir paylaşılan yaya bölgesi niteliğindeki yayalaştırma uygulaması Talimhane Bölgesi yayalaştırmasıdır (Şekil 4.21).



Şekil 4.21: Talimhane bölgesi yayalaştırması (İBB, 2005)

Projeyle amaçlanan Talimhane'nin turizm, kültür ve eğlence merkezi haline gelmesi ve bölgede güvenliğin sağlanması, algılanabilirliğin yükseltilmesidir. Talimhane, Taksim Meydanının kuzeyinde, Tarlabası Bulvarı ve Cumhuriyet Caddesi'nin kesiştiği bölgedir. 2004 yılında gerçekleştirilen projeyle bölgede yayalaştırılmış sokak ağı modeli uygulanmıştır. Bu modelin uygulanması İstanbul'da da bir ilk niteliği taşımaktaydı. O güne kadar yapılan yayalaştırma çalışmaları genellikle tek bir aksı ya da meydanı kapsayan, parçalı çözümler halinde gerçekleştirilmiştir. Ancak Talimhane Projesinde sokaklar arası bağlantılar ve Taksim Meydanı gibi odak noktalarla ilişkiler bir bütün olarak tasarlanmıştır.

Bu projeyle Şehit Muhtar, Lamartin, Recep Paşa, Topçu ve Aydede Caddeleri araç trafiğine kapatılarak toplam 25.000m² alan yayalaştırılmıştır. Yayalaştırılan sokaklar tüm gün canlı kalacak şekilde, rekreasyon, eğlence ve ticaret işlevlerine açılmıştır. Bölgedeki binaların bakım ve rehabilitasyonu yapılarak turistik amaca yönelik kullanımlara verilmiştir. Proje için toplam 6.180.000YTL para harcanmıştır.

4.2.3 İstiklal Caddesi (Beyoğlu)

İstanbul'daki en önemli yayalaştırma uygulaması ise Beyoğlu İstiklal Caddesi örneğidir. 1990 yılında merkezi iş alanı bölgesinde olan Beyoğlu- İstiklal Caddesinin araç trafiğine kapatılıp, yalnızca yayaaların ve nostaljik tramvayın kullanımına açık hale getirilmesi sağlanmıştır.

17 senedir yayaalara hizmet veren bu bölge İstanbul'un tamamından ziyaretçi çekmektedir. Şehrin en uzak noktalarından bile ziyaretçi çekebilme gücü aynı zamanda buranın kültürel bir merkez olma kimliğinden kaynaklanmaktadır.



Şekil 4. 22: İstiklal Caddesinden görünüm (www. flickr.com)

İstiklal Caddesi yan sokaklarında yapılan yayalaştırmalarla da gün geçtikçe büyüyen bir yaya bölgesi halini almıştır. İstanbul'un tarihine tanıklık eden bu sokaklar yeni çehresiyle 21. yüzyılda da şehrin en gözde ve en canlı mekanları haline getirilmiştir. Yenileme projeleriyle önemli bir turistik mekan olan bu sokakların sağlam, temiz, düzenli, estetik sokaklar haline getirilmesi hedeflenmiştir. Bu bölgede 2005 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yapmış olduğu proje ile 51.192m²'lik alan yaya bölgesi olarak düzenlenmiş ve projenin maliyeti ise 10.152.583 YTL olarak hesaplanmıştır (İBB, 2007).

4.2.4 Bahariye Caddesi (Kadıköy)

Anadolu yakasındaki Bahariye Caddesi İstanbul'un bir diğer önemli transit yaya caddesidir. Kadıköy'de bulunan bu cadde Anadolu yakasının İstiklal Caddesi şeklinde yorumlanmaktadır. Cadde 1991 yılında, Söğütluçeşme caddesini kesen noktadan başlayarak Nevzemin sokağına kadar araç trafiğine kapatılmıştır. Buradan sonra Moda ilköğretim okuluna kadar olan kısmı da tek şeritli araç trafiğine ayrılmıştır. 1966 yılında Bahariye Caddesinden kaldırılan Kadıköy-Moda tramvayı Kasım 2003 tarihinde yeniden hizmete sokulmuştur.



Şekil 4.23: Bahariye Caddesi (www. flickr.com)

11.600m² olan cadde halka bir açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet vermektedir. Üzerinde bulunan çok sayıda sinema, çeşitli mağaza ve restoranlar ile ilçenin en önemli alışveriş ve kültür merkezlerinden biridir. Caddeye kimlik kazandıran çeşitli tarihi yapılar ve anıtsal öğeler bulunmaktadır. Süreyya Paşa sineması, Opera Pasajı, Surp Levon Ermeni Kilisesi, Ayıa Trias Kilisesi, kaymakamlık ve adliye binası ile ünlü Boğa heykeli bu yapılarındandır.

5. ALAN ARAŞTIRMASI- BULGULAR

İstanbul yapılaőmıő çevrede kamusal amaçlı bir müdahale olarak yayalaştırma projelerinin farklı uygulamalarında ortaya çıkan etkilerinin karşılaştırmalı analizlerinin yapılmasına yönelik olarak gerçekteőtirilen alan araőtırmasında Ek-1’de sunulan liste içerisinden, proje amacı, fiziksel ve sosyal yapısı ve proje maliyetleri bakımından birbirinden farklı iki örnek seçilmiştir. Giriş bölümünde de belirtildiği gibi, bu caddeler Avcılar ilçesindeki Marmara Caddesi ve Esenler ilçesindeki Davutpaşa Caddesi’dir. Bu caddelerin çeőtitli kriterlere göre mevcut yapılarının bir karşılaştırması çizelge 5.1’de gösterilmiştir.

Çizelge 5.1: Örnek olarak seçilen iki caddenin çeşitli açılardan karşılaştırılması

Karşılaştırma Kriterleri	MARMARA CADDESİ	DAVUTPAŞA CADDESİ
Yayalaştırma Projesinin Yeri	➤ Avcılar İlçesi, Merkez Mahallesinde	➤ Esenler İlçesi, Davutpaşa Mahallesinde
Proje Amacı	Marmara Caddesi Kentsel Tasarım Projesi adı altında yapılan yayalaştırma, Avcılar ilçesinin çehresini değiştirecek, yerel ölçekte canlanmayı sağlayacak bir prestij projesi olarak gerçekleştirilmiştir. Amaç; alanın canlanmasını sağlamak, insanları bu alana çekmek ve böylece bölgeyi merkezleştirmektir.	Esenlerin merkezinde bulunan bu cadde esnaf yoğunluğunun fazla olduğu bir yer olma özelliğinden dolayı trafiğe kapatılarak yaya kullanımına ayrılmış bir alışveriş caddesi haline getirilmiştir. Amaç; ticari fonksiyonların yoğun olduğu caddede halka rahat alışveriş imkanı sağlayabilmektir.
Caddedeki Araç Trafikinin Durumu	Marmara Caddesi yaklaşık 100'er m. mesafe ara ile enine 3 noktadan araç trafiği ile kesişmektedir. Çiğdem Caddesi, Reşitpaşa Caddesi ve Şamlı Sokak caddeyi kesen araç yollarıdır.	Davutpaşa Caddesinde yaya trafiği araç trafiği ile kesişmemektedir. Kesintisiz yaya aksıdır.
Caddenin Boyutsal Özellikleri	Cadde uzunluğu yaklaşık 700 m. olup genişliği ortalama 22m.'dir. Toplam yayalaştırılmış alan 12673m ² 'dir. Caddenin belediye önü kesiminde bir de meydan bulunmaktadır.	Cadde uzunluğu yaklaşık 600m. olup, genişliği 14m'dir. Toplam alan ise 7690m ² 'lik bir yaya aksıdır.
Cadde Çevresi Fonksiyonları	Caddedeki binalar ticari fonksiyona sahip olup, alt katlarda yeme içme yerleri, giyim mağazaları yoğun olarak bulunurken, üst katlarda dershaneler, eğitim merkezleri ve bürolar bulunmaktadır.	Caddedeki binalar konut + ticaret fonksiyonuna sahiptirler. Daha çok alt katlar ticaret birimi üst katlar konut olarak kullanılmaktadır.
Yayalaştırma Maliyeti	Caddenin toplam maliyeti: Günümüz fiyatları ile 3528000ytl olup birim m ² fiyatı 279 ytl'dir.	Caddenin toplam maliyeti: Günümüz fiyatları ile 472000 ytl olup birim m ² fiyatı 62 ytl'dir.



Şekil 5.1: Marmara Caddesi'nin kuzey ve güneyinden genel görünüm



Şekil 5.2: Davutpaşa Caddesi'nin farklı yönlerden genel görünümü

5.1 Alan Araştırmasının Yöntemi

Araştırmanın hipotezlerinin ilişki kurduğu faktörler arasındaki bağımlılık veya bağımsızlığın sınıandığı test tekniklerinden “birlikte değişmeler tekniği” kullanılmıştır. Birlikte değişmeler tekniğinde bağımsız değişkenin değişik durumlarına göre bağımlı değişkende de değişikliklerin olup olmayacağı incelenmektedir. Buna göre bu araştırmada 1. hipotezde bağımsız değişken olan yayalaştırma projesinin çeşidinin değişmesine göre etkilerinin değişip değişmeyeceği test edilmiştir. 2. hipotezde ise caddeyi kullanan farklı kullanıcı gruplarının yayalaştırmadan etkilenme durumlarında değişme olup olmadığına bakılmıştır.

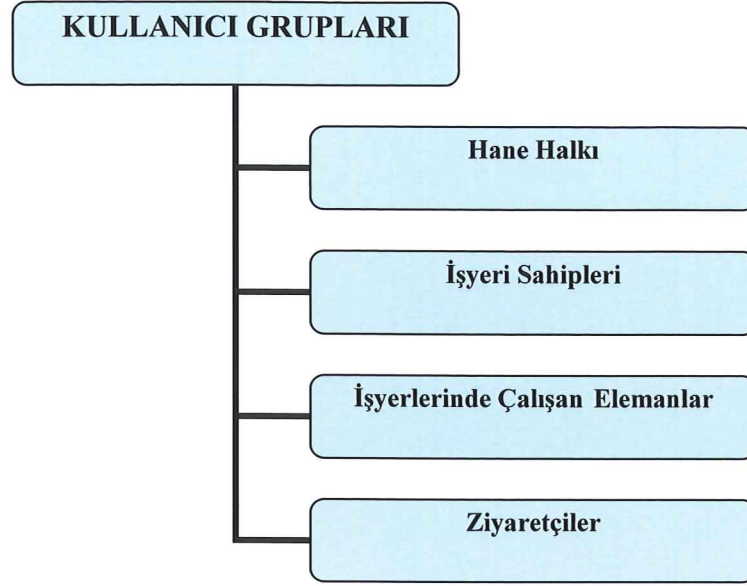
Alan araştırması kapsamında öncelikle caddelerin bulunduğu ilçeler hakkında ve yayalaştırma uygulamaları konusunda bilgiler edinilmiştir. Ardından farklı kullanıcı gruplarıyla yapılacak anketlerde kullanılacak ana kitle ve örneklem sayılarının belirlenmesi için çeşitli tespit ve analizler yapılmıştır. Bu çerçevede caddelerde bulunan binaların kat adedi ve fonksiyon türüne ilişkin tespitler yapılmıştır. Alanlardaki konut ve ticaret birimlerinin sayıları belirlendikten sonra DİE'nin Nace Revize 1.1 sınıflandırmasına göre ticari fonksiyonların bir sınıflaması yapılmış ve çalışma kısıtlarına uygun bir örneklem saptanmıştır.

Caddelerin kullanım yoğunluğunun ölçülmesi amacıyla da haftaiçi ve haftasonu olmak üzere dört zaman kesitinde yaya sayımları yapılmıştır. Yaya sayımları her iki cadde için de haftaiçi Perşembe, haftasonu ise Pazar olmak üzere farklı günlerde, cadde üzerinde belirlenen noktalarda her iki yönde ayrı ayrı gerçekleştirilmiştir. Gün içinde saat 10.00, 13.00, 16.00 ve 19.00 olmak üzere kullanıcı yoğunluğunun değişiklik gösterdiği; sabah, öğle, öğleden sonra ve akşam saatlerinde dörder sayım yapılmıştır.

Öncelikle gerekli alansal analizler yapılarak araştırma alanı olarak seçilen bu iki caddede kullanıcılar açısından etkilerin belirlenmesi için anket çalışmalarına geçilmiştir. Anket çalışmasının yapılacağı grupları belirlerken her iki caddede de temsiliyet düzeyini yüksek tutabilmek amacıyla katmanlı örneklemeye gidilmiştir. Çünkü bir yayalaştırılmış caddeyi kullanan ve bu uygulamadan etkilenen farklı gruplar bulunmaktadır. Buna göre anketin uygulanacağı kullanıcı grupları tespit edilmiştir.

- birinci grup; cadde üzerindeki adalarda bulunan konut birilerinde oturanlar (burada ikamet edenler),
- ikinci grup; cadde üzerindeki adalarda bulunan ticaret birimlerinde çalışan işyeri sahipleri,
- üçüncü grup; bu işyerlerinde çalışan elemanlar
- dördüncü grup ise; bu cadde üzerinde ikamet etmeyip, caddeye gelen kullanıcılar olarak belirlenmiştir.

Kullanıcı gruplarına göre yapılacak anketlerde uygulanacak anket sayısı belirlenirken ikinci ve üçüncü grup için ikinci bir kademelemeye gidilmiştir. Buna göre bölgedeki işyerleri; bulundukları adaların çevresindeki yollardan giriş alan birimler ve girişleri ada içinden olan (pasaj içi) birimleri olarak ayrılmıştır.



Şekil 5.3: Anket çalışması katmanlı örnekleme diyagramı

Örnek alanlarda bu farklı kullanıcı gruplarına göre yapılacak anket sayılarının belirlenmesi için daha önce bahsedilen alansal analizlerden yararlanılmış, anakitle sayıları belirlenen kullanıcı gruplarına göre örneklemlerin çıkarılması için temsiliyet düzeylerinin en yüksek seviyede olmasını sağlayacak bir oran belirlenmiştir. Anakitle sayılarına bakıldığında en uygun oran %4 olarak tespit edilmiştir. Birinci grup için caddelerin üzerinde bulunan konut birimlerinin toplam sayısının %4'ü anket yapılacak birim sayısı olarak belirlenmiştir.

İşyeri sahipleri ve çalışan elemanlar ile yapılacak anket sayılarının belirlenmesinde daha önce işyerleri için yapılan kademeleme dikkate alınmıştır. Cadde üzerinden giriş alan işyerleri için örneklemin belirlenmesi aşamasında önce yapılan alansal çalışmalardan, DİE'nin Nace Revize 1.1 hizmet sınıflamasına göre hazırlanan sınıflandırmadan yararlanılmıştır. Bu sınıflandırmadan çıkan sonuçlara göre örneklemin farklı sınıflarda olan birimleri yüksek oranda temsil edebilmesi için ikinci bir sınıflandırmaya gidilmiştir.

İkinci sınıflama hizmet sınıflamasındaki grupların belli kabuller dahilinde kullanım sıklıklarına göre yapılmıştır. Günlük, haftalık, aylık ve yıllık ihtiyaçlara göre kullanılan sektörler olmak üzere ticaret birimleri dört sınıfta toplanmıştır. Bu sınıflamaya göre belirlenen sayılarla işyeri sahipleri ve çalışanlar için yapılacak anket sayıları belirlenmiştir. Buna göre her bir sınıfta yer alan işyerlerinden %4'ünde işyeri sahibi ve bir elemana anket uygulanmasına karar verilmiştir. Pasaj içlerinden giriş alan ticaret birimlerinin anket sayıları

ise her bir pasaj içindeki işyeri sayıları belirlenerek, her bir pasajdan bir işyerindeki işyeri sahibi ve 1 çalışan eleman olarak belirlenmiştir.

Kullanıcı gruplarından dördüncüsü olan, bu cadde üzerinde ikamet etmeyip buraya gelip caddeyi kullanan kişiler için de anakitle ve örneklemin belirlenmesinde yaya sayımlarından yararlanılmıştır. Haftasonu ve haftaici günün farklı saatlerinde yapılan yaya sayımlarına göre anakitle belirlenmiştir. Örneklemin belirlenmesinde ise haftaici ve haftasonu olmak üzere günün farklı saatlerinde farklı kullanıcıların caddeyi kullanacağı düşünülerek kademelenmelere gidilmiştir. Buna göre her iki cadde için de anket yapılacak 8'er grup belirlenmiştir. Örneklem sayıları yaya sayımlarına göre birbirine oranlanarak belirlenmiş, her gruptaki kullanıcılarla anketler yapılmıştır.

Örnek alanlarda yarı standart anket çalışması yapılmıştır. Heterojen yapıda ki kullanıcı grupları ile anket yapılacağından, soruların deneğe yöneltiş biçiminde özgür olunmuştur. Farklı kültür özelliklerine ve eğitim düzeylerine sahip kişilere sorulmak istenen sorunun daha iyi anlatılabilmesi için bu tür bir anket uygulaması yapılmıştır. Sorular açık uçlu ve kapalı uçlu olmak üzere karışık hazırlanmıştır. Anket soruları içeriği bakımından belirlediğimiz farklı kullanıcı gruplarına göre 4 farklı şekilde oluşturulmuştur. Çünkü yayalaştırmada her kullanıcı grubunun farklı çıkarları söz konusu olduğu düşünülerek, sorulmak istenen sorular farklılaşmaktadır.

Anket soruları 3 ana grup altında toplanmıştır. Birinci bölümdeki sorular anketi cevaplayan kişinin kimliğine ilişkin sorular, ikinci bölümdeki sorular kişinin caddeleri kullanımıyla ilgili sorular ve üçüncü bölümdeki sorular da alanda gerçekleştirilen yayalaştırma uygulamasına ilişkin kullanıcının görüşlerinin sorulduğu sorulardır. Anket formları Ek-5'te gösterilmektedir.

Anketlerin uygulaması aşamasında caddelere farklı gün ve saatlerde gidilip, kullanıcılar arasında homojen bir dağılım sağlanmasına dikkat edilerek uygulama gerçekleştirilmiştir. Anketlerin değerlendirilmesi aşamasında ise bulgular bilgisayara atılarak MS Office Excel programından yararlanılmıştır.

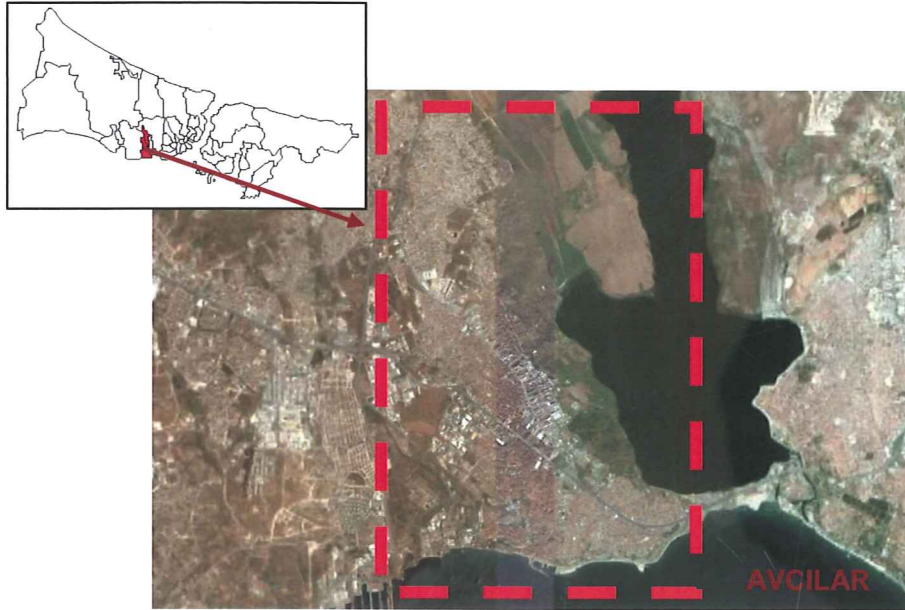
Tüm bu çalışmalar sonunda elde edilen bilgi ve bulgulara dayanarak istatistiksel sonuçlara ulaşılmış ve daha doğru ve günümüzde kentlerimizde kamusal açık mekan sistemi içerisinde

önemli bir yer edinen yaylaştırılmış caddelerin oluşturulması ve mevcut olanların iyileştirilmesi açısından yerel yönetimlerin çalışmalarına yol gösterici öneriler sunulmuştur.

5.2 Avcılar ilçesi Marmara Caddesi Yayalaştırma Uygulaması

Bu bölümde İstanbul'un son yıllarda kentlileşme adına hızlı adımlar atmakta olan Avcılar ilçesinde yer alan Marmara Caddesi araştırma alanı olarak ele alınmıştır. Bu noktada yayalaştırmanın yapıldığı Avcılar ilçesi hakkında bazı bilgilere değinilmelidir.

Avcılar İlçesi İstanbul metropol alanının çeperlerinde bulunan merkeze 27km uzaklıkta bir yerleşim merkezidir. TEM otoyolu ile E-5 (D-100) karayolu ilçe sınırları içinden geçmekte ve ilçeyi üç parçaya bölmektedir. İlçenin doğusunda Küçükçekmece gölü ve Küçükçekmece İlçesi, batısında Yakuplu ve Esenyurt beldeleri, kuzeyinde Bahçeşehir beldesi ve yine Küçükçekmece İlçesi; güneyinde ise Marmara denizi ile çevrelenmiştir (Şekil 7.4). Avcılar yaklaşık 36km²'lik bir yüzölçümüne sahiptir.



Şekil 5.4: Avcılar ilçesinin İstanbul içindeki yeri (www.wikipedia.com)

Bölgenin tarihine bakıldığında, 1453 yılında Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u almasından önce burası Gofla Deresinin ağzında küçük bir balıkçı köyü konumundadır. Fetihten sonra Türkler İstanbul çevresinde Büyükçekmece ve Küçükçekmece'ye yerleşmişlerdir. Saray halkının yiyecek ve giyecekleri dışarıdan gemilerle İstanbul'a getirildiğinde yükler buradaki ambarlara boşaltılmaktadır. Bu yüzden bu bölgeye Ambarlı denilmiştir. Cumhuriyet'in

ilanıyla birlikte Ambarlı köyü Rumları Türklerle değiştirilmiştir. Türklerin yerleşmesiyle bölge tarımda ilerlemiştir. Sekiz yıl sonrasında da buranın kuzeyinde bulunan bugünün Avcılar'ı Amindos adındaki çiftliğe yeni bir Türk grubu yerleşmiştir.

Buradaki ambarın önemi İstanbul'a yakınlığından dolayı gittikçe artmıştır. Çünkü ülkenin kalkınma seyri gittikçe artarken şehirlere yakınlık sebebiyle enerji ve petrol tesisleri kuruluyordu. Burada da İstanbul'un önemli bir enerji üretim merkezi olmuştur.

1970 yılından sonra Avcılar hareketli bir dönem geçirmiştir. İstanbul'da başlayan istimlak olayı ile insanlar bu bölgeye akın etmeye başlamışlardır. Bölgede hızlı bir nüfus artışı görülmüştür. Kısa zamanda burada yaşayanlar ellerindeki arsaları parsellettirerek satmışlar ve satılan arsalar üzerine de konut alanları yapılarak yeni mahalleler oluşturulmuştur. Avcılar da sanayi de hızla gelişme göstermiş, çok sayıda sanayi kuruluşu oluşmuştur.

Avcılar İlçesinde 1950 yılına kadar nüfus artışı genel değerlerin altında kalmışsa da 1950 yılından sonra hızlı bir ivme kazanmıştır. 1959 yılında yakıt dolum tesislerinin yapılması; 1964 yılında TEK Ambarlı Termik santralinin kurulması nüfus artışını etkileyen ilk faktörler olmuştur. Günümüze doğru gelindiğinde, 1990 yılında bölgenin nüfusu 126.282 kişi olmuş; 1997 yılı nüfus sayımında ise bölge 210.831 kişilik bir yerleşim durumuna gelmiştir. Son olarak 2000 yılında yapılan Nüfus sayımına göre ilçe 235.113 kişilik bir nüfusa sahiptir.

1999 senesinde meydana gelen deprem Avcılar'da ağır hasara neden olmuş ve bölgenin önemli ölçüde nüfus ve rant kaybına neden olmuştur. Ancak aradan geçen 8 yıl içinde Avcılar belediyesi yeni projeler gerçekleştirerek, ilçeyi yeniden kalkındırmak ve insanları buraya çekebilmek için atılımlarda bulunmuştur. Bunun sonucunda Avcılar tekrar değer kazanmış ve emlak fiyatları yüksek değerlere çıkmıştır (www.avcilar.bel.tr).

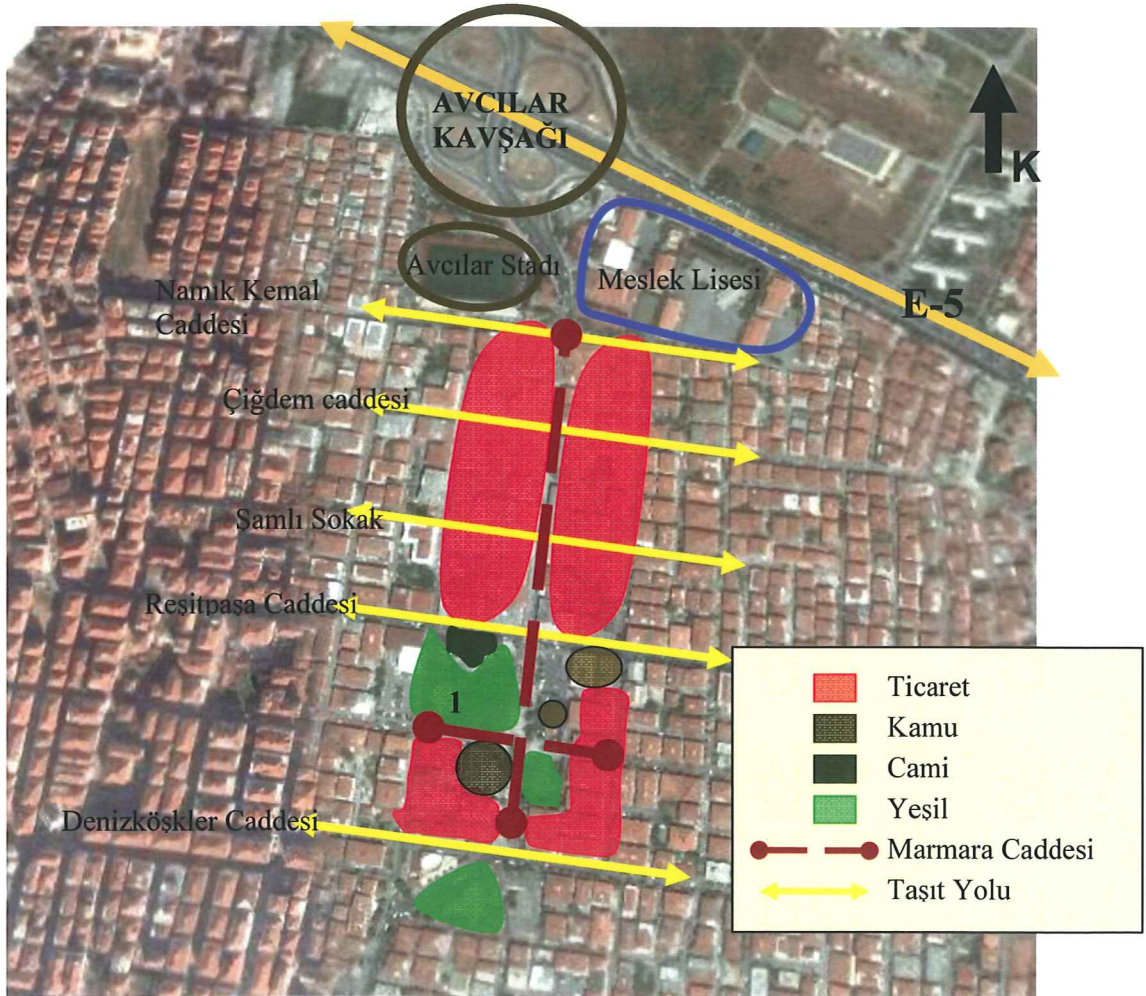
Avcıları bir çekim merkezi haline getirmek ve merkezleştirmek için atılan adımlardan biri de "Marmara Caddesi Kentsel Tasarım Projesi"dir. Proje dahilinde Marmara Caddesinin yayalaştırılması 31 Ağustos 2003 tarihinde tamamlanmış ve kullanıma açılmıştır.

Bu bölüm içerisinde Marmara Caddesi'nin konumu ve yakın çevre özellikleri tanımlanmış, araştırma kapsamında yapılan alansal analizler ve yaya sayımları anlatılmış, yayalaştırılmasındaki amaç ve hedefler belirtilmiş ve Marmara Caddesinde farklı kullanıcı

gruplarının yayalaştırmadan etkilenme durumlarını ölçmek için yapılan anket çalışmasının bulguları ile bölüm sonlandırılmıştır.

5.2.1 Caddenin konumu ve yakın çevre özellikleri

Marmara Caddesi Avcılar Merkez Mahallesi'nde bulunmaktadır. E-5 karayolundan Avcılara girişi sağlayan kavşağa açılan bu cadde İlçenin yerleşim alanlarına bir giriş kapısı niteliğindedir (Şekil 7.5). Bundan dolayıdır ki daha önce yoğun kullanılan bir taşıt aksı olan caddenin yayalaştırılması konusu çok tartışılmıştır. Ek-6'da Marmara Caddesi ulaşım kademelemesi paftası verilmiştir.



Şekil 5.5: Marmara Caddesi alan kullanımları

Caddenin bulunduğu alanda arazi kullanım durumuna bakıldığında yayalaştırılmış cadde aksında ve onu kesen Çiğdem Caddesi, Reşitpaşa Caddesi ve Şamlı Sokak'ta ticari fonksiyonların tüm binaların üst katlarına kadar yoğun olarak bulunduğu gözlenmektedir.

Marmara Caddesi üzerindeki adaların caddeye ve caddeyi enine kesen sokaklara bakan kısımlarında bulunan binalar iş merkezleri ve perakende ticaret birimleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu adaların arka caddelerden giriş alan binalarında ise sadece giriş katların ticaret birimleri, üst katların ise konut olarak kullanıldıkları görülmektedir. Yeşil alan olarak cadde üzerinde iki park bulunmaktadır. Şekil 5.5'te görülen 1 numaralı park içinde bir cami yer almaktadır.



Şekil 5.6: Marmara Caddesi park ve camii

Cadde üzerinde Avcılar Belediyesi ve İSKİ'ye ait olmak üzere iki kamu kuruluşu binası bulunmaktadır. Ayrıca cadde çevresindeki adalarda Avcılar Nikah Dairesi, Barış Manço Kültür Merkezi ve Avcılar Adliyesi hizmet vermekte olan diğer kamu binalarıdır.

Marmara Caddesi kuzey yönde E-5 karayolundan Avcılara giriş kavşağına açılmaktadır (Şekil 5.7). Bu yönde Namık Kemal Caddesi üzerinde bir meslek lisesi ve Avcılar Stadı bulunmaktadır. Bu cadde üzerindeki binaların giriş katlarında genel olarak turizm ve yolcu taşıma şirketleri bulunmaktadır. Marmara Caddesi güney ucunda Denizköşkler Caddesi ile kesişmektedir. Bu cadde üzerindeki binalarda da giriş katlar perakende ticaret birimleri ve üst katlarda da büro ve konutlardan oluşmaktadır. Denizköşkler Caddesinin güneyinde kalan bölüm ise sahile kadar konut alanlarından oluşmaktadır.



Şekil 5.7: Marmara Caddesi kuzey yönde E-5 karayolundan Avcılara giriş kavşağına açılmaktadır.

5.2.2 Marmara Caddesi alansal analizleri ve yaya sayımları

Marmara Caddesi üzerindeki kat adetlerine bakıldığında (Ek-7) daha çok 6 kattan oluşan binalar bulunduğu gözlenmektedir. Cadde üzerindeki binalarda bulunan tüm katlardaki birimlerin ticari fonksiyon türlerine göre sınıflandırılmasına ilişkin paftalar Ek-8’de görülmektedir. Bu sınıflandırmadan çıkarılan sonuçlara doğrultusunda Çizelge 5.2’de görülen toplam konut ve ticaret birimlerine ilişkin sayılar ile Çizelge 5.3’te görülen sektörel dağılımlara ilişkin veriler elde edilmiştir.

Çizelge 5.2:Marmara Caddesi’ndeki bina birimlerinin fonksiyon durumları

TOPLAM	680 Birim	YÜZDE
Konut Birimleri	362 Birim	% 53,79
Ticaret Birimleri	318 Birim	% 46,21

Çizelge 5.3: Marmara Caddesindeki ticari fonksiyonların sektörel dağılımı

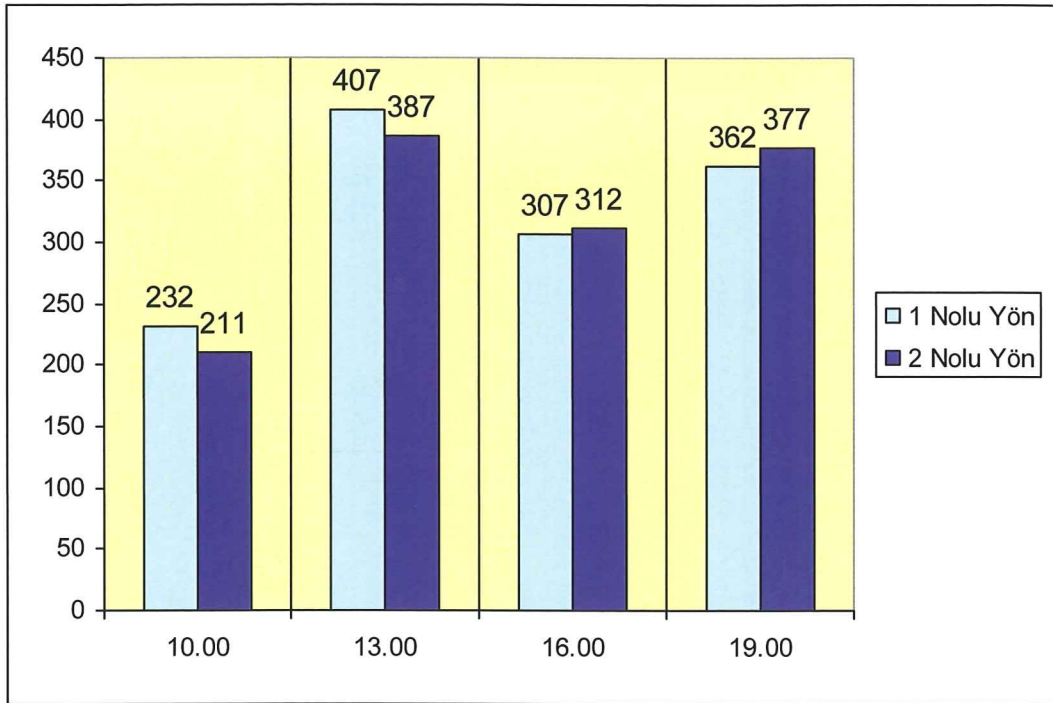
MOBİLYA, EV EŞYASI, ELEKTRONİK	19	%5,97
OTEL, LOKANTA, EĞLENCE	30	%9,43
BANKACILIK, FİNANS, DEĞERLİ EŞYA	6	%1,89
YİYECEK, İÇECEK, TEKEL ÜR.	12	%3,77
KOZMETİK, TEMİZLİK, KİMYASAL ÜR.	4	%1,26
KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL BAKIM	14	%4,40
KİTAP, GAZETE, KIRTASIYE	4	%1,26
TEKSTİL VE DERİ	33	%10,38
SAĞLIK ÜR. VE SAĞLIK HİZ.	23	%7,23
BÜRO İŞLERİ	98	%30,82
KÜÇÜK İMALAT VE KİŞİSEL EŞYA TAMİRİ	8	%2,52
İNŞAAT VE ALTYAPI ÜR.	9	%2,83
İŞ MERKEZİ, ÇARŞI	11	%3,46
EĞİTİM HİZMETLERİ	10	%3,14
TASIMACILIK VE TURİZM	9	%2,83
DİĞER (ÇİÇEKÇİ, FOTOĞRAF, DEPO)	7	%2,20
PASAJ	7	%2,20
TOPLAM	318	%100

Ticari fonksiyonlara ilişkin yukarıda belirlenen sayılar Marmara Caddesi üzerindeki adaların doğrudan caddeden giriş alan birimlerinin sayılmasıyla elde edilmiştir. Bir de cadde üzerindeki pasajlar içinden giriş alan ticari birimler bulunmaktadır. Marmara Caddesi üzerinde 7 adet pasaj bulunmaktadır. Bu pasajların içerisinde bulunan ticari birimlerin sayıları ise sırayla 12, 3, 15, 30, 19, 7 ve 5 olup toplam 92 ticari birim pasajlar içinde faaliyet göstermektedir. Pasajların içerisinde bulunan ticari birimler çoğunlukla kuyumcular, giyim mağazaları, terzi ve kişisel eşya tamircileri şeklindedir.

Alansal analizler kapsamında Marmara Caddesi'nde haftaiçi ve haftasonu farklı saatlerde yapılan 10dk'lık yaya sayımlarında elde edilen sonuç aşağıdaki gibidir:

Çizelge 5.4: Marmara Caddesi haftaiçi yaya sayımı sonuçları

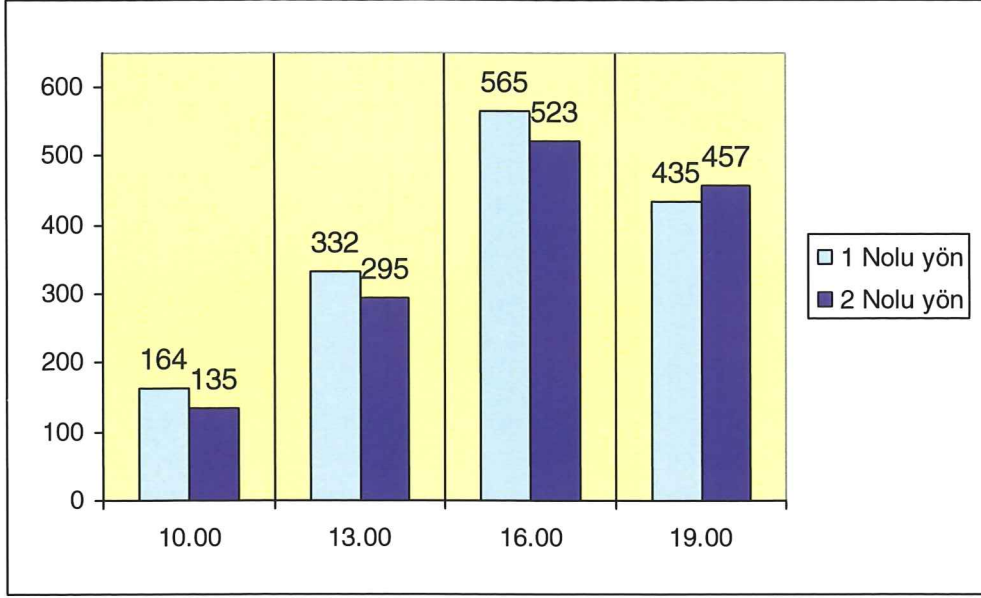
Zaman Dilimi	Kuzeyden güneye doğru		Güneyden kuzeye doğru		Saatlere göre 1 Nolu yönde toplam sayı	Saatlere göre 2 Nolu yönde toplam sayı	Saat dilimlerine göre genel toplam
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek			
10.00- 10.10	96	136	89	122	232	211	443
13.00- 13.10	181	226	172	215	407	387	794
16.00- 16.10	122	185	120	192	307	312	619
19.00- 19.10	192	170	195	182	362	377	739
TOPLAM	591	717	576	711	GENEL TOPLAM		2595



Şekil 5.8: Marmara Caddesi haftaiçi yaya sayıları grafiği

Çizelge 5.5: Marmara Caddesi haftasonu yaya sayımı sonuçları

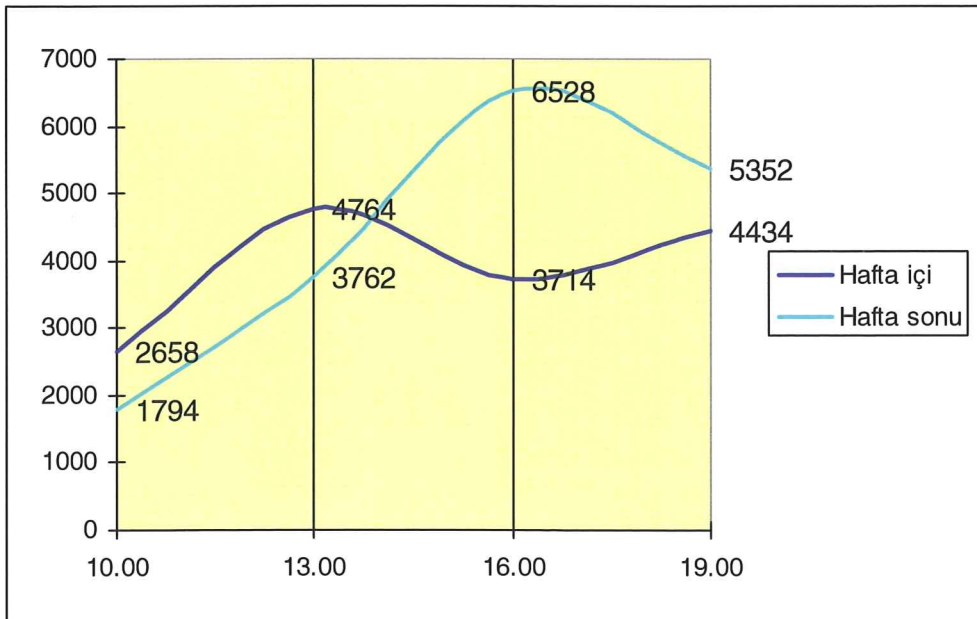
Zaman Dilimi	Kuzeyden güneye doğru		Güneyden kuzeye doğru		Saatlere göre 1 Nolu yönde toplam sayı	Saatlere göre 2 Nolu yönde toplam sayı	Saat dilimlerine göre genel toplam
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek			
10.00- 10.10	59	105	49	86	164	135	299
13.00- 13.10	119	213	106	189	332	295	627
16.00- 16.10	266	299	245	278	565	523	1088
19.00- 19.10	200	235	215	242	435	457	892
TOPLAM	644	852	615	795	GENEL TOPLAM		2906



Şekil 5.9: Marmara Caddesi haftasonu yaya sayıları grafiği

Çizelge 5.6: Marmara Caddesi yaya sayımlarına göre hafta içi ve haftasonu karşılaştırması

Zaman Dilimi	Hafta içi Toplam Yaya Sayısı (kişi/saat)	Haftasonu Toplam Yaya Sayısı
10.00- 10.10	2658	1794
13.00- 13.10	4764	3762
16.00- 16.10	3714	6528
19.00- 19.10	4434	5352



Şekil 5.10: Marmara Caddesi yaya sayımlarına göre hafta içi ve haftasonu karşılaştırması

Tablo ve grafiklerden de anlaşıldığı üzere Marmara Caddesinde haftaiçi ve haftasonu yaya yoğunluğu farklılık göstermektedir. Haftaiçi sabah saatlerinde caddenin kullanım yoğunluğunun az olduğu anlaşılmaktadır. Öğle saatlerine kadar bu yoğunluk artmakta ve saat 13.00'da yapılan sayımlarda günün en fazla kullanıcı sayısı tespit edilmektedir. Öğleden sonra sayımında belli bir düşüş yaşansa da cadde yoğun olarak kullanılmakta ve bu yoğunluk akşam saatlerinde, iş çıkışları ve eve dönüşler nedeniyle artış göstermektedir.

Haftasonunda ise sabah saatlerinde kullanıcı yoğunluğu oldukça azdır. Hatta bu sayı haftaiçi aynı saatte belirlenen rakamlardan yaklaşık %32 oranında daha düşük bir sayıdır. Ancak öğle saatlerinden itibaren caddedeki yaya sayısı artış göstermektedir. Haftasonu öğlene kadar düşük seyreden kullanıcı sayıları öğleden sonra hızla artarak saat 16.00'da yapılan sayımlarda en yüksek kullanıcı sayısı belirlenmektedir. Bu sayı hafta içinde aynı saatte ölçülen kullanıcı yoğunluğunun yaklaşık iki katı olarak karşımıza çıkmaktadır. Akşamları ise caddenin yoğunluğu bir miktar düşüş göstermekle birlikte yine haftaiçiye göre daha kalabalık bir durumdadır.

5.2.3 Marmara Caddesi yayalaştırılma projesi

Marmara Caddesi'nin araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılması konusu, 2000 yılı yatırım programı ve uygulama planı gereği Avcılar belediyesi, Fen İşleri Müdürlüğü'nce gündeme getirilmiştir. Bölgede ki ulaşımın yeniden planlanması ve belediye binası önündeki havuz ve çevresinin yeniden düzenlenmesi işinin projelendirilmesi, Fen İşleri Müdürlüğü'nün teklifi ve Başkanlık Makamının onayı ile 11.04.2000 tarih ve 506 sayılı Belediye Encümen Kararı ile kabul edilmiştir. Öncelikle proje hakkındaki teklifler değerlendirilerek işin ihalesi İTÜ. Geliştirme Vakfı AR-GE'ye verilmiştir. Proje 12.02.2001 tarihinde tamamen hazırlanmış ancak belediye tarafından uygulanmamıştır (Ek-9) (ÇOL, 2005).

Daha sonra İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığında alınan 10.05.2002 tarihli ve 02/3-9 numaralı UKOME kararıyla Marmara Caddesi'nde bir yayalaştırma ve çevre trafik düzenlemesi projesinin gerçekleştirilmesi kabul edilmiştir. İBB Yatırım ve Projeler Daire Başkanlığı, Yatırım Planlama Müdürlüğü tarafından "Avcılar Reşitpaşa Caddesi ve Yakın Çevresi Düzenleme ve Uygulama Projesi" kapsamında Marmara Caddesi Kentsel Tasarım Projesi adı altında hazırlanan proje uygulamaya koyulmuştur. Proje dahilinde

Marmara Caddesi 31 Ağustos 2003 tarihinde yayalaştırılmış cadde olarak hizmete açılmıştır. Şekil 5.11, ve Ek-10'da Caddenin eski haline ilişkin fotoğraflar görülmektedir.



Şekil 5.11: Marmara Caddesi'nin yayalaştırma öncesi hali (Avcılar Belediyesi)



Şekil 5.12: Marmara Caddesi Yayalaştırma sonrası görünümü

Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesi'nin amaçları şunlardır:

- 1999 depremi sonrasında değer kaybeden Avcılar ilçesine yeni bir çehre kazandırmak ve bölgede değer artışı yakalamak
- Avcılar ilçesini cazip bir merkez haline getirmek, Avcılar dışından da insanları buraya çekmek
- Yoğun yaya kullanımının olduğu bölgede tamamen yayalara tahsis edilmiş bir cadde oluşturarak yaya hareketini kolaylaştırmak,
- Perakende ticareti daha cazip hale getirmek
- Halkın bir araya gelerek ilişki içerisinde bulundukları alanlar yaratmak
- Kentlilerin nefes alabilecekleri, vakit geçirebilecekleri bir açık hava rekreasyon alanı yaratmak
- Yayalar için tozdan, araç gürültüsü ve hava kirliliğinden arınmış bir alışveriş aksı oluşturmak.
- Caddenin başında ve sonunda oluşturulan otobüs ve minibüs durakları ile toplu taşıma kullanımını desteklemek.

5.2.4 Farklı kullanıcı grupları açısından projenin etkileri

Yayalaştırma yapılacağı bölgeden başlayarak kent bütününde çeşitli etkiler üreten bir müdahaledir. Bu nedenle bir yayalaştırma projesinden etkilenen kişiler sadece söz konusu yayalaştırmanın yapıldığı bölgede oturanlar değildir. Yayalaştırmanın etkilerini tespit edebilmek için tüm kullanıcı gruplarını belirlemek gereklidir. Buna göre Marmara Caddesi yayalaştırmasından etkilenen kullanıcı grupları şunlardır:

- Marmara Caddesi'ndeki adalarda oturan hane halkı
- Marmara Caddesi'ndeki adalarda çalışan işyeri sahipleri
- Marmara Caddesi'ndeki adalarda çalışan elemanlar
- Marmara Caddesi'ndeki adalarda oturmayıp caddeyi kullanan ziyaretçiler

Çalışmanın hipotezlerinin kanıtlanması için yukarıdaki gruplara anketler yapılmıştır.

Anket dağılımında temsiliyet düzeyini yüksek seviyede tutabilmek ve gruplar arasında adaletli sayılarda anket yapılabilmesi amacıyla işyerlerinde alansal analizler kapsamında yapılan sınıflandırma sonrasında bu gruplar günlük, haftalık, aylık ve yıllık ihtiyaçlara cevap

verebilme koşullarına göre bir sınıflamaya daha sokulmuştur. Bu sınıflamaya göre Marmara Caddesinde belirlenen işyerleri türleri ve dağılımı Çizelge 5.7'deki şekilde olmuştur.

Çizelge 5.7: Marmara Caddesi kullanım sıklığına göre işyerleri türleri ve dağılımları

MARMARA CADDESİ İŞYERLERİNİN KULLANIM SIKLIĞINA GÖRE SINIFLANDIRILMASI	GÜNLÜK	HAFTALIK	AYLIK	YILLIK
				Mobilya, ev eşyası, elektronik 19
		Lokanta, eğlence 30		
			Bankacılık, finans, değerli eşya 6	
	Yiyecek, içecek, tek el ürünleri 12			
		Kozmetik, temizlik, kimyasal ür. 4		
		Kişisel eşya ve kişisel bakım 14		
	Kitap, gazete, kırtasiye 4			
			Tekstil ve deri 33	
			Sağlık ür. Ve sağlık hizmetleri 23	
				Büro işleri 98
				Küçük imalat ve kişisel eşya tamiri 8
				İnşaat ve altyapı ürünleri 9
			İş merkezi, çarşı 11	
			Kamu hizmetleri 14	
	Eğitim hizmetleri 10			
			Taşımacılık ve turizm 9	
		Diğer (çiçekçi, fotoğraf, depo) 7		
	Toplam 26	Toplam 55	Toplam 96	Toplam 134

Yukarıdaki sınıflamayla belirlenen toplam sayıların %4'ü alınarak her grupta anket yapılacak kişi sayısı belirlenmiştir. Buna göre Marmara Caddesinde yürütülen anket sayıları Çizelge 5.8'deki gibi olmuştur.

Çizelge 5.8: Marmara Caddesi için anket sayıları

KULLANICI GRUPLARI	ANKET SAYISI
HANE HALKI	14
İŞYERİ SAHİPLERİ	19
İŞYERLERİNDE ÇALIŞAN ELEMANLAR	19
YAYA OLARAK KULLANICILAR	37

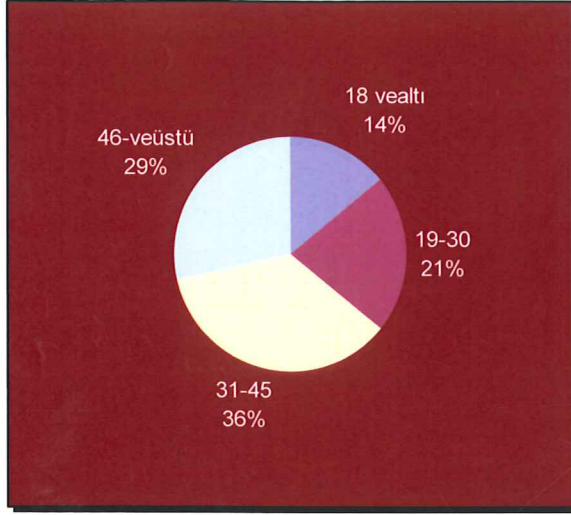
Anket sayıları belirlenirken işyeri sahipleri ve elemanlarla yapılacak anketlerde yukarıdaki sınıflamalar dışında tutulan caddelerdeki pasaj içlerindeki dükkanlardan da 1'er örnek olmak üzere Marmara Caddesi'nde 7'ser anket daha dahil edilmiştir.

5.2.4.1 Kullanıcı grubu 1: Hane halkı

Marmara Caddesi'ndeki adalar üzerinde bulunan konutlarda yaşayan hane halkıyla yapılan anket çalışmasında 14 kişi ile görüşülmüştür. Aşağıda bu kullanıcı grubuyla yapılan anket çalışmasının bulgularına yer verilmektedir.

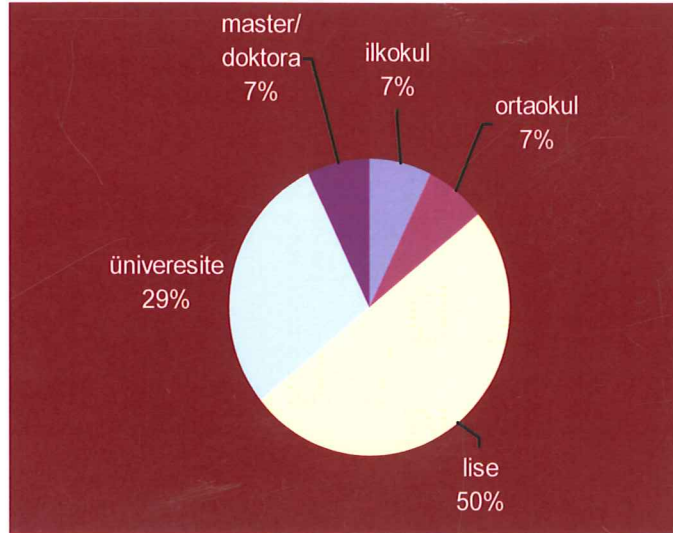
Anket çalışmasında yöneltilen soruların ilk bölümü kullanıcı kimliğine ve konut kullanımına ilişkin bilgilerden oluşmaktadır (Ek-5). Bu ilk bölümdeki sorular kullanıcılara yöneltildiğinde kullanıcı gruplarına göre karşımıza şu sonuçlar çıkmaktadır.

- Marmara Caddesi'nde konut anketlerinde katılımcıların %21,5'i kadın, %75,5'i erkektir. Yaş dağılımlarına baktığımızda %36'lık bir oranla 31-45 yaş arası kişilerin daha fazla olduğu görülmektedir.



Şekil 5.13: Marmara hane halkı anketinde yaş dağılımı

Konutlarda anket görüşmesi yapılan kullanıcıların eğitim durumları Marmara Caddesi için Şekil 5.14'te görülmektedir. Buna göre Marmara Caddesi'nde anket yapılan kişilerin %50'lik büyük bir bölümü lise mezunlarıdır. İkinci sırada ise %29'luk oranla üniversite mezunları ve öğrencilerinden oluşmaktadır.



Şekil 5.14: Marmara Caddesi hane halkı anketinde eğitim durumu dağılımı

Hane halkının meslekleri ile ilgili alınan bilgiler ise şöyledir: Anket yapılanlar arasında 5 Ev hanımı, 2 öğrenci, 2 öğretmen ve birer tane de muhasebeci, mimar, memur, işçi ve terzi bulunmaktadır.

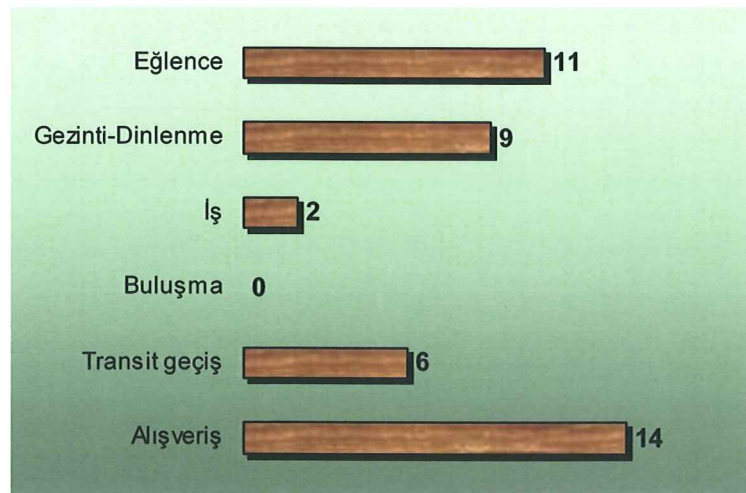
Hane halkı grubunda ankete devam edilebilmesi için ne zamandan beri bu evde oturdukları sorulmuş ve alınan cevap yayalaştırma tarihinden önce olduğu durumlarda anket sorularına

devam edilmiştir. Buna göre Marmara Caddesi'nin yayalaştırılmasından önce de burada ikamet eden 14 konut sakini ile görüşmeler yapılmıştır. Bu 14 kişi arasında bu caddede ikamet etmeye başlama yılları 1982 ve 2003 arasında değişmektedir.

Ankete katılanların caddenin yayalaştırılmasından farklı etkilenmelerine neden olacağı düşünüldüğünden, oturdukları konutun mülkiyet durumuna ilişkin bir soru da sorulmuş ve Marmara Caddesi'nde katılımcıların %57'si kiracı %43'ü de ev sahibi olduklarını belirtmişlerdir. Kirada oturan katılımcılardan, yayalaştırmadan sonra kira fiyatlarında bir değişiklik olup olmadığı sorusuna yalnızca 1 kişi değişme olmadı diye yanıtlamış, diğerleri ise normal artışın dışında ekstra %30-%80 arasında değişme olduğunu belirtmişlerdir.

Anket sorularında konutlarda ikamet eden kişi sayısı da sorulmuş ve anket yapılan 14 konutta toplam 46 kişi yaşadığı tespit edilmiştir. Bu sayı toplam konut sayısını %4'ü olduğu düşünüldüğünde Marmara Caddesi üzerinde bulunan adalardaki konutlarda yaklaşık 1150 kişi yaşamaktadır.

Anket sorularının ikinci bölümünde ise katılımcıların caddeyi kullanımına ve tasarımı beğenilerine yönelik sorular yöneltilmiştir. Marmara Caddesi'ni kullanım amaçları sorulduğunda alışveriş seçeneği hane halkı anketine katılanların tamamının, eğlence seçeneği %78'inin, gezinti ve dinlenme %64'ünün transit geçiş ise %42'sinin işaretlediği seçenekler olmuştur (Şekil 5.15).



Şekil 5.15: Marmara Caddesinin hane halkı tarafından kullanım amaçları dağılımı

Konut sakinlerine araçlarının olup olmadığı ve varsa park yeri olarak nereyi kullandıkları sorulmuştur. Anketi cevaplayan 14 kişiden 8'i aracının olmadığını, 6'sı ise otomobili olduğunu ve park için evlerinin girişine en yakın buldukları yol kenarını kullandıklarını belirtmişlerdir.

Anket sorularının ikinci bölümünde ayrıca katılımcılara caddeyi yapısal özellikleriyle değerlendirdiklerinde beğenip beğenmedikleri de sorulmuştur. Caddenin tasarımını beğenenler için beğendikleri özellikler, beğenmeyenler içinse beğenmedikleri şeylerin neler olduğu ve caddede düzenleme açısından neler yapılmasını istedikleri belirlenmiştir. Bu duruma göre Marmara Caddesi'nde %43'ü caddenin düzenlemesini beğendiğini, %57'si de beğenmediğini dile getirmiştir. Bu duruma göre caddede beğenilen ve beğenilmeyen özellikler katılımcılar tarafından söyleniş sırasına göre aşağıdaki gibi sıralanmıştır.

Konut sakinlerinin beğendiği özellikler:

1. Cadde üzerindeki süs havuzları (%28)
2. Caddenin bitkisel tasarımı (%21)
3. Oturma alanları (%21)
4. Park gibi düzenlenmesi (%7)
5. Aydınlatması (%7)
6. Herşeyi (%7)

Beğenmedikleri özellikler:

1. Gelişigüzel yapılmış havuzlar (%28)
2. Oturma alanları çok fazla (%21)
3. Döşeme malzemesi (%7)

Beğendikleri ve beğenmedikleri bu özellikleri saydıktan sonra caddede yapılmasını istedikleri şeyleri de şu şekilde sıralamışlardır:

1. Bu haliyle kalsın bir şey yapılmasın (%35)
2. Havuzlar yeniden düzenlensin (%21)
3. Daha sade bir tasarım yapılsın (%21)
4. Oturma elemanları azaltılsın ya da bir bölgede toplansın tüm caddeye yayılsın (%21)
5. Oturma elemanları arttırılsın (%7)
6. Caddeyi kesen taşıt yollarına trafik ışıkları koyulsun (%7)

Bölgedeki hane halkına uygulanan anket çalışmasının 3. ve son bölümünde ise yayalaştırma uygulaması ile ilgili olarak, caddenin çevresinde yaşayan biri için Marmara Caddesi yayalaştırmasının faydaları ve zararları olup olmadığı, varsa bunların neler olduğu ve fayda mı yoksa zararın mı ağır bastığı sorulmuştur.

Buna sorulara göre Marmara Caddesi'nde yayalaştırılmanın faydaları arasında söyleniş sayısı sıralamasına göre aşağıdaki noktalar vurgulanmıştır.

1. Alışveriş açısından mal çeşitliliğinin artışı (%43)
 2. Taşıt engeli olmadan rahat ve kolay alışveriş yapılması (%35)
 3. Bölge ilçenin seçkin bir mekanı oldu, tanınırlığı arttı, canlılık ve değer kazandı (%35)
 4. Otomobil engeli olmadan rahat dolaşım sağlanabilmesi (%35)
 5. Otomobil gürültüsünün azalması (%35)
 6. Trafik stresinden arınmış, nefes alınabilecek bir mekana kavuşulması (%21)
 7. Toz kalkmaması ve egzoz gazının olmayışı (%21)
 8. Vakit geçirilebilecek bir dinlenme mekanı oldu (%14)
 9. Çocuklar için de rahat ve güvenli bir mekan oldu (%7)
- Marmara Caddesi yayalaştırma uygulamasının kendileri açısından zararları olduğunu söyleyen çevre sakinleri ise şu noktalar üzerinde durmuştur.
1. Başboş dolaşan yabancı insanların çoğalması, özellikle geceleri güvenliğin bozulması (%35)
 2. Cadde üzerindeki mağazaların ve kalabalığın gürültüsü rahatsız edici durumda oluşu (%28)
 3. Eski sakinliğin kalmayışı, kalabalık ve kargaşa olması (%21)
 4. Araç park yeri sıkıntısı, park yeri bulunamayışı (%21)
 5. Yüksek kira artışları yaşanması (%14)

Yayalaştırmanın bu tür zararları olduğunu savunanların yanında görüşülen 14 kişiden 2'si ise yayalaştırma uygulamasının hiçbir şekilde zararı olmadığını belirtmiştir.

Kaydedilen yukarıdaki fayda ve zararlardan sonra Marmara Caddesi'nde hane halkı grubundaki anket katılımcılarının %14,3'ü genel olarak bakıldığında yayalaştırmanın zarar getirdiğini, buna karşılık % 85,7'si de ürettiği faydaların ağır bastığını savunmaktadır.

Katılımcıların kendi cümleleriyle yayalaştırmanın fayda ve maliyet getiren tarafları kaydedildikten sonra bir de yayalaştırma uygulamalarında fayda sağlanması amaç olarak

gösterilen gürültü, güvenlik, alışveriş, kirlilik, estetik görünüş ve ulaşım konularında yayalaştırmadan sonra nasıl değişim yaşandığı hakkında fikir belirtmeleri istenmiştir.

Çizelge 5.9: Marmara Caddesi'nde hane halkının yayalaştırma sonrasındaki görüşleri

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından	%64	%15	%21
Güvenlik açısından	%36	%36	%28
Alışveriş olanağı	%100	-	-
Kirlilik unsurları açısından	%93	%7	-
Estetik güzellik açısından	%79	%21	-
Ulaşılabilirlik açısından	%7	%72	%21

Son olarak katılımcılara belediyelerin caddeleri yayalaştırma amaçları aktarılmış ve bu amacı ne ölçüde gerçekleştirebildikleri yönündeki fikirleri sorulmuştur. Caddedeki hane halkının %35'i tamamen gerçekleştirildiğini, %57'si kısmen gerçekleştirildiğini ve %8'i de hiç gerçekleştirilemediğini savunmuştur.

5.2.4.2 Kullanıcı grubu 2: İşyeri sahipleri

Marmara Caddesi'nde yayalaştırmadan etkilenen bir diğer grup da cadde üzerinde bulunan adalardaki ticaret birimlerinde çalışan işyeri sahipleridir. İşyeri sahipleri ile yapılan görüşmeler sonucunda aşağıdaki bulgulara varılmıştır.

İşyeri sahiplerine yapılan anket çalışmasının ilk bölümünde işyeri ve işyerine ulaşımı ile ilgili sorular yöneltilmiştir. Buna göre anket yapılan işyerleri 1982- 2002 yıllarından beri bu işletme biriminde faaliyet gösteren ticari birimlerdir. Bu iş yerleri akşam saat 19 ila 24 saatlerine kadar faaliyet göstermektedirler. Bu durum Marmara Caddesi'nin de gece yarısına kadar hareketliliğini sürdürdüğünü gösteren bir bulgudur.

İşyeri sahiplerinin Marmara Caddesi'ndeki işyerlerine ulaşımaları %52 oranında özel otomobil, %26 oranında toplu taşıma ve %21 oranında yaya olarak gerçekleşmektedir. Özel otomobille gelen işyeri sahiplerinin %70'lik bir çoğunluğu araçlarını otoparklara, %30'u ise yol kenarına park etmektedir.

İşsahipleri için hazırlanan anketin ikinci bölümünde yayalaştırma uygulaması ile ilgili sorular sorulmuştur. İşyerlerinin mülkiyetine bakıldığında Marmara Caddesi'nde %95'i kira ile çalışmaktayken, %5'i iş sahibine aittir. Mülk değerlerindeki artış konusunda yayalaştırmadan hemen sonra kiraların normalin üzerinde %30 ila %100 arasında artış gösterdiği vurgulanmıştır. Bu kira artışları bürolarda %30'larda kalırken, kafeterya, giyim mağazaları ve değerli eşya ve kişisel eşya satan sektörler için %100'e yakın değerlerde olmuştur.

Ardından yayalaştırma sonucunda işyerinin müşteri sayısındaki değişim ve bu değişimin ciroya nasıl yansıdığı ile ilgili sorular sorulmuştur. Marmara Caddesindeki işyerlerinde %58'inde müşteri sayısında %10 ila %50 arasında azalma olurken, %42'sinde %30 ila %100 oranında artış olduğu tespit edilmiştir. Müşteri sayısındaki bu azalma ciroya da yansımıştır. Genellikle müşteri sayısı ve cironun arttığını söyleyen işyerleri kafe ve ev eşyası satan yerlerken, kişisel eşya satan işyerleri, sağlık sektöründe hizmet veren birimlerde müşteri ve ciroda azalma olduğu, bürolarda ise değişim olmadığı tespit edilmiştir. Giyim mağazaları, değerli eşya satan işyerlerinde ve pasaj içi mağazalarda ise müşteri sayısındaki artışa rağmen bu durumun ciroya yansımadağı belirlenmiştir.

Caddelerdeki iş sahiplerine yayalaştırmanın fayda ve zararları olup olmadığı sorulduğunda aşağıdaki yanıtlar alınmıştır.

Faydaları:

1. Hiçbir faydası olmadı (%31)
2. Cadde daha çok bilinen bir alan oldu bu durum işyerlerinin daha çok insan tarafından tanınmasını sağladı (%26)
3. Trafik stresinden arınmış, nefes alınabilecek bir mekana kavuşulması (%15)
4. Rahat, araç engelsiz hareket özgürlüğü sağlandı (%15)
5. Müşteri sayısı arttı (%15)
6. Toz ve egzoz gazı dumanında azalma oldu (%7)
7. Gürültü azaldı (%7)

Zararları:

1. Aracıyla gelen müşteri artık gelemiyor, müşteri sayısı düştü (%47)
2. Araç park yeri sıkıntısı çoğaldı (%21)
3. Kiralar normalin çok üzerinde artış gösterdi (%15)
4. Seçkin müşteri azaldı, gelen müşterinin alım gücü düşük (%15)
5. Zararı olmadı (%7)

Yukarıda belirtilen fayda ve zararlar doğrultusunda fayda mı yoksa zarar mı ağır basıyor sorusuna Marmara Caddesi'nde %52'si zarar, %48'i fayda şeklinde yanıt vermiştir.

Caddelerin düzenlemesini beğenip beğenmedikleri sorusuna ise verilen cevaplarda %48 beğeniyorum, %52 beğenmiyorum şeklindedir. Marmara Caddesi için düzenlemenin beğenilen yönleri aşağıdaki gibidir:

1. Yeşil alan yaratılmış olması (%36)
2. Oturma alanları (%26)
3. Döşeme malzemeleri (%15)
4. Aydınlatma elemanları (%15)
5. Havuzlar (%15)
6. Gösterişli bir yol olarak tasarlanması (%5)

Marmara Caddesi'nin beğenilmeyen yönleri:

1. Oturma alanlarının tüm caddeye yayılması (%26)
2. Havuzların gelişigüzel tasarımı (%15)
3. Aydınlatma armatürleri (%15)
4. Düzenlemedeki karmaşıklık (%5)

Marmara Caddesinde düzenleme için getirilen öneriler ise şöyle sıralanmıştır.

1. Aydınlatma daha estetik tasarlanmalı (%21)
2. Orta şerit hafif taşıt trafiğine açılabilir (%21)
3. Daha sade bir düzenleme yapılmalı (%21)
4. Otopark için daha fazla yer ayrılmalı (%21)
5. Yeşil alan arttırılmalı (%15)
6. Oturma alanları tüm yola dağılmamalı bir noktada toplanabilir (%15)
7. Havuz oturmaya müsait olmamalı (%15)
8. Böyle kalsın değiştirilmesin (%10)
9. Büfeler olabilir (%5)

Belediyenin belirttiği yayalaştırma amacı işyeri sahiplerine iletildiğinde katılımcıların %63'ü kısmen, %26'sı tamamen gerçekleştiğini ve %10'u hiç gerçekleştirilemediğini belirtmiştir.

Son olarak bir de yayalaştırma uygulamalarında fayda sağlanması amaç olarak gösterilen gürültü, güvenlik, alışveriş, kirlilik, estetik görünüş ve ulaşım konularında yayalaştırmadan sonra nasıl değişim yaşandığı hakkında fikir belirtmeleri istenmiştir. Bu soruya alınan cevaplar aşağıdaki gibidir.

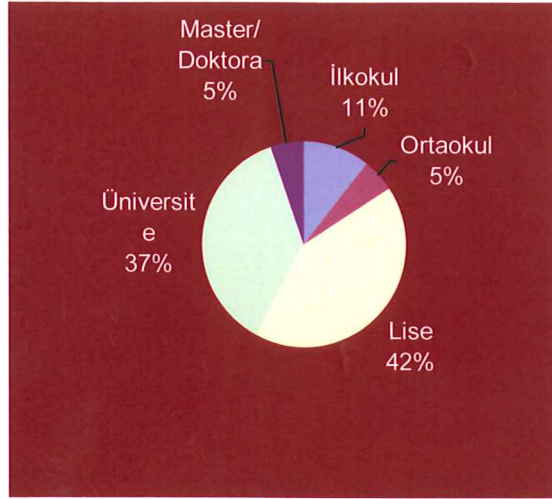
Çizelge 5.10: Marmara Caddesi'nde işyeri sahiplerinin yayalaştırma sonrasındaki görüşleri

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından	%31	%52	%17
Güvenlik açısından	%31	%57	%12
Alışveriş olanağı	%42	%42	%16
Kirlilik unsurları açısından	%26	%16	%58
Müşteri sayısı	%37	%15	%48
Estetik güzellik açısından	%52	%33	%15
Ulaşılabilirlik açısından	-	%22	%78

5.2.4.3 Kullanıcı grubu 3: İşyeri çalışanları

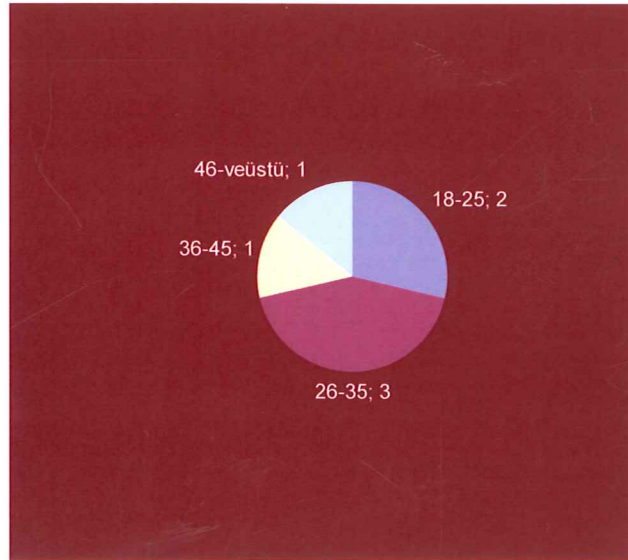
Marmara Caddesi üzerinde bulunan adalardaki ticaret birimlerinde faaliyet gösteren işyerleri için daha önce yapılan kullanım sıklığı sınıflandırmasına göre ortaya çıkan sayılarda işyerinden birer çalışanla görüşülerek ile yapılan görüşmeler sonucunda aşağıdaki bulgulara varılmıştır.

Bu gruptaki anketlerde birinci bölümde çalışanın kimliği ve işi ile ilgili sorular bulunmaktadır. Bu bölümden elde edilen bilgilere göre görüşülen kişilerin %42'si kadın, %58'i de erkek olup, eğitim durumlarına göre görüşülen 19 kişinin %42'si lise, %42'lik bölümü üniversite mezunudur.



Şekil 5.16: Marmara Caddesi çalışanlarının eğitim durumu

Çalışanlarla yapılan anketlerde yaş durumuna göre dağılımlarda ise yoğun olarak katılımcıların %43'ü 26-35 yaş aralığındaki elemanlardır. Marmara Caddesi'nde görüşülen kişiler 4 ila 9 yıl arasında burada çalışmaktadır.

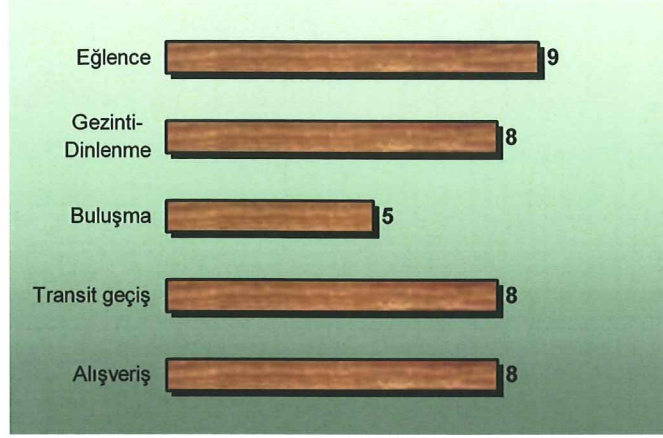


Şekil 5.17: Marmara Caddesi çalışanlarının yaşa göre dağılımı

Çalışanların mesai saatleri ortalama sabah 9.00 akşam 21.00'dır. Bu durum bu saatlerde caddedeki yoğunluğun arttığını göstermektedir.

Çalışanların işyerine ulaşım yolları %31'lik oranla özel otomobil, %36'lık oranla toplu taşıma ve %31'luk bir oranla yaya olarak gerçekleşmektedir. Özel otomobiliyle gelenlerin %95'i park yeri olarak otoparkları tercih etmektedir.

Anket sorularının 2. bölümünde ise çalışanın caddeyi kullanımına ilişkin sorular yer almaktadır. Çalışanların iş dışında caddeyi kullanım amaçları arasında eğlenceye yönelik kullanımlar % 42'yle en yüksek orana sahiptir.



Şekil 5.18: Marmara Caddesinin çalışanları tarafından kullanım amaçları dağılımı

Çalışanlara yayalaştırılan caddelerin düzenlemesini beğenip beğenmedikleri sorulduğunda Marmara Caddesi'nde çalışanların %73'ü beğendiğini söylemiştir. Marmara Caddesi için çalışanların beğendikleri düzenlemeler şöyle sıralanmıştır:

1. Caddenin bitkilendirilerek yeşil alanın artırılması (%47)
2. Serinletici etkiye sahip havuzların olması (%31)
3. Oturma alanları (%21)
4. Gölgeleştirilmiş mekanlar yaratılması (%10)
5. Döşeme (%5)

Beğenilmeyen özellikler ise sırayla aşağıdaki gibidir:

1. Donatıların gelişigüzel konumlandırılması, düzenlemede kargaşa olması (%21)
2. Havuzların gelişigüzel tasarımı (%15)
3. Oturma alanlarının gereğinden fazla olması (%10)

Beğeniler doğrultusunda katılımcıların caddede yapılmasını istedikleri düzenlemeler konusunda belirttikleri görüşler ise şöyledir:

1. Değişmesin böyle kalsın (%21)
2. Bir yürüme yolunun böyle park konseptinde düzenlenmemesi gerekli, bu yüzden daha sade bir düzenlemeye gidilmeli (% 21)
3. Oturma alanları tüm caddeye dağılmamalı, belli bir noktada toplanabilir (%15)

4. Aydınlatma daha estetik olmalı (10)
5. Yeşil alan arttırılmalı (%10)
6. Havuzlar daha estetik ve caddeye uygun olarak düzenlenmeli (%5)

Anketin 3.bölümünde ise çalışanlara da yine yayalaştırma ile ilgili sorular yöneltilmiştir. Yayalaştırmanın çalışanlar açısından fayda ve zararları aşağıdaki gibi belirtilmiştir.

1. Rahat ve araç engelsiz dolaşım (%47)
2. Cadde daha çok insan çeker oldu dolayısıyla işyerinin fark edilirliliği arttı (%36)
3. Alışveriş yapmak daha kolaylaştı (%16)
4. Vakit geçirilebilecek bir eğlence mekanı yaratıldı (%16)
5. Faydası olmadı (%10)

Marmara Caddesi çalışanlarının % 21'i yayalaştırmanın hiçbir zararlı etkisi olmadığını belirtmiştir. Bunu yanında diğer çalışanlarca zararlı görülen yönleri aşağıdaki gibidir.

1. Aracıyla gelen müşterilerin artık gelmemesi, müşteri sayısındaki düşüş (%36)
2. Araç park yeri sıkıntısının artması (%21)
3. Seçkin müşterinin azalması, gelen müşterinin alım gücünün düşük olması (%21)
4. Kiralar normalin çok üzerinde artış göstermesi (%15)
5. Alana ulaşımın zorlaşması (%10)

Yayalaştırmanın etkilerinden hangisinin ağır bastığı sorusuna cevap olarak çalışanların %63'ü fayda, %36'sı zarar yanıtını vermiştir.

Çalışanlara da belediyelerin bu caddeleri yayalaştırma amaçları aktarıldığında Marmara Caddesi için %57'lik bir çoğunluk belediyenin amacını kısmen gerçekleştirdiğini söylemiş, geri kalanlar ise tamamen gerçekleştirdiğini savunmuştur.

Son olarak bir de yayalaştırma uygulamalarında fayda sağlanması amaç olarak gösterilen gürültü, güvenlik, alışveriş, kirlilik, estetik görünüş ve ulaşım konularında yayalaştırmadan sonra nasıl değişim yaşandığı hakkında fikir belirtmeleri istenmiştir. Bu soruya alınan cevaplar aşağıdaki gibidir.

Çizelge 5.11: Marmara Caddesi'nde çalışanların yayalaştırma sonrasındaki görüşleri

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından	%52	%42	%6
Güvenlik açısından	%43	%57	-
Alışveriş olanağı	%84	%16	-
Kirlilik unsurları açısından	%95	%5	-
Müşteri sayısı açısından	%16	%68	%16
Estetik güzellik açısından	%59	%16	%25
Ulaşılabilirlik açısından	%8	%75	%17

5.2.4.4 Kullanıcı grubu 4: Ziyaretçiler

Alansal analizler kapsamında yapılan yaya sayımları doğrultusunda Marmara Caddesi üzerindeki binalarda ikamet etmeyip buraya gelen kullanıcılarla yapılacak anket sayıları belirlenmiştir. Görüşme sayılarının belirlenmesi aşamasında hafta içi ve haftasonu iki caddeden elde edilen yaya sayımları sonuçlarının birbirine oranlanarak hesaplanması söz konusu olmuştur. En az yaya sayımı yapılan cadde ve gün için 10 anket olanaklar dahilinde yapılabilecek anket sayısı olarak belirlenmiştir.

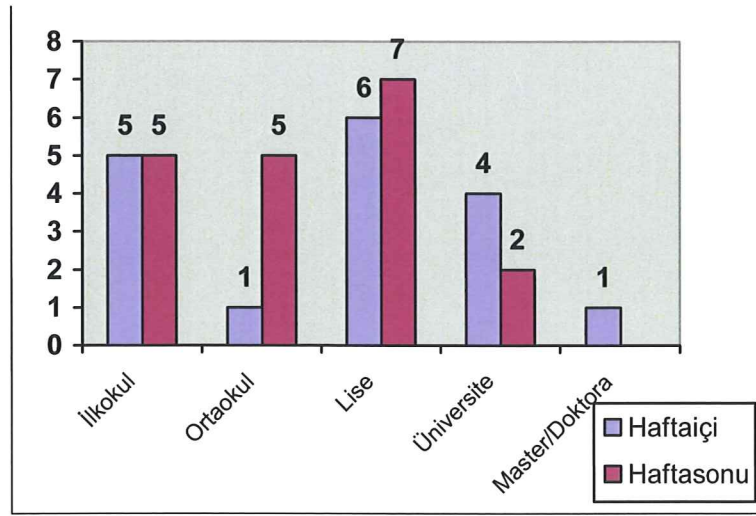
Anket çalışması hafta içi ve hafta sonu olmak üzere günün 4 farklı zaman kesitinde uygulanmıştır. Buna göre Marmara Caddesi kapsamında uygulanan anket sayıları Çizelge 5.12'de gösterilmiştir.

Çizelge 5.12: Marmara Caddesi yaya anketi dağılımı

Saatler	Hafta içi	Haftasonu
10.00	3	1
13.00	6	4
16.00	4	8
19.00	5	6
TOPLAM	18	19

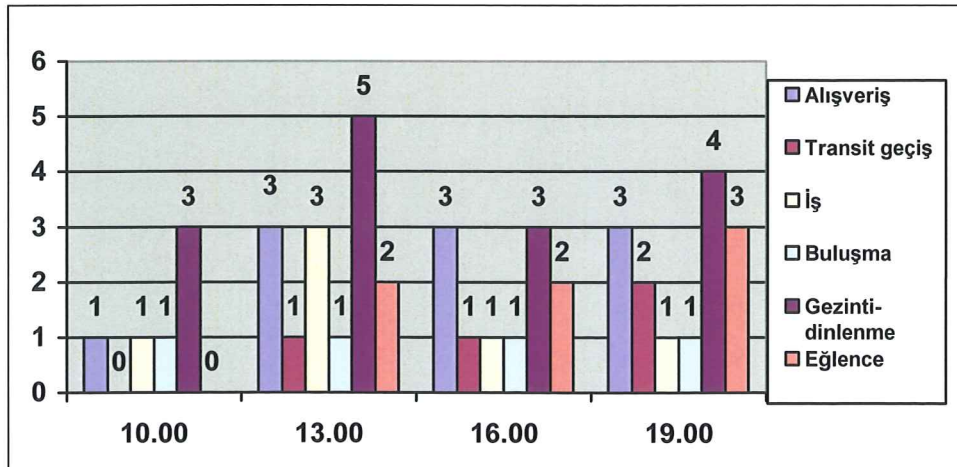
Anketin uygulanmasına başlanmadan önce ilk olarak yayalara ikamet ettikleri yer sorulmuş ve bu cadde üzerindeki adalar dışında oturan kişilerle anket yapılmıştır.

İlk bölümdeki kullanıcı kimliğine ilişkin elde edilen bilgiler aşağıda anlatılmıştır. Saat 10.00'daki anketlerde katılımcıları; %66'sı Avcılar'da geri kalanı ise Avcılar dışında, saat 13.00'de %50'si, saat 16.00'da %75'i, saat 19.00'da ise %60'ı Avcılar'da ikamet eden kişilerden oluşmaktadır. Toplamda yayaların %61'i Avcılar ilçesinde ikamet etmektedir. Hafta sonu ise toplam anket yapılan kişilerin %52'si Avcılar'dan, %48'i ise ilçe dışından alana gelen kişilerdir. Haftasonu ilçe dışından gelenlerin oranında artış görülmektedir. Hafta içi bunların %55'i erkek, %45'i bayan; hafta sonu ise % 52'si erkek, %48'i kadındır. Görüşmeye katılanların eğitim aşağıda gösterilmiştir.

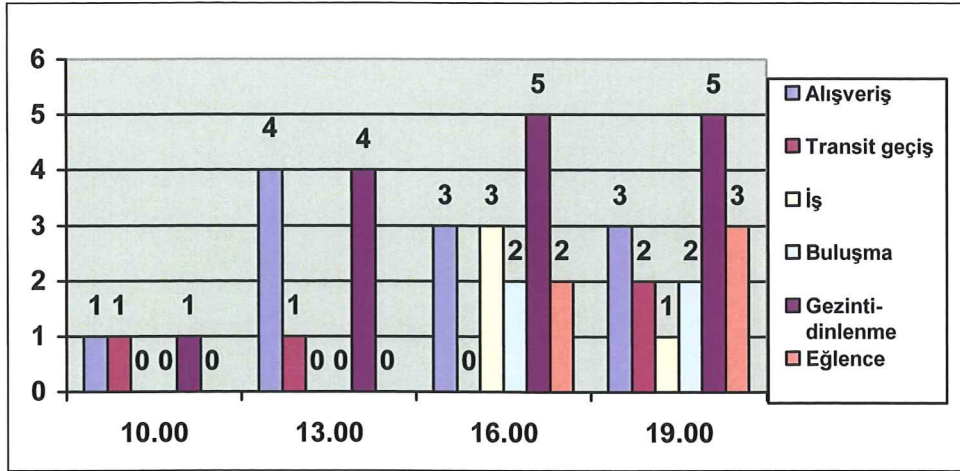


Şekil 5.19: Marmara Caddesi kullanıcıları eğitim durumu

Anket sorularının ikinci bölümü ise caddeyi kullanımlarına ilişkin bilgilerin toplandığı sorulardan oluşmaktadır. Marmara Caddesi kullanım amaçlarının gün içinde haftasonu ve hafta içi dağılımlarına bakıldığında aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkmaktadır.

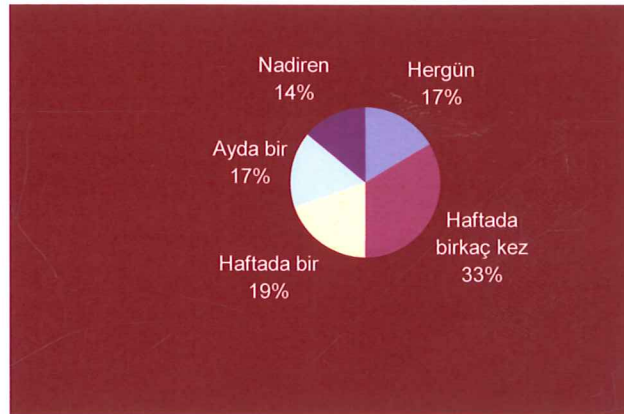


Şekil 5.20: Marmara Caddesi haftaiçi kullanım amaçları dağılımı



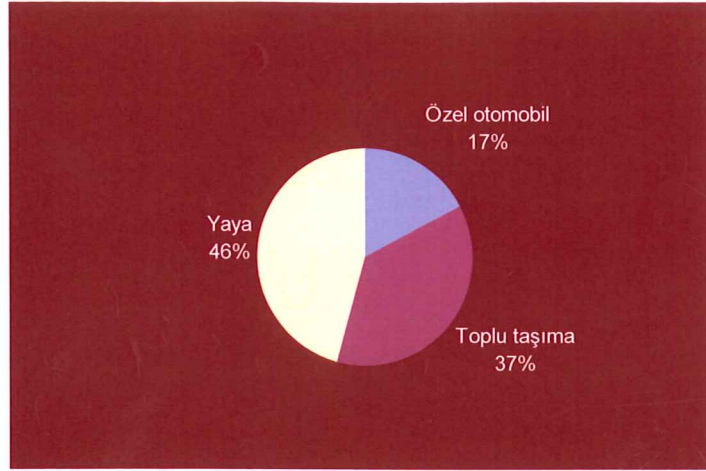
Şekil 5.21: Marmara Caddesi haftasonu kullanım amaçları dağılımı

Katılımcıların caddeye geliş sıklıkları değerlendirildiğinde Marmara Caddesi'nde en yüksek oran %33 ile haftada birkaç kez olmuştur (Şekil 5.22).



Şekil 5.22: Marmara Caddesi'nde yaya kullanım sıklığı

Marmara Caddesi'ne gelen kullanıcıların buraya ulaşımını daha çok hangi araçlarla gerçekleştirdikleri incelendiğinde en büyük payı %46'lık bir oranla yaya olarak gelenler oluşturmaktadır (Şekil 5.23). Özel otomobili olanlar park yeri olarak %66 oranında otopark, %34 oranında ise yol kenarını kullanmaktadır.



Şekil 7.23: Yayaların Marmara Caddesi'ne ulaşım araçları

Bu gruptaki kullanıcılara da yayalaştırılan caddelerin düzenlemesini beğenip beğenmedikleri sorulduğunda Marmara Caddesi'nde %73'ü beğendiğini söylemiştir. Buna göre Marmara Caddesi için düzenlemede yayaların beğendiği özellikler aşağıdaki gibi sıralanmıştır.

1. Oturma yerleri (%35)
2. Bitkisel tasarımı (%27)
3. Gösterişli bir düzenleme olması (%10)
4. Havuzları (%10)
5. Aydınlatma elemanları (%10)
6. Herşeyi (%10)

Beğenmedikleri düzenleme elemanları ise sırasıyla şu şekildedir:

1. Oturma yerleri gereğinden fazla yer kaplıyor (%13)
2. Havuzların gelişigüzel tasarımı (%9)
3. Cadde düzenlemesinden çok park gibi düzenlenmiş olması (%5)

Yukarıdaki yorumları sonrasında caddeye yapılmasını istedikleri şeyler sorulduğunda düzenlemenin bu haliyle kalmasını isteyenlerin oranı %35 olmuştur. Düzenlemenin değişmesini isteyenlerin fikirleri ise aşağıdaki gibi sıralanmıştır.

1. Oturma alanları arttırılsın (%21)
2. Bitkilendirme arttırılsın (%16)
3. Daha sade bir düzenleme yapılsın karmaşa giderilsin (%10)
4. Oturma yerleri belli bir alanda toplansın diğer yerler yürüyüş alanı olarak kalsın (%5)
5. Havuzlar yeniden tasarlansın, caddeye daha uygun hale getirilsin (%5)
6. Otopark için daha fazla yer ayrılsın (%3)
7. Caddeye büyük Türk bayrağı getirilsin (%3)
8. Tramvay getirilsin (%3)

Marmara Caddesi'nde yayalara yayalaştırma yapıldıktan sonra buraya gelişlerinde değişme olup olmadığı sorulmuştur. Alınan cevaplara göre %70'lik bir oranla çoğunluğu daha fazla geldiğini belirtmiştir.

Marmara Caddesi yayalaştırılmasıyla yayalar için ortaya çıkan fayda ve zararlar ise aşağıdaki gibidir:

Faydalar:

1. Rahat ve engelsiz gezinti imkanı sağlanması (%59)
2. Alışveriş rahatlığı (%43)
3. Araç girmemesi nedeniyle güvenli yürüme olanağı (%40)
4. İnsanların iletişim kurabileceği, sohbet edip vakit geçirebileceği bir mekan yaratılması (%35)
5. Trafik stresinden arınmış, nefes alınabilecek bir mekana kavuşulması (%24)
6. Gürültünün azalması (%8)

Bu grupta yapılan anketlerin %45'inde yayalaştırmanın hiçbir zarar getirmediği savunulmuştur.

Bunun yanında diğer kişilerin dile getirdiği zarar etkileri sırayla şunlar olmuştur:

1. Araç park yeri sorunu arttı (%16)
2. Çevrede trafik sıkışıklığı oluştu (%14)
3. Sakinlik bozuldu karmaşa oluştu (%11)
4. Gürültü arttı (%8)

Yayalaştırmanın belirtilen faydaları ve zararlı yönlerinden sonra genel olarak uygulamanın fayda mı yoksa zararı mı ağır basıyor diye sorulduğunda %91'lik bir kesim fayda, %9'luk bir kesim de zarar yanıtını vermiştir.

Caddelerde belediyenin yayalaştırmadaki amacı aktarıldığında Marmara Caddesi'nde kullanıcıların %45'i amacın tamamen gerçekleştirildiğini, %55'i ise kısmen gerçekleştirildiğini savunmuştur.

Son olarak kullanıcılara yayalaştırma uygulamalarında fayda sağlanması amaç olarak gösterilen gürültü, güvenlik, alışveriş, kirlilik, estetik görünüş ve ulaşım konularında ne gibi değişiklikler olduğu sorulmuştur. Buna göre alınan cevaplar aşağıdaki gibidir.

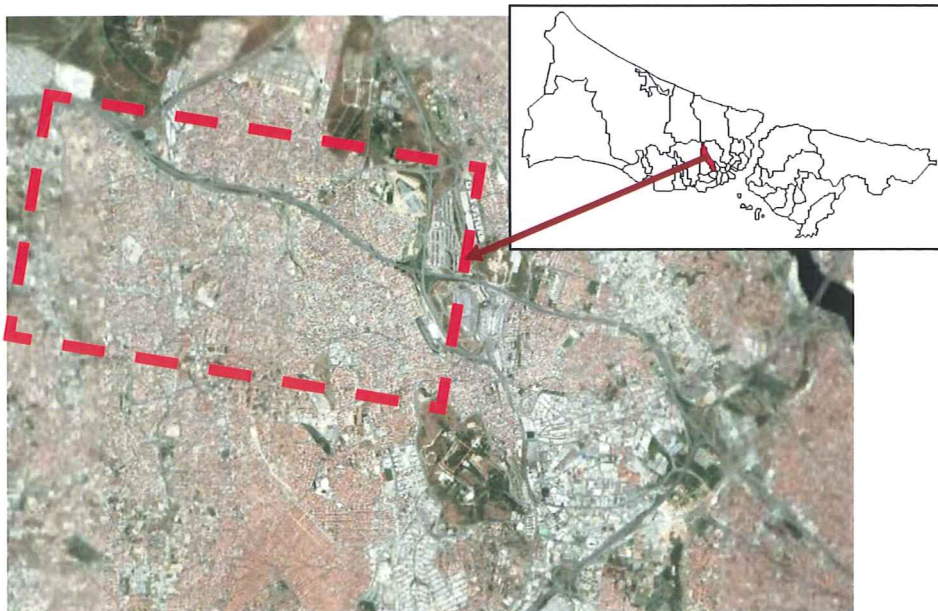
Çizelge 5.13: Marmara Caddesi'nde yayaaların yayalaştırma sonrasındaki görüşleri

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından	%59	%13	%28
Güvenlik açısından	%62	%27	%11
Alışveriş olanağı	%78	%16	%6
Kirlilik unsurları açısından	%35	%17	%48
Estetik güzellik açısından	%86	%11	%3
Ulaşılabilirlik açısından	%14	%62	%24

5.3 Esenler İlçesi Davutpaşa Caddesi Yayalaştırma Uygulaması

Bu bölümde 1993 yılında ilçe olan, daha çok İstanbul'un göçle gelen nüfusunun yerleşim gösterdiği Esenler ilçesindeki Davutpaşa Caddesi araştırma alanı olarak ele alınmıştır. Yayalaştırma projesinin gerçekleştirildiği Esenler ilçesi hakkındaki bazı bilgiler aşağıda verilmiştir.

Esenler ilçesi Kuzeyde Gaziosmanpaşa, güneyde Bağcılar ve Güngören, batıda Küçükçekmece, doğuda Bayrampaşa ilçeleriyle çevrilidir. 1993 yılı sonunda ilçe olarak Bayrampaşa'dan ayrılmıştır (Şekil 5.24).



Şekil 5.24: Esenler ilçesinin İstanbul içindeki yeri (www.wikipedia.com)

Esenler'in bulunduğu bölge, önceleri Bakırköy ilçesine dahil iken, bu ilçe bölününce Bayrampaşa'ya dahil edilmiştir. Önceleri Atışalanı, Habipler olmak üzere; 49,2km² alana yayılmış ilçe, 17 mahalleden oluşmuştur. Başakşehir 4. Etap'ın da ilçeye katılmasıyla Esenler'in yüzölçümü toplam 52,27km²'ye, mahalle sayısı da 18'e çıkmıştır. Esenler ilçesinin mahalleleri şunlardır: Birlik, Çiftehavuzlar, Davutpaşa, Fatih, Fevzi Çakmak, Habipler, Havaalanı, Karabayır, Kazım Karabekir, Kemer, Menderes, Mimar Sinan, Namık Kemal, Nene Hatun, Turgut Reis ve Yavuz Selim Mahalleleri.

Esenler, çevresindeki Bağcılar, Küçükçekmece vb. ilçelerden farklı olarak, sanayi merkezi olmaktan çok bir yerleşim merkezi özelliğindedir. İstanbul Şehirlerarası Otobüs Terminali de Esenler'de bulunmaktadır.

Esenler ilçesinin tarihine bakıldığında bölge, Bizanslılardan kalma bir yerleşim alanıdır. Bu bölgenin en eski ahalisi Litros (Esenler) ve Avas (Atışalanı) adlarıyla kurulan köylerde yaşayan Rumlardır. Esenler veya Atışalanı Köyleri eski tarihlerde Bizans'ın yükseliş devirlerinden, İstanbul'un Türk'ler tarafından fethine kadar Bizans köyleri olup, Bizans İmparatorluğu'na türlü tarım ürünleri yetiştirerek ekonomik katkıda bulunmuşlardır.

Osmanlı döneminde Mahmutbey nahiyesi içerisinde birer rum yerleşkesi olan Litros ve Avas köylerinin etnik yapısı, Lozan Antlaşması'yla değişmiştir. Cumhuriyet döneminde Rum kökenli halkın Yunanistan'a göç etmesiyle boşalan köylere, Doğu Makedonya'dan gelen Türkler iskan ettirilmiştir. Uzun yıllar mübadele köyü konumunda kalan Litros ve Avas isimlerini 1930'lu yıllara kadar korumuştur. 1937- 1940 yıllarında gerçekleştirilen değişikliklerle Litros-Esenler, Avas-Atışalanı olarak Türkçeleştirilmiştir (www.esenler.bel.tr).

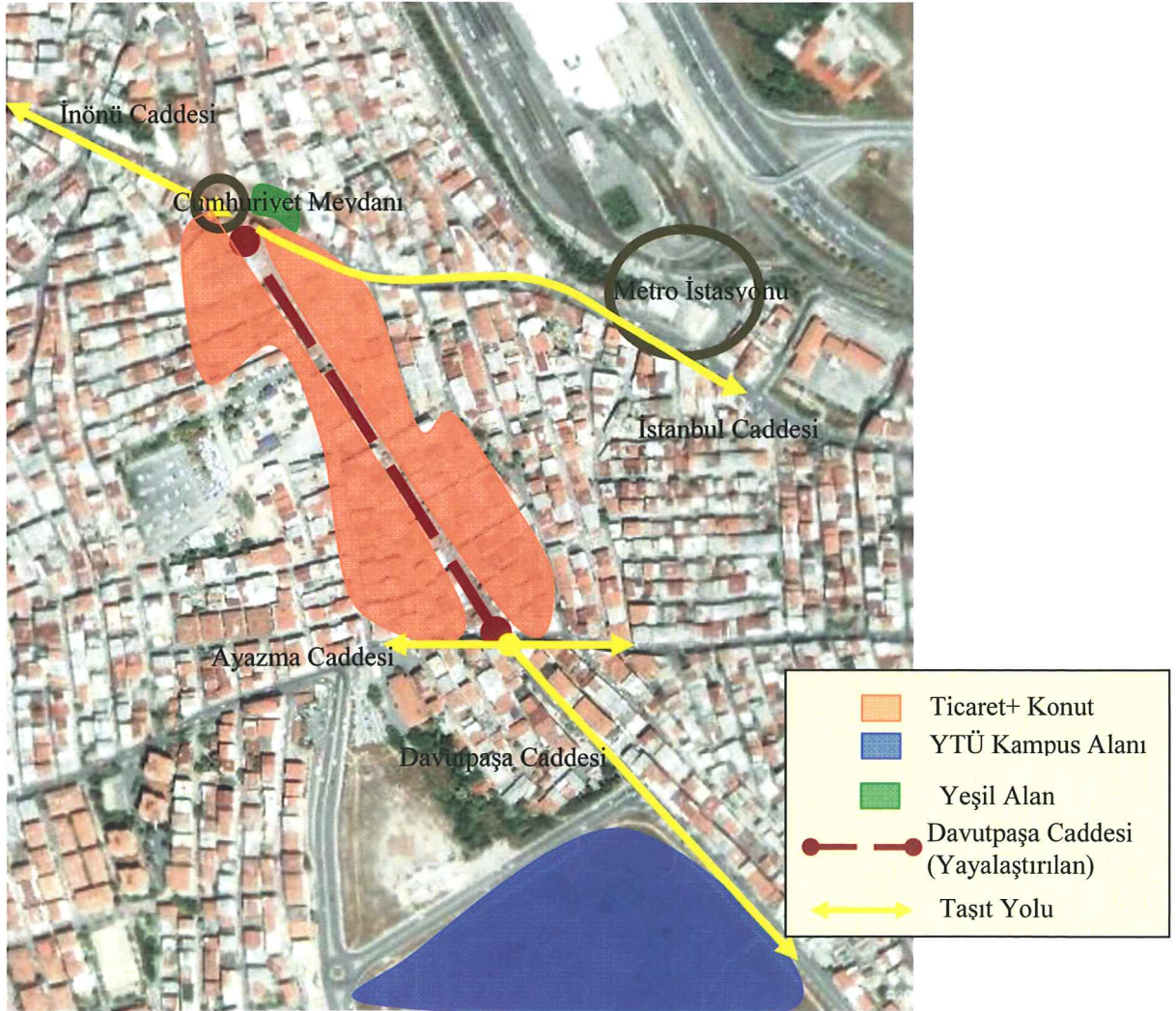
Esenler ilçesinde nüfus son 2000 sayımlarında 439,334 kişi olarak belirlenmiştir. İlçe nüfusunu oluşturan halkın büyük bir çoğunluğu Türkiye'nin her yerinden İstanbul'a göçle gelen kişilerdir. Bu nedenle konut alanlarının yoğun olduğu bir yerleşim alanıdır.

Esenler Belediyesi de ilçede yaşamı kolaylaştırmak ve canlandırmak için projeler üretmektedir. Davutpaşa Caddesi Yayalaştırma Projesi de bu projelerden biri olarak 1999 yılında hayata geçirilmiştir. Ek-11'de caddenin 2005 yılında yapılan tasarımı görülmektedir. Cadde ilçenin yoğun alışveriş akslarından biri olması ve merkezi bir alanda bulunması açısından önemlidir.

Bu amaçla öncelikle araştırma alanının Esenler ilçesi çerçevesinde konumu ve tarihi kimliği incelenmiş, yayalaştırılmasındaki amaç ve hedefler belirlenmiş, gözlem ve tespitlerle alansal analizleri tamamlanmıştır. Davutpaşa Caddesinde yapılan anket çalışmasının bulguları ve alan araştırmasının değerlendirilmesi bölümleri ile çalışma tamamlanmıştır.

5.3.1 Caddenin konumu ve yakın çevre özellikleri

Davutpaşa Caddesi Esenler Davutpaşa Mahallesinde bulunmaktadır. Caddenin proje kapsamında yayalaştırılan kısmı Ayazma Caddesi ve Cumhuriyet Meydanı arasında kalan yaklaşık 600m'lik kısımdır (Şekil 5.25).



Şekil 5.25: Davutpaşa Caddesi alan kullanımları

Davutpaşa Caddesi'nin kuzey ucunda bulunan Cumhuriyet Meydanı önemli bir toplanma ve dağılma mekanı olarak karşımıza çıkmaktadır (Şekil 5.26). Bu nokta ayrıca caddeye otobüs ve minibüslerle gelenlerin durak noktasıdır. Bölgede yeşil alan olarak Cumhuriyet Meydanı'nın devamında bulunan bir park yer almaktadır.



Şekil 5.26: Esenler Cumhuriyet Meydanı

Caddede dinlenme ve oturma alanlarının bulunmadığı göz önüne alındığında burası caddeyi kullanan kişilerin dinlenme amacıyla kullandığı bir mekandır.

Davutpaşa Caddesi'nin yayalaştırılmış kısmı güney yönünde Ayazma Caddesiyle kesişmektedir. Bu cadde üzerinde yine konut alanları ağırlıktadır. Yıldız Teknik Üniversitesi Davutpaşa Kampüsü de bu bölgededir. Caddeyle doğu yönünden gelerek kesişen İstanbul Caddesi giriş katlarda perakende ticaret birimleri bulunan üst katlarda ise konut yerleşimleri olan bir bölgedir. Ticaret birimleri olarak daha çok giyim mağazaları, restoran ve büfeler bulunmaktadır.

5.3.2 Davutpaşa Caddesi alansal analizleri ve yaya sayımları

Alan araştırmasının ikinci örneği olan Davutpaşa Caddesi'nde de Marmara Caddesinde olduğu gibi çeşitli alansal analiz çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Bu caddede de çevresinin fiziki özelliklerinin belirlenmesi ve değerlendirilmesi amacıyla Davutpaşa Caddesi üzerindeki adalarda bulunan yapıların fonksiyonel kullanım biçimleri, kat adetleri değerlendirmeleri ve ticari fonksiyonların katlara göre sınıflandırılması yapılmıştır. Caddenin kullanım

yoğunluğunun ölçülmesi amacıyla da haftaiçi ve haftasonu olmak üzere aynı gün ve saatlerde yaya sayımları yapılmıştır.

Davutpaşa Caddesi bulunduğu ilçe ve çevresinde bulunan yerleşim tarzıyla Marmara Caddesi'nden bazı farklılıklar göstermektedir. Davutpaşa Caddesi de bir alışveriş aksı üzerinde bulunmasına rağmen, alanda konut kullanımlarının Marmara Caddesi'ne oranla daha yüksek olduğu görülmektedir. Cadde üzerindeki adaların caddeye bakan kısımlarında bulunan binalarda işyeri ve ticaret birimlerinin üst katlara kadar çıktığı görülse de bu durum adaların arka taraflarında farklılaşmakta ve binalar daha çok zeminden itibaren konut birimleri olarak kullanılmaktadır. Bu durum Esenler ilçesinin Avcılar ilçesinden farklı olarak sanayi merkezinden çok bir yerleşim merkezi olmasından kaynaklanmaktadır.



Şekil 5. 27: Davutpaşa Caddesi binalarının genel olarak alt katları ticaret birimi üst katları konuttur.

Davutpaşa Caddesi üzerindeki kat adetlerine bakıldığında (Ek-12) daha çok 4- 5 katlı binalar bulunduğu gözlenmektedir. Cadde üzerindeki binalarda bulunan tüm katlardaki birimlerin ticari fonksiyon türlerine göre sınıflandırılmasına ilişkin paftalar (Ek-13)'de görülmektedir. Bu sınıflandırmadan çıkarılan sonuçlara doğrultusunda Çizelge 5.14'te görülen toplam konut ve ticaret birimlerine ilişkin sayılar ile Çizelge 5.15'te görülen sektörel dağılımlara ilişkin veriler elde edilmiştir.

Çizelge 5.14: Davutpaşa Caddesi'ndeki bina birimlerinin fonksiyon durumları

TOPLAM	845 Birim	YÜZDE
Konut Birimleri	556 Birim	% 53,79
Ticaret Birimleri	289 Birim	% 46,21

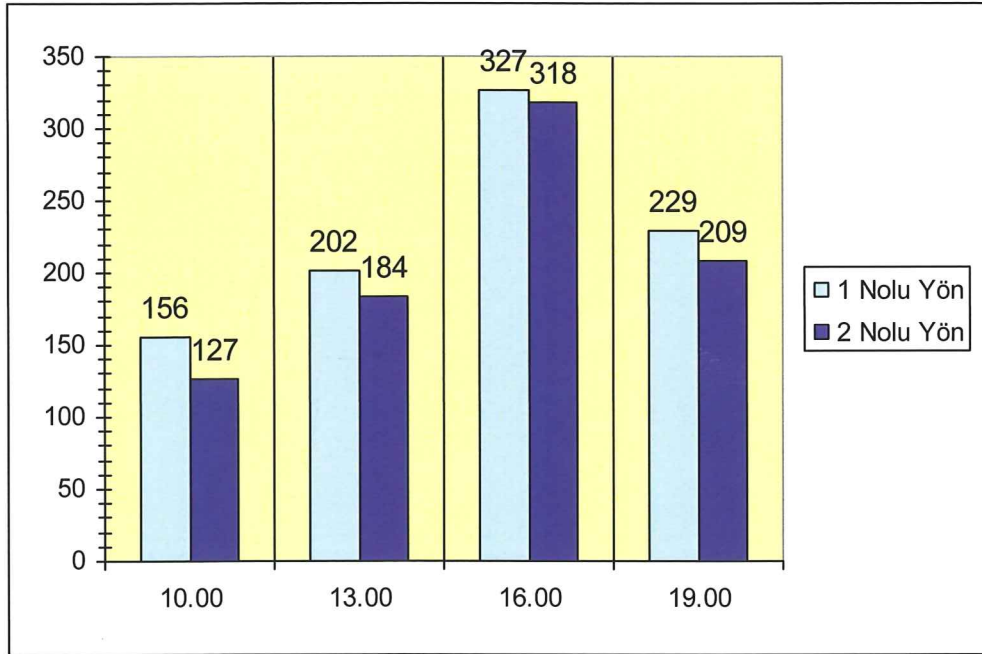
Çizelge 5.15: Davutpaşa Caddesindeki ticari fonksiyonların sektörel dağılımı

MOBİLYA, EV EŞYASI, ELEKTRONİK	27	%9,34
OTEL, LOKANTA, EĞLENCE	40	%13,84
BANKACILIK, FİNANS, DEĞERLİ EŞYA	21	%7,27
YİYECEK, İÇECEK, TEKEL ÜR.	11	%3,81
KOZMETİK, TEMİZLİK, KİMYASAL ÜR.	4	%1,38
KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL BAKIM	27	%9,34
KİTAP, GAZETE, KİRTASİYE	2	%0,69
TEKSTİL VE DERİ	49	%16,96
SAĞLIK ÜR. VE SAĞLIK HİZ.	8	%2,77
BÜRO İŞLERİ	44	%15,22
KÜÇÜK İMALAT VE KİŞİSEL EŞYA TAMİRİ	8	%2,77
İNŞAAT VE ALTYAPI ÜR.	7	%2,42
İŞ MERKEZİ, ÇARŞI	5	%1,73
EĞİTİM HİZMETLERİ	14	%4,84
KAMU HİZMETLERİ	14	%4,84
DİĞER (ÇİÇEKÇİ, FOTOĞRAF, DEPO)	8	%2,77
PASAJ	1	%0,35
TOPLAM	289	%100

Ticari fonksiyonlara ilişkin yukarıda belirlenen sayılar Davutpaşa Caddesi üzerindeki adaların doğrudan caddeden giriş alan birimleri temsil etmektedir. Bunların yanında cadde üzerinde bulunan bir pasajın içindeki 5 ticaret birimi de caddeye gelen kullanıcılara hizmet vermektedir. Pasajların içerisinde bulunan ticari birimler giyim, kozmetik ve kırtasiye üzerine satış yapan dükkanlar ve çay ocağı şeklindedir. Davutpaşa Caddesi'nde yapılan alansal analizler kapsamında haftaiçi ve haftasonu farklı saatlerde yapılan 10dk'lık yaya sayımlarında elde edilen sonuç aşağıdaki gibidir:

Çizelge 5.16: Davutpaşa Caddesi haftaîçi yaya sayımı sonuçlar

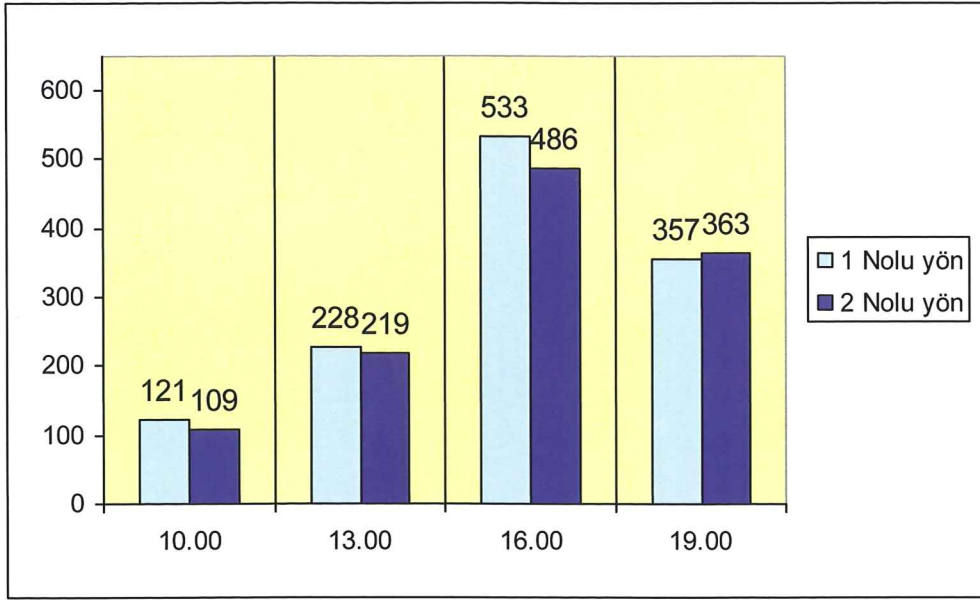
Zaman Dilimi	Kuzeyden güneye doğru		Güneyden kuzeye doğru		Saatlere göre 1 Nolu yönde toplam sayı	Saatlere göre 2 Nolu yönde toplam sayı	Saat dilimlerine göre genel toplam
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek			
10.00- 10.10	53	103	49	78	156	127	283
13.00- 13.10	82	120	71	113	202	184	386
16.00- 16.10	150	177	145	173	327	318	645
19.00- 19.10	109	120	97	112	229	209	438
TOPLAM	394	520	362	476	GENEL TOPLAM		1752



Şekil 5.28: Davutpaşa Caddesi haftaîçi yaya sayıları grafiği

Çizelge 5.17: Davutpaşa Caddesi haftasonu yaya sayımı sonuçları

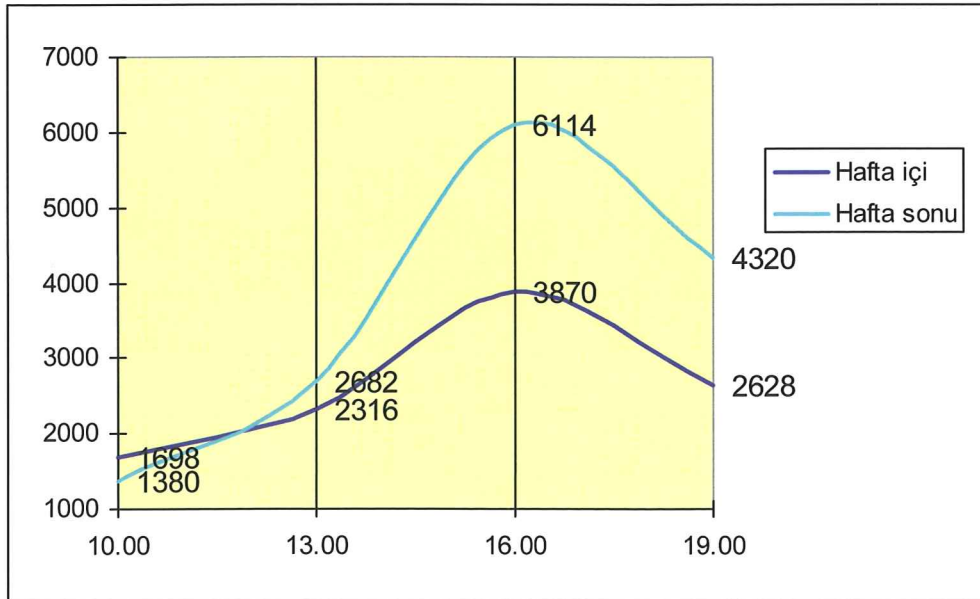
Zaman Dilimi	Kuzeyden güneye doğru		Güneyden kuzeye doğru		Saatlere göre 1 Nolu yönde toplam sayı	Saatlere göre 2 Nolu yönde toplam sayı	Saat dilimlerine göre genel toplam
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek			
10.00- 10.10	50	71	45	64	121	109	230
13.00- 13.10	93	135	91	128	228	219	447
16.00- 16.10	292	241	275	211	533	486	1019
19.00- 19.10	163	194	175	188	357	363	720
TOPLAM	598	641	586	591	GENEL TOPLAM		2416



Şekil 5.29: Davutpaşa Caddesi haftasonu yaya sayıları grafiği

Çizelge 7.18: Davutpaşa Caddesi yaya sayılarına göre hafta içi ve haftasonu karşılaştırması

Zaman Dilimi	Haftaiçi Toplam Yaya Sayısı (kişi/saat)	Haftasonu Toplam Yaya Sayısı
10.00- 10.10	1380	1698
13.00- 13.10	2316	2682
16.00- 16.10	3870	6114
19.00- 19.10	2628	4320



Şekil 5.30: Davutpaşa Caddesi yaya sayılarına göre hafta içi ve haftasonu karşılaştırması

Davutpaşa Caddesinde haftaiçi ve haftasonu yapılan yaya sonuçlarından çıkan sonuçlara göre; haftaiçi ve haftasonunda kullanıcı yoğunluğu farklılık göstermekte ancak yoğunluk değişimi eğrileri birbirine paralel gelişim sergilemektedir. Marmara Caddesi'nde yoğunluk değişimi farklı seyretmekteydi. Haftaiçi sabah saatlerinde Davutpaşa Caddesi'nin kullanım yoğunluğunun az olduğu, öğle saatlerinde yoğunluğun arttığı ve saat 16.00'da yapılan sayımlarda günün en fazla kullanıcı sayısının tespit edildiği gözlenmektedir. Öğleden sonra sayımında belli bir düşüş yaşansa da cadde yoğun olarak kullanılmakta ve bu yoğunluk akşam saatlerinde, iş çıkışları ve eve dönüşler nedeniyle de artış göstermektedir.

Haftasonunda da sabah saatlerinde kullanıcı yoğunluğu oldukça azdır. Bu sayı haftaiçi aynı saatte belirlenen rakamlardan daha düşük bir sayıdır. Ancak öğle saatlerinden itibaren caddedeki yaya sayısı artış göstermektedir. Haftasonu öğlene kadar düşük seyreden kullanıcı sayıları öğleden sonra haftaiçi olduğu gibi hızla artarak, saat 16.00'da yapılan sayımlarda en yüksek kullanıcı yoğunluğuna ulaşmaktadır. Bu sayı hafta içinde aynı saatte ölçülen kullanıcı yoğunluğunun yaklaşık iki katı olarak karşımıza çıkmaktadır. Akşamları ise caddenin yoğunluğu bir miktar düşüş göstermekle birlikte yine haftaiçiye göre daha kalabalık bir seyir göstermektedir.

5.3.3 Davutpaşa Caddesi yayalaştırmasının amaçları ve içeriği

Davutpaşa Caddesi'nin araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılması konusu, 1996 yılında Esenler belediyesi, Fen İşleri Müdürlüğü'nce gündeme getirilmiştir. Bölgedeki ulaşımın yeniden planlanması, caddenin ve Cumhuriyet Meydanının yeniden düzenlenmesi işinin projelendirilmesi için çalışmalara başlanmıştır. Şekil 5.31'de Davutpaşa Caddesinin yayalaştırılmadan önceki hali görülmektedir. Daha sonra İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığında alınan 02.09.1996 tarihli ve 96/8-12 numaralı UKOME kararıyla Davutpaşa Caddesi'nde bir yayalaştırma ve çevre trafik düzenlemesi projesinin gerçekleştirilmesi kabul edilmiştir. İBB Yatırım ve Projeler Daire Başkanlığı, Yatırım Planlama Müdürlüğü tarafından hazırlanan proje uygulamaya koyulmuştur. Davutpaşa Caddesi Eylül 1999 tarihinden itibaren yayalaştırılmış cadde olarak hizmete açılmıştır. Daha sonra da İBB tarafından 2005 ve 2006 senelerinde caddede yenileme projeleri uygulanmıştır. İlk projelerde yollar beton kilit taşı ile döşenirken, 2006'daki projeyle cadde granit taş döşenmiştir (Şekil 5.32). Ayrıca mevcut bitkilere ek bitkilendirmeler de yapılmıştır (İBB, 2007).



Şekil 5.31: Davutpaşa Caddesinin yayalaştırılmadan önceki hali



Şekil 5.32: 2006'da Davutpaşa Caddesine granit taş döşenmesi





Şekil 5.33: Davutpaşa Caddesi'nden görünüm

Davutpaşa Caddesinde yapılan yayalaştırma uygulamasında amaçlar şunlardır:

- Yayaalar için tozdan, araç gürültüsü ve hava kirliliğinden arınmış bir alışveriş aksı oluşturmak.
- Perakende ticaretin yoğun olduğu caddede halka rahat alışveriş imkanı sağlayabilmek.
- Esenler'de halkın araç engeli olmadan rahatça dolaşabileceği, nefes alabileceği bir mekan yaratmak
- Bölgenin ticari açıdan hareketlenmesini sağlamak, insanları alışveriş yapmaya teşvik etmek,
- Alanın sosyal açıdan canlanmasını sağlamak,
- Merkezi bir yer olan Cumhuriyet Meydanı ve çevresine halkı çekerek, merkez olma olgusunu desteklemek.

5.3.4 Farklı kullanıcı grupları açısından projenin etkileri

Yayalaştırmanın etkilerini tespit edebilmek için Davutpaşa Caddesi'nde de belirlenen kullanıcı grupları; caddedeki adalarda oturan hane halkı, çalışan işyeri sahipleri, çalışan elemanlar ve caddedeki adalarda oturmayıp caddeyi kullanan ziyaretçilerdir. Çalışmanın hipotezlerinin kanıtlanması için yukarıdaki gruplara anketler yapılmıştır.

Anket sayıları belirlenirken bu caddede de işyerleri günlük, haftalık, aylık ve yıllık ihtiyaçlara cevap verebilme koşullarına göre bir sınıflamaya daha sokulmuştur. Bu sınıflamaya göre Davutpaşa Caddesinde belirlenen işyerleri türleri ve dağılımı Çizelge 5.19'daki şekilde olmuştur.

Çizelge 5.19: Davutpaşa Caddesi kullanım sıklığına göre işyerleri türleri ve dağılımları

DAVUTPAŞA CADDESİ İŞYERLERİNİN KULLANIM SIKLIĞINA GÖRE SINIFLANDIRILMASI	GÜNLÜK	HAFTALIK	AYLIK	YILLIK
				Mobilya, ev eşyası, elektronik 27
		Lokanta, eğlence 40		
			Bankacılık, finans, değerli eşya 21	
	Yiyecek, içecek, tekül ürünleri 11			
		Kozmetik, temizlik, kimyasal ür. 4		
		Kişisel eşya ve kişisel bakım 27		
	Kitap, gazete, kırtasiye 2			
			Tekstil ve deri 49	
			Sağlık ür. ve sağlık hizmetleri 8	
				Büro işleri 44
				Küçük imalat ve kişisel eşya tamiri 7
				İnşaat ve altyapı ürünleri 5
			İş merkezi, çarşı 14	
			Kamu hizmetleri 14	
	Eğitim hizmetleri 7			
		Diğer (çiçekçi, fotoğraf, depo) 8		
	Toplam 20	Toplam 79	Toplam 106	Toplam 83

Davutpaşa Caddesi için de yapılacak işyeri sahibi ve çalışan anketlerinde sayı belirlenirken yukarıdaki sınıflamada belirtilen grupların %4'ü alınmıştır. Buna göre Davutpaşa Caddesi'nin anket sayıları aşağıdaki gibi belirlenmiştir.

Çizelge 5.20: Davutpaşa Caddesi için anket sayıları

KULLANICI GRUPLARI	ANKET SAYISI
HANE HALKI	22
İŞYERİ SAHİPLERİ	13
İŞYERLERİNDE ÇALIŞAN ELEMANLAR	13
YAYA OLARAK KULLANICILAR	26

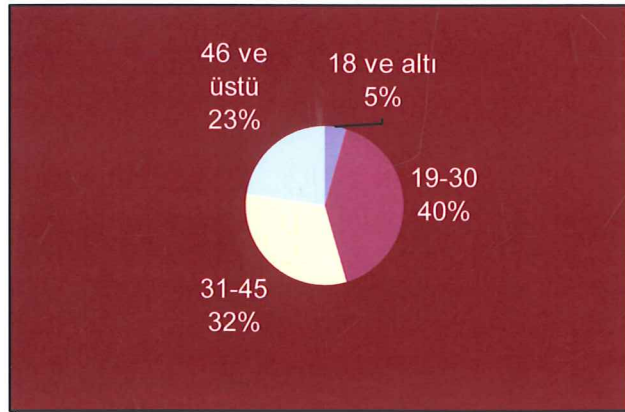
Anket sayıları belirlenirken işyeri sahipleri ve elemanlarla yapılacak anketlerde yukarıdaki sınıflamalar dışında tutulan caddelerdeki pasaj içlerindeki dükkanlardan da 1'er örnek olmak üzere Davutpaşa Caddesi'nde de 1'er anket daha dahil edilmiştir.

5.3.4.1 Kullanıcı grubu 1: Hane halkı

Bu bölümde Esenler Davutpaşa Caddeleri üzerinde bulunan adalardaki binalarda ikamet eden hane halkıyla yapılan anket çalışması bulguları verilmektedir. Davutpaşa'da 22 konutta anket çalışması yapılmıştır.

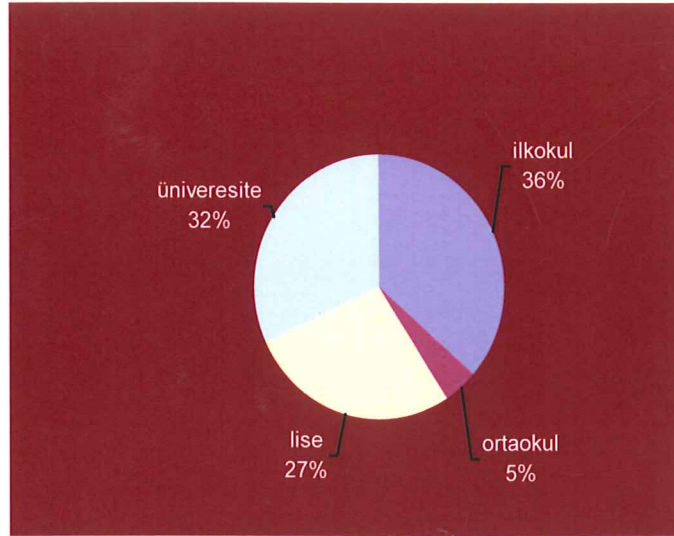
Anket çalışmasında yöneltilen soruların ilk bölümü kullanıcı kimliğine ve konut kullanımına ilişkin bilgilerden oluşmaktadır. Bu ilk bölümdeki sorular kullanıcılara yöneltildiğinde kullanıcı gruplarına göre karşımıza şu sonuçlar çıkmaktadır.

Davutpaşa Caddesinde katılımcıların %59'u kadın, %41'i ise erkektir. Yaş dağılımlarına göre 18-54 yaş aralığında kişilerle görüşülmüştür. Katılımcıların büyük çoğunluğu %40'lık oranla 19-30 yaş arasındadır.



Şekil 5.34: Davutpaşa hane halkı anketinde yaş dağılımı

Konutlarda anket görüşmesi yapılan kullanıcıların eğitim durumları Davutpaşa Caddesi için Şekil 5.35’de görülmektedir. Buna göre Davutpaşa Caddesi’nde katılımcıların büyük çoğunluğu olan %36’lık dilim ilkokul mezunlarını temsil etmektedir. Ancak buna rağmen ardında en yüksek ikinci dilimde %32’lik oranla üniversite mezunları ve öğrenciler bulunmaktadır.



Şekil 5.35: Davutpaşa Caddesi konut grubu anketinde yaş dağılımı

Hane halkının meslekleri ile ilgili alınan bilgiler ise şöyledir: Davutpaşa Caddesi’nde 11 Ev hanımı, 2 öğrenci, 2 memur, 1’er tane de mühendis, kuaför, öğretmen, muhasebeci, serbest meslek sahibi ve bankacı bulunmaktadır.

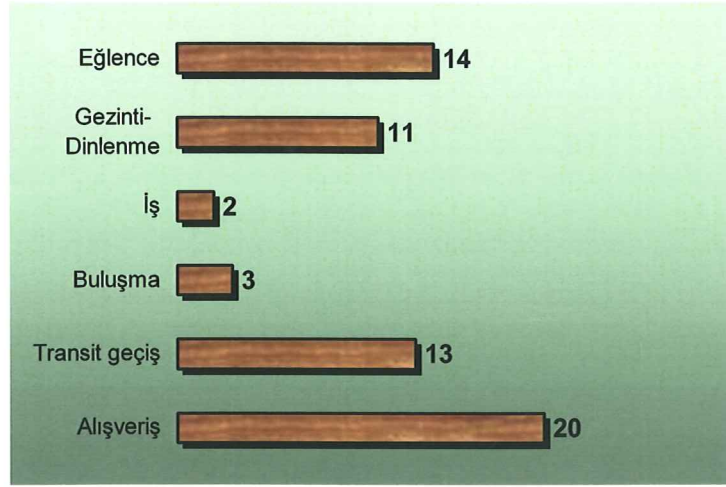
Hane halkı grubunda ankete devam edilebilmesi için ne zamandan beri bu evde oturdukları sorulmuş ve alınan cevap yayalaştırma tarihinden önce olduğu durumlarda anket sorularına devam edilmiştir. Buna göre Davutpaşa Caddesi’nde anket yapılan 22 kişi 1970-1999 tarihleri arasındaki farklı tarihlerden beri burada ikamet etmektedirler.

Ankete katılanların caddenin yayalaştırılmasından farklı etkilenmelerine neden olacağı düşünüldüğünden, oturdukları konutun mülkiyet durumuna ilişkin bir soru da sorulmuştur. Davutpaşa Caddesinde katılımcıların %45’i kendi evinde oturuyor, %55’i ise kira ödüyor. Bu caddede emlak değerleri artışları sorulduğunda 4 kişi değişmediği cevabını verirken, diğer 18 kişi ise artışların %30 ila %70 arasında değiştiğini işaret ediyor.

Anket sorularında konutlarda ikamet eden kişi sayısı da sorulmuştur. Buna göre Davutpaşa Caddesi'nde 22 konutta toplam 82 kişi yaşamaktadır. Buna göre Davutpaşa Caddesinde de toplam yaklaşık 2050 kişi bulunmaktadır. Bu sayı ile caddeleri bir şekilde kullanmak durumunda olan önemli bir kullanıcı potansiyelini ortaya koyulmaktadır.

Anket sorularının ikinci bölümünde ise katılımcıların caddeyi kullanımlarına ve tasarımını beğenilerine yönelik sorular yöneltilmiştir.

Davutpaşa Caddesi kullanım amaçları olarak %90 oranında katılımcılar alışveriş seçeneğini, %63 oranında eğlence, %59 oranında transit geçiş, %50 oranında gezinti ve dinlenme seçeneklerinin işaretlendiği tespit edilmiştir.



Şekil 5.36: Davutpaşa Caddesinin bölgedeki hane halkı tarafından kullanım amaçları dağılımı

Konut sakinlerine araçlarının olup olmadığı ve varsa park yeri olarak nereyi kullandıkları sorulmuştur. Davutpaşa Caddesi'nde 13 kişi aracının olmadığını 9'u olduğunu söylemiş ve bu 9 kişinin tamamının park yeri olarak yol kenarını kullandığı belirtilmiştir.

Anket sorularının ikinci bölümünde ayrıca katılımcılara caddeyi yapısal özellikleriyle değerlendirdiklerinde beğenip beğenmedikleri de sorulmuştur. Caddenin tasarımını beğenenler için beğendikleri özellikler, beğenmeyenler içinse beğenmedikleri şeylerin neler olduğu ve caddede düzenleme açısından neler yapılmasını istedikleri belirlenmiştir. Bu duruma göre; görüşülen kişilerin % 68'i caddenin düzenlemesini beğendiğini, %32'si ise beğenmediğini belirtmiştir. Bu doğrultuda Davutpaşa Caddesi'nde beğenilen ve beğenilmeyen özellikler katılımcılar tarafından söyleniş sırasına göre aşağıdaki gibi sıralanmıştır.

Beğenilen özellikler:

1. Döşeme malzemesi (%27)
2. Aydınlatma (%22)
3. Caddenin düzenlemesindeki sadelik (%9)

Cadde üzerindeki beğenilmeyen düzenlemeler ise şunlardır:

1. Yeterli bitkilendirme olmayışı, betonlaşma (%18)
2. Kirlı görüntü, çöp kutularının kullanışsızlığı (%18)
3. Oturma alanları olmayışı (%9)

Davutpaşa Caddesi'nde yapılması istenen şeyleri de şu şekilde sıralamışlardır:

1. Oturma alanları olsun (%40)
2. Biraz daha bitkilendirme ile yeşil görünüm kazandırılın (%36)
3. Alanın bir yerinde çocuk parkı olsun (%22)
4. Caddeye saksılarda renkli çiçekler yerleştirilsin (%18)
5. Çöpler için büyük kullanışlı kutular koyulsun (%18)
6. Aydınlatma armatürleri daha şık tasarımlar olsun (%9)
7. Su ögesi koyulsun (%9)
8. Böyle kalsın, bir şey yapılmasın (%4)

Bölge sakinlerine uygulanan anket çalışmasının 3. ve son bölümünde ise yayalaştırma uygulaması ile ilgili olarak, caddenin çevresinde yaşayan biri için yayalaştırmanın faydaları ve zararları olup olmadığı, varsa bunların neler olduğu ve fayda mı yoksa zararın mı ağır bastığı sorulmuştur.

Davutpaşa Caddesi'nde yayalaştırmadan sağlanan faydalar sırasıyla aşağıdaki gibidir.

1. Rahat ve araç engelsiz gezinti olanağı sağlanması (%59)
2. Bölge ilçenin seçkin bir mekanı oldu, tanınırlığı arttı, canlılık ve değer kazandı (%59)
3. Araç gürültüsünün azalması (%32)
4. Araç engeli olmadan kolay ve rahat alışveriş imkanı sağlanması (%27)
5. Alışveriş yapılacak mağaza çeşitliliğinin artması (%18)
6. Çocuklarla da güvenli bir şekilde rahat dolaşılabilmesi (%18)
7. Toz kalkmasının ve egzoz dumanının azalması (%18)
8. Güvenliğin artırılması (%4)

Davutpaşa’da katılımcıların % 59’u yayalaştırmanın kendileri açısından bir zararı olmadığını belirtmiştir. %41’lik bir kısım ise aşağıdaki zararları sıralamıştır.

1. Araç park yeri sorununun artması (%18)
2. Kalabalık ve kargaşanın çoğalması (%9)
3. Başboş dolaşan yabancı insanların çoğalması, özellikle geceleri güvenliğin bozulması (%4)
4. Kiraların normalin çok üzerinde artması (%4)
5. Kirliliğin artması (%4)
6. Mağazaların ve caddedeki kullanıcıların gürültüyü arttırması (%4)

Katılımcıların %90’ı fayda sağladıklarını, %10’u ise yayalaştırmanın zararlarının ağır bastığını savunmaktadır.

Katılımcıların kendi cümleleriyle yayalaştırmanın fayda ve maliyet getiren tarafları kaydedildikten sonra bir de yayalaştırma uygulamalarında fayda sağlanması amaç olarak gösterilen gürültü, güvenlik, alışveriş, kirlilik, estetik görünüş ve ulaşım konularında yayalaştırmadan sonra nasıl değişim yaşandığı hakkında fikir belirtmeleri istenmiştir.

Çizelge 5.21: Davutpaşa Caddesi’nde hane halkının yayalaştırma sonrasındaki görüşleri

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından	%77	%13	%10
Güvenlik açısından	%36	%40	%22
Alışveriş olanağı	%90	%10	-
Kirlilik unsurları açısından	%45	%55	-
Estetik güzellik açısından	%86	%10	%4
Ulaşılabilirlik açısından	%31	%59	%10

Son olarak katılımcılara belediyelerin caddeleri yayalaştırma amaçları aktarılmış ve bu amacı ne ölçüde gerçekleştirebildikleri yönündeki fikirleri sorulmuştur. Davutpaşa Caddesi’nde hane halkının %50’si kısmen, %50’si de tamamen amacı gerçekleştirdiklerini söylemişlerdir.

5.3.4.2 Kullanıcı grubu 2: İşyeri sahipleri

Esenler Davutpaşa Caddeleri üzerinde bulunan adalardaki ticaret birimlerinde çalışan işyeri sahipleri ile yapılan görüşmeler sonucunda aşağıdaki bulgulara varılmıştır.

İşyeri sahiplerine yapılan anket çalışmasının ilk bölümünde işyeri ve işyerine ulaşımı ile ilgili sorular yöneltilmiştir. Davutpaşa Caddesinde görüşülen işyerleri 1989-1999 yılları arasında faaliyete geçmiş işletmeler olarak karşımıza çıkmaktadır. Burada da işyerleri gece saat 19-23 arası saatlere kadar faaliyet göstermektedir.

İşyeri sahiplerinin Davutpaşa Caddesi'ndeki işyerlerine ulaşımının nasıl sağlandığı sorulduğunda alınan yanıtlar şöyledir: işyerine aracıyla gelenlerin oranı %61, toplu taşıma yoluyla gelenler %15, yaya olarak gelenler ise %23 oranındadır. Caddeye özel araçla gelenlerin ise tamamı araç park yeri olarak yol kenarlarını kullanmaktadır.

Caddeler üzerindeki işyerlerinde çalıştırılan eleman sayıları ise Davutpaşa'da anket yapılan örnekler için 49'dur.

İşsahipleri için hazırlanan anketin ikinci bölümünde yayalaştırma uygulaması ile ilgili sorular sorulmuştur. İşyerlerinin mülkiyetine bakıldığında Davutpaşa'da iş sahiplerinin %69'u kirada iken %31'i kendine ait işyerinde faaliyet göstermektedir. Kira artışları burada yayalaştırmadan sonra %50 ila %100 oranında artış göstermiştir.

Ardından yayalaştırma sonucunda işyerinin müşteri sayısındaki değişim ve bu değişimin ciroya nasıl yansıdığı ile ilgili sorular sorulmuştur. Caddede esnafın %23'ü değişim olmadığını, %77'si ise müşteri sayısının da cironun da %20 ila %100 arasında artış gösterdiğini savunmaktadır.

Caddelerdeki iş sahiplerine yayalaştırmanın fayda ve zararları olup olmadığı sorulduğunda şu fayda ve zararlar sıralanmaktadır.

Faydalar:

1. Cadde daha çok bilinen bir alan oldu bu durum işyerlerinin daha çok insan tarafından tanınmasını sağlaması (%46)
2. Sürekli tüketim alışkanlığı yaratması nedeniyle müşteri sayısında artış (%46)
3. Müşteri için rahat alışveriş olanağı sağlaması (%30)

4. Rahat ve engelsiz dolaşım (%23)
5. İşyerinin önünün otomobil park edilmesiyle kapanmaması ve açık olması (%15)

Zararları:

1. Zararı olmadı (%46)
2. Araç park yeri bulma sorunu arttı (%30)
3. Kiralardaki yüksek oranda artışlar (%30)
4. Seçkin müşteri azaldı, gelen müşterinin alım gücü düşük (%23)
5. Mal boşaltımı zorlaştı (% 15)

Yukarıda belirtilen fayda ve zararlar doğrultusunda fayda mı yoksa zarar mı ağır basıyor sorusuna katılımcıların % 84'ü fayda, %16'sı da zarar şeklinde yanıt vermiştir.

Caddelerin düzenlemesini beğenip beğenmedikleri sorusuna ise verilen cevaplarda %61 oranında beğeniyorum, %49 oranında beğenmiyorum şeklindedir. Davutpaşa Caddesinde düzenlemenin beğenilen ve beğenilmeyen yönleri aşağıdaki gibidir.

Beğenilen yönler:

1. Sade bir düzenleme olması, karmaşa yaratılmaması (%46)
2. Aydınlatması (%15)
3. Döşeme elemanları (%15)

Beğenilmeyen yönleri:

1. Betonlaşmanın artması, bitkilendirmenin az olması(%38)
2. Döşeme malzemelerinin oturmaması (%30)
3. Oturma alanlarının olmaması(%15)
4. Çöp kutularının kullanışsızlığı (%15)

Davutpaşa Caddesi için işyeri sahiplerinin istekleri ise şöyle sıralanmaktadır:

1. Dinlenmek için oturma alanları olmalı (%54)
2. Bitkilendirme arttırılmalı (%46)
3. Renkli çiçekler olan saksılar yerleştirilsin (%23)
4. Döşeme malzemesi düzeltilmeli (%15)
5. Temizliğe özen gösterilmesi için çöp kutuları değiştirilmeli (%15)

6. Böyle kalsın, değiştirilmesin (%7)

Belediyenin belirttiği yayalaştırma amacı işyeri sahiplerine ileildiğinde Davutpaşa Caddesinde %54 kısmen, %46'sı da tamamen amacın gerçekleştiğini savunmaktadır.

Son olarak bir de yayalaştırma uygulamalarında fayda sağlanması amaç olarak gösterilen gürültü, güvenlik, alışveriş, kirlilik, estetik görünüş ve ulaşım konularında yayalaştırmadan sonra nasıl değişim yaşandığı hakkında fikir belirtmeleri istenmiştir. Bu soruya alınan cevaplar aşağıdaki gibidir.

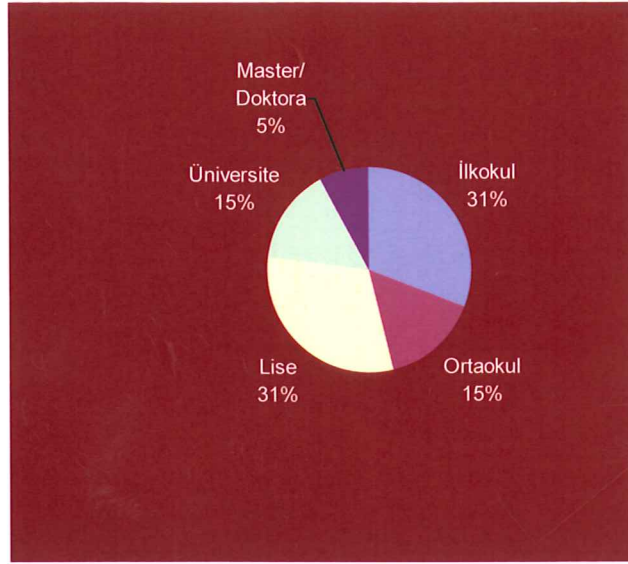
Çizelge 5.22: Davutpaşa Caddesi'nde işyeri sahiplerinin yayalaştırma sonrasındaki görüşleri

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından	%38	%16	%46
Güvenlik açısından	%31	%46	%33
Alışveriş olanağı	%100	-	-
Kirlilik unsurları açısından	%27	%27	%46
Müşteri sayısı	%76	%24	-
Estetik güzellik açısından	%86	%7	%7
Ulaşılabilirlik açısından	%15	%61	%24

5.3.4.3 Kullanıcı grubu 3: İşyeri çalışanları

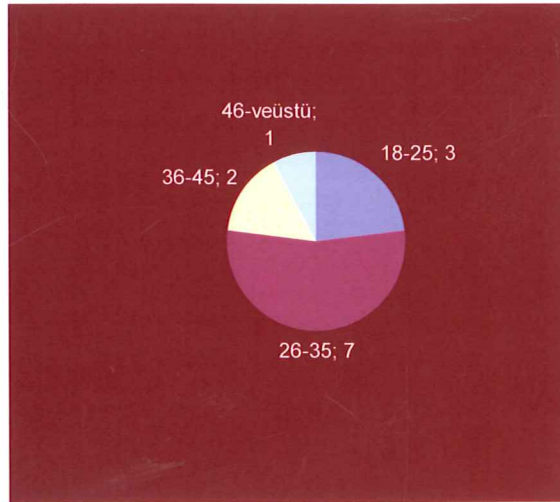
Esenler Davutpaşa Caddeleri üzerinde bulunan adalardaki ticaret birimlerinde faaliyet gösteren işyerleri için daha önce yapılan kullanım sıklığı sınıflandırmasına göre ortaya çıkan sayılarda işyerinden birer çalışanla görüşülerek ile yapılan görüşmeler sonucunda aşağıdaki bulgulara varılmıştır.

Bu gruptaki anketlerde birinci bölümde çalışanın kimliği ve işi ile ilgili sorular bulunmaktadır. Bu bölümden elde edilen bilgilere göre Davutpaşa Caddesi'nde çalışanların %61'i erkek, %39'u ise bayandır. Katılımcıların eğitim durumuna bakıldığında en yüksek oran %31 ile ilkökul ve lise mezunlarının bulunduğu dilimdir. Burada üniversite mezunu oranı %20 ye düşmektedir.



Şekil 5.37: Davutpaşa Caddesi çalışanlarının eğitim durumu

Çalışanlarla yapılan anketlerde yaş durumuna göre dağılımlarda ise yoğun olarak Davutpaşa'da %54'lük oran ile 26-35 yaş aralığındaki elemanlar çalışmaktadır. Görüşülen kişiler 8 ila 27 yıl arasında burada çalışmaktadır.

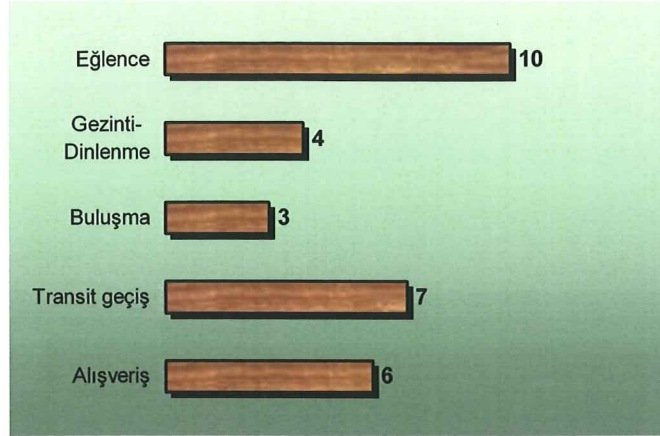


Şekil 5.38: Davutpaşa Caddesi çalışanlarının yaşa göre dağılımı

Çalışanların mesai saatleri ortalama sabah 9.00 akşam 21.00'dır. Bu durum bu saatlerde caddedeki yoğunluğun arttığını göstermektedir.

Çalışanların işyerine ulaşım yolları %46'lık bir oranla toplu taşıma ile, %30'luk oranla özel otomobille ve %15'lik oranla yaya olarak gerçekleşmektedir. Özel araçla gelenlerin tamamı otopark sıkıntısı nedeniyle yol kenarını park alanı olarak kullanmaktadır.

Anket sorularının 2. bölümünde ise çalışanın caddeyi kullanımına ilişkin sorular yer almaktadır. Çalışanların iş dışında caddeyi kullanım amaçları arasında eğlenceye yönelik kullanımlar, Davutpaşa’da %76 ile en yüksek orana sahiptir.



Şekil 5.39: Davutpaşa Caddesinin çalışanları tarafından kullanım amaçları dağılımı

Çalışanlara yayalaştırılan caddelerin düzenlemesini beğenip beğenmedikleri sorulduğunda Davutpaşa Caddesinde düzenlemeyi beğenenlerin oranı %53 olmuştur. Davutpaşa Caddesi işyeri çalışanları için ise caddenin beğenilen ve beğenilmeyen düzenleme yönleri aşağıdaki gibi sıralanmıştır:

Davutpaşa Caddesi düzenlemesinin beğenilen yönleri:

1. Sade bir düzenleme olması, yürüyüşü engelleyen donatıların bulunmaması (%30)
2. Aydınlatmanın yeterli düzeyde sağlanması (%30)
3. Döşeme malzemesinin kalitesi (%23)

Beğenilmeyen özellikler ise şöyle sıralanmaktadır:

1. Döşeme malzemesinin oturmaması (%30)
2. Çöp kutularının kullanışsızlığı (%23)
3. Aydınlatma armatürleri (%15)
4. Oturma yerlerinin olmaması (%15)

Yukarıda belirtilen fikirler üzerine caddede yapılmasını istedikleri düzenlemeler ise aşağıdaki gibidir:

1. Bitkilendirme artırılmalı (%38)

2. Oturma alanları yapılmalı (%30)
3. Döşeme malzemesi yenilenmeli (%30)
4. Çöp kutuları daha kullanışlı olmalı (%23)
5. Aydınlatma elemanları daha estetik olmalı(%15)

Anketin 3.bölümünde ise çalışanlara da yine yayalaştırma ile ilgili sorular yöneltilmiştir. Yayalaştırmanın kendileri açısından fayda ve zararları aşağıdaki gibi belirtilmiştir. Davutpaşa Caddesi için fayda ve zararlar çalışanlara göre şöyle sıralanmıştır:

1. Rahat ve araç engelsiz dolaşım (%53)
2. Esenler de tek olan merkezi ve düzenli bir mekanda çalışıyor olmak (%38)
3. Müşteri sayısında artış (%38)
4. Araç gürültüsünün azalması (%23)
5. Ulaşımın kolaylaşması (%15)
6. Toz ve egzoz gazı dumanının azalması (%7)

Davutpaşa'da çalışanların % 38'i yayalaştırmanın zarar yaratan etkileri olmadığını söylemiştir. Diğer çalışanlar tarafından belirtilen zararlı etkiler ise şöyledir:

1. Araçlar için park edilecek yerlerin azalması (%46)
2. Seçkin müşterinin azalması, gelen müşterinin alım gücünün düşük olması (%23)
3. Mal girişinde sorun yaşanıyor olması (%15)

Yayalaştırmanın etkilerinden hangisinin ağır bastığı sorusuna cevap olarak Davutpaşa Caddesinde çalışanların %92'si fayda yanıtını vermiştir.

Çalışanlara da belediyelerin bu caddeleri yayalaştırma amaçları aktarıldığında, soruya %53'lük bir kesim tamamen gerçekleşti, %47'lik bir kesim ise kısmen gerçekleşti yanıtını vermiştir.

Son olarak bir de yayalaştırma uygulamalarında fayda sağlanması amaç olarak gösterilen gürültü, güvenlik, alışveriş, kirlilik, estetik görünüş ve ulaşım konularında yayalaştırmadan sonra nasıl değişim yaşandığı hakkında fikir belirtmeleri istenmiştir. Bu soruya alınan cevaplar aşağıdaki gibidir.

Çizelge 5.23: Davutpaşa Caddesi'nde çalışanların yayalaştırma sonrasındaki görüşleri

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından	%84	-	%16
Güvenlik açısından	%62	%38	-
Alışveriş olanağı	%92	%8	-
Kirlilik unsurları açısından	%23	%38	%39
Müşteri sayısı	%70	%30	-
Estetik güzellik açısından	%76	%16	%8
Ulaşılabilirlik açısından	%16	%38	%46

5.3.4.4 Kullanıcı grubu 4: Ziyaretçiler

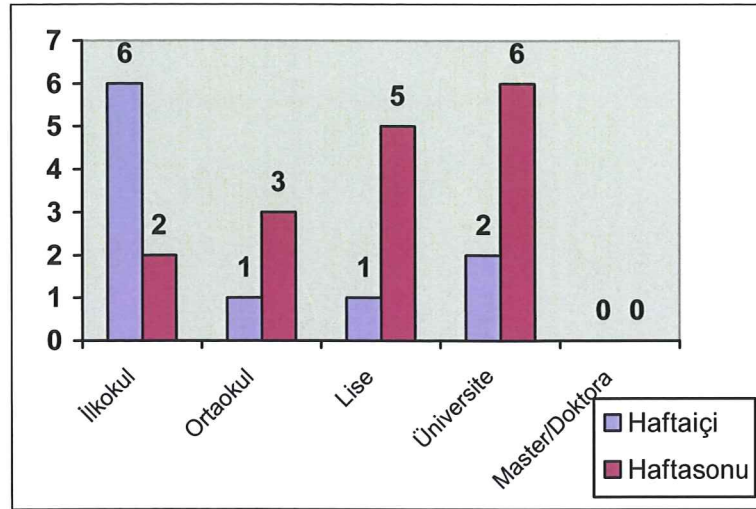
Alansal analizler kapsamında yapılan yaya sayımları doğrultusunda caddeler üzerindeki binalarda ikamet etmeyip buraya gelen kullanıcılarla yapılacak anket sayıları belirlenmiştir. Buna göre Davutpaşa Caddesi kapsamında uygulanan anket sayıları Çizelge 7.24'te gösterilmiştir.

Çizelge 5.24: Davutpaşa Caddesi yaya anketi dağılımı

Saatler	Haftaiçi	Haftasonu
10.00	1	1
13.00	2	3
16.00	4	7
19.00	3	5
TOPLAM	10	16

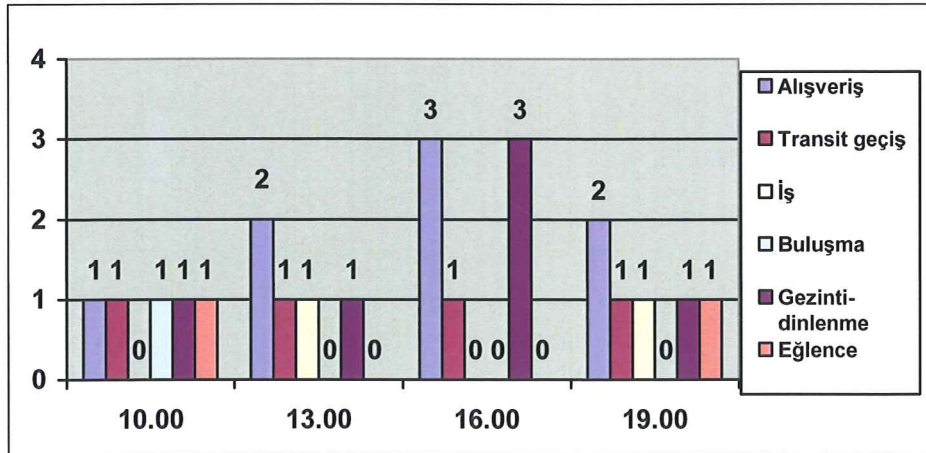
Yapılan anketler sonucunda ortaya çıkan bulgular her iki cadde için hafta içi ve hafta sonu farklı saat aralıklarına göre belirtilmiştir. Anketin uygulanmasına başlanmadan önce ilk olarak yayalara ikamet ettikleri yer sorulmuş ve bu cadde üzerindeki adalar dışında oturan kişilerle anket yapılmıştır. İlk bölümdeki kullanıcı kimliğine ilişkin elde edilen bilgiler aşağıda anlatılmıştır.

Haftaiçi caddeye gelenlerin toplamda %90'ı, haftasonu ise %68'i Esenler'de ikamet edenlerden kişilerden oluşmaktadır. Haftaiçi bunların yarısı kadın, yarısı erkek, hafta sonu ise %62'si erkek, %38'i kadındır. Görüşmeye katılanların eğitim aşağıda gösterilmiştir.

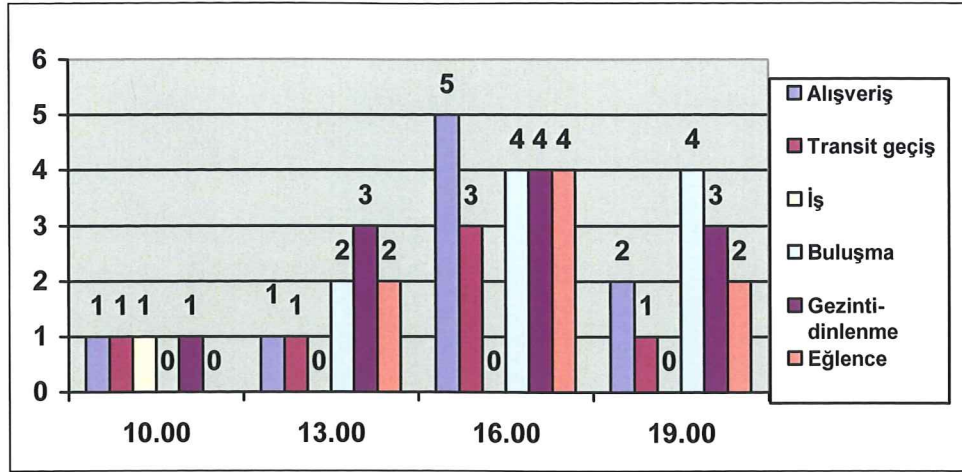


Şekil 5.40: Davutpaşa Caddesi kullanıcıları eğitim durumu

Anket sorularının ikinci bölümü ise caddeyi kullanımlarına ilişkin bilgilerin toplandığı sorulardan oluşmaktadır. Burada alınan cevaplar caddelere göre aşağıda belirtilmektedir. Davutpaşa Caddesinde yapılan ankette kullanım amaçları aşağıdaki grafiklerde olduğu gibidir.

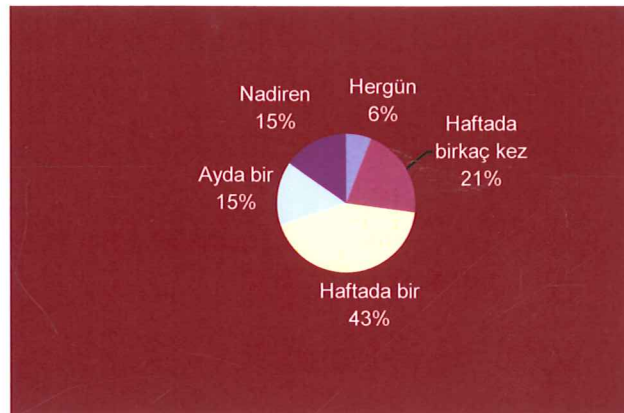


Şekil 5.41: Davutpaşa Caddesi haftaiçi kullanım amaçları dağılımı



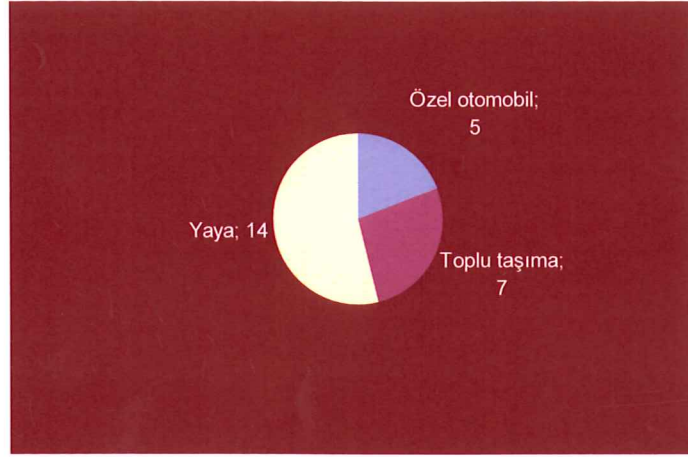
Şekil 5.42: Davutpaşa Caddesi haftasonu kullanım amaçları dağılımı

Katılımcıların caddeye geliş sıklıkları değerlendirildiğinde Davutpaşa Caddesi'nde kullanım sıklığı için %43 oranla en çok haftada bir kullanım olduğu gözlenmektedir.



Şekil 5.43: Davutpaşa Caddesi'nde yaya kullanım sıklığı

Davutpaşa Caddesi'ne gelen kullanıcıların buraya ulaşımını daha çok hangi araçlarla gerçekleştirdikleri incelendiğinde en büyük payı %54'lük bir oranla yaya olarak gelenler oluşturmaktadır (Şekil 5.44). Özel otomobille gelenlerin tamamı yol kenarına park etmektedirler.



Şekil 5.44: Yayaların Davutpaşa Caddesi'ne ulaşım araçları

Bu gruptaki kullanıcılara da yayalaştırılan caddelerin düzenlemesini beğenip beğenmedikleri sorulduğunda Davutpaşa Caddesinde düzenlemeyi beğenenlerin oranı %62 olmuştur. Davutpaşa Caddesi'nde kullanıcıların beğendiği düzenlemeler aşağıdaki gibidir.

1. Döşeme malzemesi (%19)
2. Sadeliği ve düzenli görüntüsü (%19)
3. Bitkilendirme (%11)

Beğenilmeyen yönleri:

1. Oturma alanları olmaması (%27)
2. Döşeme malzemesi (%8)

Kullanıcıların düzenleme hakkındaki beğendikleri ve beğenmedikleri yönleri belirttikten sonra caddeye neler yapılmasını istediklerine dair yorumları alınmıştır. Buna göre Davutpaşa caddesine yapılmasını istedikleri düzenlemeler aşağıdaki gibi sıralanmıştır.

1. Oturma alanları yapılsın (%50)
2. Bu haliyle kalsın (%26)
3. Bitkilendirme arttırılsın (%15)
4. Saksılı çiçekler koyulsun (%11)
5. Otopark için yer ayrılsın (%8)
6. Büfeler koyulsun (%3)
7. Çocuk parkı yapılsın (%3)
8. Aydınlatma elemanları yenilensin (%3)

Bu gruptaki anket çalışmasında da son bölüm yayalaştırmayla ilgili sorulardan oluşmaktadır. Davutpaşa Caddesi'nde caddeye gelenlerin %76'lık çoğunluğu geliş sıklıklarının arttığını söylemiştir.

Davutpaşa Caddesi'nde yayalar için fayda ve zararlar aşağıdaki gibi sıralanmıştır.

Faydaları:

1. Rahat ve engelsiz gezinti imkanı sağlanması (%61)
2. Kolay alışveriş imkanı sağlandı, çok çeşitli mağazalar açıldı (%50)
3. İnsanlarla iletişim halinde olunabilen, vakit geçirilebilecek bir mekan yaratıldı (%26)
4. Araç olmaması dolayısıyla güvenli yürüyüş sağlandı (%26)
5. Trafik stresinden arınmış, nefes alınabilecek bir mekana kavuşulması (%19)
6. Toz ve egzoz dumanı azaldı (%8)

Zararlı olan yönleri sorulduğunda bu caddede görüşülen kişilerin %77'si yayalaştırmanın kendileri açısından hiçbir zararı olmadığını söylemiştir. %33'lük kısım ise şu zararları sıralamıştır:

1. Araç park yeri bulma sorunu arttı (%19)
2. Kalabalıktan dolayı sakin ortam kayboldu (%14)

Davutpaşa Caddesinde genel olarak yayalaştırmasının faydası mı yoksa zararı mı ağır basıyor diye sorulduğunda %96'sı fayda yanıtını vermiştir.

Caddelerde belediyenin yayalaştırmadaki amacı aktarıldığında Davutpaşa Caddesi'nde kullanıcıların %50'si bu amacın tamamen, %46'sı kısmen gerçekleştirildiğini, %4'ü de hiç gerçekleştirilemediğini vurgulamıştır

Son olarak kullanıcılara yayalaştırma uygulamalarında fayda sağlanması amaç olarak gösterilen gürültü, güvenlik, alışveriş, kirlilik, estetik görünüş ve ulaşım konularında ne gibi değişiklikler olduğu sorulmuştur. Buna göre alınan cevaplar aşağıdaki gibidir.

Çizelge 5.25: Davutpaşa Caddesi'nde yayaların yayalaştırma sonrasındaki görüşleri

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından	%50	%37	%13
Güvenlik açısından	%42	%46	%11
Alışveriş olanağı	%85	%11	%4
Kirlilik unsurları açısından	%42	%34	%24
Estetik güzellik açısından	%77	%23	-
Ulaşılabilirlik açısından	%27	%50	%23

6 SONUÇ VE ÖNERİLER

Tez çalışmasında genel olarak amaçlanan, planlama ve tasarım ilkeleri açısından yayalaştırma konusunun irdelenmesi ve yayalaştırma projelerinin kullanıcılar üzerindeki çeşitli etkilerinin tespit edilerek değerlendirilmesi ile kente katkılarının belirlenmesidir. Bu amaç doğrultusunda tez kapsamında yapılan alan araştırmasıyla farklı tiplerde uygulanan yayalaştırma projelerinin farklı kullanıcılar üzerinde ne gibi etkileri olduğu belirlenmiş ve farklılıklar tespit edilmiştir. Bu etkilerin planlama ve tasarım ilkeleri dikkate alınarak değerlendirilmesi sonucunda da yayalaştırma projelerinin gerçekleştirilmesi aşamalarında fayda getirecek bazı planlama ve tasarım ipuçlarına değinilmiştir. Ayrıca elde edilen sonuçlar doğrultusunda yayalaştırma konusunda yapılabilecek çalışmalar için olası araştırma yörüngeleri de tespit edilmiştir.

6.1 Sonuçlar

Tez çalışmasında elde edilen tüm bilgiler doğrultusunda yayalaştırma projelerinin uygulanma amacı, çevresi ve proje maliyeti açısından birbirlerine göre farklılıklar taşıdığı tespit edilmiştir. Buna göre; ekonomiyi canlandırmayı amaçlayan ticaret odaklı yayalaştırmalar, tarihi değerleri korumayı amaçlayan koruma odaklı yayalaştırmalar ve sosyal etkileşimi canlı tutmayı, kent sağlığını geliştirmeyi amaçlayan rekreasyon odaklı yayalaştırmalar olmak üzere farklı tiplerde yayalaştırma projeleri gerçekleştirildiği ortaya koyulmuştur.

Politik kaygılarla yapılan planlama ve tasarım ilkelerinin arka planda bırakıldığı prestij amacı güden projelerin cadde kullanıcılarının beklentilerini karşılamadığı ve olumsuz sonuçlar oluşturduğu gözlenmiştir. Bu nedenle yayalaştırma projelerinden çevresel, ekonomik ve toplumsal faydanın sağlanabilmesi sorunu yayalaştırmadan etkilenecek kullanıcıların projeye katılımlarının ne ölçüde gerçekleştirilebildiği konusuna bağlanmıştır.

Tezin içeriğinde bahsedilen planlama ve tasarım ilkelerine bağlı kalınarak, halkın katılımıyla gerçekleştirilen yayalaştırma projelerinin kent üzerinde ekonomik, çevresel ve toplumsal açıdan fayda sağladığı belirtilmiştir. Yayalaştırma ekonomik açıdan perakende ticareti hareketlendirme, toplumsal açıdan sosyal ilişkileri geliştirme, çevresel açıdan kent peyzajında kaliteyi arttırma şeklinde kente katkılar sağlamaktadır. Yayalaştırma uygulamalarının kente bu yönde faydalar kazandırabilmesi planlama ve tasarım aşamalarında projeden etkilenecek kullanıcıların beklentilerinin gerçekleştirilebilmesiyle ilgilidir.

Tez kapsamında İstanbul örneğinde yayalaştırma uygulamaları incelenerek çeşitli yönleriyle birbirine göre farklılıklar taşıyan iki yayalaştırılmış caddede, kullanıcılarla yapılan görüşmelerle ve anketlerle desteklenmiş bir alan araştırması yürütülmüştür. Avcılar ilçesi Marmara Caddesi ve Esenler ilçesi Davutpaşa Caddesi kapsamında gerçekleştirilen bu araştırmayla yayalaştırmanın farklı kullanıcılar üzerindeki etkilerinin karşılaştırmalı olarak sorgulanması amaçlanmıştır. Alan araştırması sonucunda kullanıcıların yayalaştırma konusunda olumlu- olumsuz yorumları ile uygulamaya yönelik çeşitli önerileri tespit edilmiştir. Her iki caddede de hane halkı, işyeri sahipleri, işyerlerinde çalışanlar ve araştırma alanında ikamet etmeyip caddeye gelen yayalarla yapılan anketlerde iki caddenin yayalaştırılması konusunda farklı görüşler ortaya koyulmuştur.

Marmara Caddesi yayalaştırması hane halkı, işyerlerinde çalışan elemanlar ve yayalar için; gürültünün azalması, daha iyi alışveriş olanağı sağlaması, kirliliğin giderilmesi ve estetik açılardan olumlu bir yaklaşım olarak görülürken, iş yeri sahiplerine göre kirliliğin artması, müşteri sayısının azalması ve ulaşımın zorlaşmasından ötürü olumsuz görülmüş, yalnızca estetik açıdan olumlu bir yaklaşım olarak nitelendirilmiştir.

Davutpaşa Caddesi'nde ise hane halkı, işyerlerinde çalışanlar ve yayalar için gürültünün azalması, alışveriş olanağının artması ve estetik açılardan olumlu görüşler belirtmiş, iş yeri sahipleri ise yayalaştırmanın alışveriş olanağını arttırdığını, alana müşteri çektiğini ve estetik açıdan daha iyi bir mekan yaratıldığı konusunda olumlu fikir verirken, gürültünün artması ve kirliliğin artması konularında yayalaştırmayı olumsuz bir yaklaşım olarak nitelendirmişlerdir.

Her iki caddede de yapılan anketlerde tüm kullanıcı gruplarında çoğunluk belediyelerin yayalaştırma amaçlarını kısmen ya da tamamen gerçekleştirdiğini söylemiştir. Ancak özellikle Marmara Caddesi'ndeki işyeri sahipleri bu amacın kendilerine fayda getirmediğini belirtmiştir.

Caddelerin tasarımlarını Marmara Caddesi'nde kullanıcılar çoğunlukla beğenmekte ancak konut ve işyeri sahiplerinin çoğunluğu beğenmemektedir. Bunun nedeni iş yeri sahipleri için tasarımdaki hatalar nedeniyle alışveriş miktarının düşmesi iken, konut sakinleri için ise özellikle geceleri evsizlerin caddeyi kullanımının artmış olmasıdır. Genel olarak bakıldığında büyük oranda bitkilendirme ile yeşil alanın artırılması ve oturma alanları olması, havuzlarla serinlik yaratılması bu caddenin beğenilen tasarım yönlerindendir ancak oturma alanlarının

caddenin her yerine yayılması, havuzların gelişigüzel tasarımı büyük oranla beğenilmeyen yönleri olmuştur.

Davutpaşa Caddesi'nde ise genel olarak düzenleme kullanıcıların büyük bir oranı tarafından beğenilmektedir. Karmaşa yaratılmadan sade bir düzenleme ile yolun yürüyüşe bırakılması çoğunluğun beğenisini toplamış, ancak dinlenecek alanlarının olmayışı eleştirilerek, caddenin belli bir noktasında oturma alanları olması istenmiştir. Beğenilmeyen bir özellik de alandaki bitkilerin yetersizliği ve çöp kutularının kullanışsızlığı olmuştur.

Anket görüşmesi yapılan kullanıcı gruplarında Marmara Caddesi'nde özel otomobille caddeye ulaşanların büyük bir kısmı park yeri olarak otoparkları kullanmaktadır. Davutpaşa Caddesi'nde ise otopark bulunmayışı sıkıntı yaratmaktadır.

Yayalaştırmayla birlikte normalin çok üstünde artan kira değerleri, iş sahipleri ve hane sakinleri için her iki caddede de uygulamanın olumsuz bir yanı olmuştur. Kira artışlarından en çok etkilenen iş sektörleri eğlence ve giyim sektörleri olmuştur. Büro gibi işyerlerinde ise kira artışı diğerlerine oranla daha az olmuştur.

İş sahiplerinin büyük bir oranı için Marmara Caddesi'nde yayalaştırmadan önce satışlarda önemli yer tutan, aracıyla gelen, alım gücü yüksek müşterinin yayalaştırmayla kaybedilmesi karşlarına çıkan önemli bir maliyet olmuştur. Müşteri sayısındaki artışın da ciroya çok fazla yansımadığını belirtmişlerdir. Ancak pasaj içlerinden giriş alan işyeri sahiplerinin çoğunluğu bu durumdan etkilenmemiştir, tersine büyük çoğunluğu geçmişe oranla işyerlerinin fark edilirliliğinin arttığını belirtmişlerdir. Her iki caddede de eczane, doktor muayenehanesi ve bürolar için müşteri sayılarında önemli değişiklik olmazken, yeme içme yerlerinde %100'e varan müşteri artışları olmuştur. Davutpaşa Caddesi'nde de alım gücü yüksek olan müşteri sayısı azalmıştır. Ancak burada Marmara Caddesi'ndeki oranlardaki kadar bir memnuniyetsizlik durumu ortaya çıkmamıştır.

Davutpaşa Caddesi'nde yapılan yaya anketlerinde kullanıcıların çoğunluğunun Esenler'de ikamet ettiği saptanmıştır. Marmara Caddesi'nde ise Avcılar ilçesi dışından da caddeye gelen kullanıcı oranı daha fazladır. Marmara Caddesi'nde haftaiçi ziyaretçilerin %39'u, haftasonu %48'i Avcılar dışından gelirken; Davutpaşa Caddesi'nde Esenler dışından caddeye gelenlerin oranı haftaiçi %10, haftasonu ise %32'dir. Bu durumda Marmara Caddesi'nin

Davutpaşa'ya göre daha fazla çekim gücüne sahip bir cadde olduğu, Davutpaşa'nın ise daha çok yerel nüfusa hizmet verdiği söylenebilir.

Yapılan anketlere göre her iki caddede de cadde üzerindeki işyerlerinin çoğunluğunun 22-24 saatlerine kadar açık olduğu tespit edilmiştir. Buna göre caddelerin gece geç saatlere kadar canlılığını sürdürdüğü söylenebilmektedir.

Genel olarak bakıldığında Marmara Caddesi'nin yayalaştırılması hane halkına, işyerlerinde çalışan elemanlara ve yayalara göre fayda getiren, işyeri sahiplerine göre ise daha çok zarar getiren bir uygulama olarak görülmektedir. Davutpaşa Caddesi'nin yayalaştırılmasının ise genel olarak yorumlandığında tüm kullanıcı grupları için daha çok fayda getiren bir uygulama olduğu sonucuna varılmıştır.

Bu sonuca, alan araştırması kapsamında yapılan anket çalışmasının bulgularından ve kullanıcı grupları ile yapılan görüşmeler sırasında alınan farklı yorumlardan yola çıkılarak ulaşılmıştır. Özellikle işyeri sahipleri ile yapılan görüşmelerde kaydedilen bazı yorumlar iki cadde arasındaki bu farklı sonucun nedenlerini ortaya koymaktadır. Bahsedilen yorumlardan bazıları şöyledir:

Marmara Caddesi'nde bazı işyeri sahipleri caddenin yayalaştırılmasının neden olduğu olumsuzlukları aşağıdaki cümlelerle dile getirmişlerdir.

“Burası ana caddeydi, çok yoğun araç trafiği vardı, şimdi cadde trafiğe kapatılınca trafik arka caddelere verildi ve çevrede trafik sıkıştı. Caddeye gelmek de gitmek de problem oldu. Otomobiliyle gelen kaliteli müşteriye de kaçırdık...”

“Marmara Caddesi trafiğe kapatılmaması gereken bir caddeydi. Bir kere seçkin müşteri azaldı, sonra park gibi oldu burası. İnsanlar vakit geçirmeye geliyorlar alışveriş yapmaya değil...”

“Burayı çekim merkezi haline getirdiler ancak bu sadece kargaşa yarattı. Boş zamanında insanlar buraya gezmek için geliyorlar. Dolaşırken mağazaya giriyorlar ancak alışveriş yapmadan çıkıyorlar.

Bu tür müşteriler yoğunlaştınca biz daha çok yoruluyoruz ama daha az kazanıyoruz...”

“Yayalaştırmadan önce zaten kaldırımlar genişti, caddeyi tamamen trafiğe kapatmanın bir anlamı yok. Şimdi trafiğe kapatılınca caddenin ortasına yaptıkları şu oturma yerleri ve havuzlar yerine tek şerit trafiğe izin verilseydi daha iyi olurdu...”

Davutpaşa Caddesi’nde ise yapılan görüşmelerde kullanıcılardan alınan yorumlarda yayalaştırmanın olumsuz yanlarından çok getirdiği faydalar vurgulanmış ve aşağıdaki cümleler dile getirilmiştir.

“Bu cadde trafiğe kapatıldıktan sonra caddenin tanınırlığı arttı. Esenler’de tek böyle bir yer bu yüzden de insanlar burayı daha çok tercih ediyor alışveriş için...”

“Park sorunu yaşıyoruz, mal indirmek zor oluyor ama müşteri rahat ediyor, araç engeli olmadan alışveriş yapabiliyor...”

“Müşteri arttı ama kiralar da arttı kazandığımız kiraya gidiyor. Yine de yayalaştırmadan sonra alanın prestiji arttı, canlılık kazandı o açıdan memnunuz...”

Tüm bu yorumlar ve anket bulguları doğrultusunda iki cadde arasında bazı kullanıcılar için yayalaştırma uygulamasının farklı etkiler yaratmasının sebebinin yayalaştırılan caddenin konumuna ve yayalaştırma sonrası uygulanan tasarımına bağlandığı anlaşılmaktadır. Buna göre:

- Marmara Caddesi’nin merkezi, yoğun ticari aktivite ve yoğun taşıt trafiğinin bulunduğu bir cadde olması, Davutpaşa Caddesi’nin ise çevre caddelere yönlendirildiğinde sıkışıklık yaratmayacak yoğunlukta bir araç trafiğine sahip olması ve yayalaştırmadan önce ticari aktivitenin daha az olması bu iki caddenin konum açısından yayalaştırılmasının getirdiği fayda ve zararların farklı olmasına sebep olmuştur.

- Marmara Caddesi'nde araçla gelen alım gücü yüksek müşterinin kaybedilmesi zarara neden olurken, Davutpaşa Caddesi'nde yapılan yorumlara göre, bu açıdan uğranan müşteri kaybı daha azdır. Çünkü Marmara Caddesi'ne göre daha yoğun konut yerleşimi olan cadde de yayalaştırmayla gelişen ticari aktivite bölge halkını alışveriş için daha çok buraya çekmiş ve bu da sağlanan faydanın Davutpaşa Caddesi'nde artmasına neden olmuştur.
- Marmara Caddesi tasarım açısından da işyeri sahipleri tarafından olumsuz yorumlanmıştır. Tasarım öğelerindeki zenginlik ve düzenlemedeki karmaşa caddenin alışveriş aksı yapısına ters düşmüştür. Oturma alanlarının bir yaya caddesi için gereğinden fazla olması bunların yanlış konumlandırılmaları sebebiyle fazla alan işgal etmesi caddenin alışverişten çok bir dinlenme ve eğlenme mekanı olarak kullanılmasına neden olmuştur. Davutpaşa Caddesi'nde ise tasarımın sade oluşu caddeye gelenleri yürümeye ve alışverişe yönlendirmiştir. Mevcut tasarımın yayalaştırma amaçlarıyla örtüşmesi nedeniyle de yayalaştırma tüm kullanıcılar için de fayda getiren bir uygulama olmuştur.

Araştırma sonucunda tüm bu tespitler gösteriyor ki; çalışmanın başında belirlenen “Yayalaştırma uygulamalarında ortaya çıkan etkiler yayalaştırma projesinin tipine göre farklılaşmaktadır” ve “Yayalaştırma uygulamaları, farklı kullanıcı grupları üzerinde değişik etkiler göstermektedir” hipotezleri kanıtlanmıştır.

6.2 Yayalaştırma Projelerinde Planlama ve Tasarım İçin İpuçları

Ortaya koyulan sonuçlar ve tartışmalar ışığında aşağıda yayalaştırma uygulamalarının başarılı olması için yaya alanlarının planlama ve tasarımında etkili olacak bazı ipuçlarına değinilerek öneriler verilmektedir. Buna göre:

- Farklı kullanıcı grupları yayalaştırmadan farklı beklentiler içerisindedirler. Bu nedenle yayalaştırma kararı verilmeden önce bu karardan etkilenebilecek tüm kullanıcı grupları tespit edilerek görüşleri alınmalı ve bu doğrultuda yayalaştırmanın söz konusu bölgeye uygunluğu tartışılmalıdır.

- Yayalaştırmanın etkilerinin olumlu olabilmesi için öncelikle yayalaştırma amacının bölgeye uygun olması sağlanmalı, sonrasında da bu amacı destekleyici düzenlemelerle kamusal bir mekan oluşturulmalıdır.
- Yayalaştırmaya karar verildikten sonra planlama sonrası tasarıma yönelik atılacak adımlar hedeflerin karşılanmasında önemli rol oynamaktadır. Yaya bölgesi oluşturulurken açık ve kapalı mekanların bir bütün olduğu unutulmamalı, binaların cephelerinin ıslahı, kullanılan donatıların birbiriyle ve alanla uyumu, kullanıcı isteklerini karşılamaları sağlanmalıdır. Öncelikle ulaşım ve altyapı sorunlarının çözülmesi uygulamanın başarısında hayati önem taşımaktadır. Taşıt trafiğini yayalaştırılan cadde dışına iterek sıkışıklığa neden olunan bir uygulama başarı getirmeyecektir.

Tez sonuçları göstermektedir ki; yayalaştırma projeleri, uygulamadan etkilenecek tüm kullanıcıların katılımı çerçevesinde atılacak planlama adımlarıyla başladığı ve planlama kararlarına uygun tasarım müdahaleleriyle şekillendiği takdirde kent için fayda sağlayabilecektir.

6.3 Yayalaştırma Konusunda Olası Araştırma Yörüngeleri

Tez çalışmasında yayalaştırma projelerinin farklı tiplerde olduğu ve çeşitli kullanıcı grupları üzerinde etkili olduğu üzerinde durulmuştur. Yayalaştırma uygulamalarının başarı getirmesi konusu; etki alanında bulunan kullanıcıların gereksinimleri, beklenti ve istekleri ile söz konusu bölgede kentsel doku ve fonksiyonlara uygunluğuna bağlanmıştır. Bu duruma göre yayalaştırma projelerinin planlama tasarım ve uygulama aşamalarında kullanıcı katılımlarının sağlanması önemlidir. Bu nedenle yayalaştırma konusunun toplumsal yönü üzerinde daha kapsamlı araştırmalar yapılarak kullanıcı odaklı bir katılım modeli önerisi oluşturma yolunda çalışılabilir.

KAYNAKLAR

ALKAY, E., 2002, Hedonik fiyat yöntemi ile kentsel yeşil alanların ekonomik değerlerinin ölçülmesi, Doktora Tezi, FBE, İTÜ, İstanbul.

ALTUNBAŞ, U., 2006, Kent merkezlerinde yayalaştırmanın işlevsel değişim üzerine etkileri :İstiklal caddesi örneği, Y.Lisans Tezi, İTÜ, FBE, İstanbul.

ARNEDT, H., 1994, İnsanlık Durumu, İletişim yayınları, İstanbul.

ARU, A.K., 1965, Yayalar, taşıtlar : şehir dokusunda yeni ulaştırma düzenleri, İTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, İstanbul.

ASLANBOĞA, İ., 1990, Kentlerde yol ağaçlandırması, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, İzmir.

ATABAY, S., 1991, Kamu mekanları tasarımı ve İstanbul örneği, Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.

BAKAN, K., KONUK, G., 1987, Türkiye’de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi, TÜBİTAK, Ankara.

BİNGÖL, E. M., 2005, Kentsel Açık Alanlarda Sert Zemin Elemanlarının Tasarım ve Kullanımı ‘Sultan Ahmet Meydanı Örneği’, Y.Lisans Tezi, İTÜ, FBE, İstanbul.

CARR, S., FRANCIS, M., RIVLIN, L.G., STONE, A.M., 1992, Public Place, Cambridge Universty Press.

CRISP, B., 1998, Human Spaces, Memorials and Public Spaces, sayfa 82-84, Rackport Publisher.

ÇELEM, Ş., ŞAHİN, Ş., 1996, Kent içi Yol Ağaçlarının Görsel ve İşlevsel Etkileri, Kent Ağaçlandırmaları ve İstanbul’96, 3:41,54.

ÇINAROĞLU, E., 2002, Turizm ticaret alanında yayalaştırma ölçütleri Hisarönü örneği, Y.Lisans Tezi, İTÜ, FBE, İstanbul.

ÇOL, D., 2004, Kentsel ulaştırmada yaya alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi yayalaştırma projesinin incelenmesi, Y.Lisans Tezi, İTÜ, FBE, İstanbul.

DÖLLÜK, G., 2005, Yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına katkısı : 58.Bulvar ve İstiklal Caddesi örneği, Y.Lisans Tezi, İTÜ, FBE, İstanbul.

ERDÖNMEZ, M. E., AKI, A., 2005, Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum ilişkilerindeki Etkileri, Y.T.Ü Mimarlık Fakültesi e- Dergisi, cilt:1, sayı:1, İstanbul.

ERKAN, N., Ç., 2002, Kastamonu Örneğinde Anadolu Kenti İmaj Öğeleri ve Değişim Süreci, Doktora Tezi, YTÜ, FBE, İstanbul.

FRUIN, J. J., 1971, Pedestrian Planing and Design, Library of Congress, Catolog number: 70-159312, USA.

GÖÇER, O., 1986, Yaya Ticaret Yolları, 2. Ulaşım Sempozyumu, İzmir.

GÜLGEÇ, İ., 1986, Yaya- Araç Ayrımı, 2. Ulaşım Sempozyumu, İzmir.

GÜNAL, Ç., 1986, Kent ve Yol, Özgün Matbaacılık, Ankara.

JACOBS, B., A., 1993, Great streets, MIT Pres., Cambridge.

İ.H.D. ÇEVRE KOMİSYONU, 1990, Yaya Hakları Bildirgesi Gerekçeli Uygulama Planı, Planlama Dergisi:59- 63.

KARABAY, H., 1993, Kentlileşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma ve Araçları, Y.Lisans Tezi, İTÜ, FBE, İstanbul.

KELEŞ, R., 1980, Kentbilim terimleri sözlüğü, TDK, Ankara.

KESKİN, A. 1985, Ulaşım, Şehircilik, İTÜ Matbaası, Gümüşsuyu, İstanbul.

KOÇ, H., SÖNMEZ, İ.,1996, Yaya Yolları ve Alanlarında yaşam Kalitesi Arayışları, 7. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu:1- 6.

KÖROĞLU, A. , 1999, Kent İçi Sirkülasyon Ve Peyzaj Mimarlığı; Bornova Örneğinde İrdelemeler, Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İzmir.

KRIER, R.,Urban Space, Academy editions, London.

KOÇ, H., SÖNMEZ, İ., 1996, Yaya Yolları ve Alanlarında Yaşam Kalitesi Arayışları, 7. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu: 1-16.

KUNTAY, O. , 1994. Yaya Mekânı. Ayıntap Yayıncılık, Ankara.

LEWIS, D., 1965, The pedestrian in the city, Elek Books, London.

LYNCH, K., 1960, The Image Of The City, Cambridge : M.I.T. Pres.

MOUDON, A., V.,1987, Public streets for public use, New York : Van Nostrand Reinhold.

NEUFERT, E., 1998, Yapı Tasarım Bilgisi, 35. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul.

ÖZKAL, A., 1990, Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma, Y.Lisans Tezi, İTÜ, FBE, İstanbul.

ÖZDEŞ, G., 1985, Şehirlerin Fonksiyon Bölgeleri, Şehircilik, İTÜ Matbaası, Gümüşsuyu, İstanbul.

ROBERTSON, K., A., 1994, Pedestrian malls and skywalks : traffic separation strategies in American downtowns, Aldershot : Avebury.

RUBENSTEIN, H., M., 1992, Pedestrian malls, streetscapes, and urban spaces, New York : Wiley.

SAĞLAR, R., V., 1998, Kamusal mekanları ve Tasarım İlkeleri, Y.Lisans Tezi, İTÜ, FBE, İstanbul.

SENNETT, R., 1999, Gözün Vicdanı, Kentsel Tasarım ve Toplumsal Yaşam, Ayrıntı Yayınları, İstanbul.

SPREIREGEN, P. D., 1982, The Architecture of Town and Cities, McGraw-Hill Book Company.

SUHER, H., 1985, Kavramsal Açıklamalar, Şehircilik, İTÜ Matbaası, Gümüşsuyu, İstanbul.

SUHER, H., OCAKÇI, M., BERKÖZ, L., 1991, Kent Merkezinde Yaya Taşıt İlişkiler, Yayalaştırma, 1.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ, İstanbul.

TEZİŞ, S., 1994, Şehir Merkezlerinde Yaya Alanları, M.S.Ü., FBE, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

TMMOB KIZILAY KENT MERKEZİ ÇALIŞMA GRUBU, 2004, Kızılay'da Yayalar ve Yaya Ulaşımı: Sorunlar, Sebepler ve Süreçler, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Ankara.

UZUN, İ., 2006, Kamusal Açık Mekan: Kavram ve Tarihe Genel Bakış, Ege Mimarlık Dergisi, sayı 2006/4- 59, sf: 14-17, İzmir.

ÜSTÜNDAĞ, K., 2002, İnsan Merkezli Bütünleşik Kentsel Ulaşım Planlama Modeli, M.S.Ü., FBE, Doktora Tezi, İstanbul.

YÜCEL, G., F., 2006, Kamusal Açık Mekanlarda Donatı Elemanlarının Kullanımı, Ege Mimarlık Dergisi, sayı 2006/4- 59, sf:26-29, İzmir.

WALLER, M., 1998, How to Create a Pedestrian Mall, Culture Change Magazine, Sayı 14, Summer 1998.

ZAFER, B., 1996, Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Ofset Atelyesi, İzmir.

ZEREN, N., 1991, Dinlenme Amaçlı Kentsel Açık Mekanlardan Örnekler, Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul.

İNTERNET ADRESLERİ

<http://www.tse.org.tr>

<http://www.flickr.com>

<http://www.toplumsalbilgi.org>

<http://www.yerelnet.org.tr>

<http://www.radburn.org>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Woonerf>

<http://www.urban.nl/childstreet2005>

<http://www.culturechange.org/issue14/pedestrianmall.html>

<http://www.cgstock.com>

<http://www.roman-empire.net>

<http://www.rootsweb.com/~mikalama/kalamazoomall.htm>

EKLER

- EK-1 İstanbul genelinde tespit edilen mevcut yayalaştırmaların hazırlanan listesi
- EK-2 17.04.2007 tarihinde UKOME'den alınan yayalaştırma kararları listesi
- EK-3 Proje ve Kontrolörlük İşlerinde Kullanılacak Fiyat Artış Oranları Hakkında Tebliğ
- EK-4 Halitağa Caddesi Yayalaştırma Projesi
- EK-5 Anket formları
- Ek-6 Marmara Caddesi arazi kullanış ve ulaşım kademelenmesi paftaları
- Ek-7 Marmara Caddesi kat adedi paftası
- Ek-8 Marmara Caddesi ticaret birimleri sınıflandırması paftaları
- Ek-9 İTÜ. Geliştirme Vakfı AR-GE Marmara Caddesi projesi
- Ek-10 Marmara Caddesi'nin eski haline ilişkin fotoğraflar
- Ek-11 Davutpaşa Caddesi'nin 2005 yılında yapılan tasarımı
- Ek-12 Davutpaşa Caddesi üzerindeki binaların kat adetleri
- Ek-13 Davutpaşa Caddesi üzerindeki birimlerin ticari fonksiyon türlerine göre sınıflandırılmasına ilişkin paftalar

EK-1: İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE SINIRLARI İÇERİSİNDE MEVCUT YAYALAŞTIRILMIŞ ALANLAR									
İLÇE	YAYALAŞTIRILAN ALAN	YAYALAŞTIRMA TARİHİ	YAYALAŞTIRILAN ALAN (M²)	MALİYET (YTL)	FİYAT ARTIŞ ORANI	2007 FİYATLARINDA KARŞILIĞI	BİRİM FİYAT	PURSANTAJ	
AVCILAR BAĞCILAR	MARMARA CADDESİ	2002	12.673	2.100.000,00	1,68	3.528.000,00	278,39	3,39%	
	ÇARŞI CADDESİ	2006	19.800	2.200.000,00	1,05	2.310.000,00	116,67	5,29%	
	MAREŞAL ÇAKMAK CADDESİ	1998	2.980	58.217,00	11,36	661.345,12	221,93	0,80%	
	ŞİRİNEVLER MEYDAN	2000	2.661	30.435,00	4,82	146.696,70	55,13	0,71%	
BAHÇELİEVLER	SÜMBÜL SOKAK	2000	1.850	40.474,00	4,82	195.084,68	105,45	0,49%	
	MERİÇ SOKAK	2000	2.058	45.025,00	4,82	217.020,50	105,45	0,55%	
BAKIRKÖY	FAHİRİ KORUTURK CADDESİ	1989	4.386	149,00	1740,15	259.282,35	59,12	1,17%	
	ORTAKÖY MEYDANI VE ÇEVRESİ	1990	7.796	1.380,00	1134,85	1.566.000,00	200,87	2,08%	
BEŞİKTAŞ	KÖYÇİ CADDESİ	2002	6.202	650.000,00	1,92	1.246.505,00	200,98	1,66%	
	TALİMHANE YAYALAŞTIRMASI	2004	25.000	6.180.000,00	1,29	7.972.200,00	318,89	6,68%	
BEYOĞLU	İSTİKLAL CADDESİ	1990-2005	30.000	6.033.438,00	1,18	7.119.456,84	237,32	8,02%	
	İSTİKLAL CADDESİ ARA SOKAKLAR	2005	51.192	10.152.538,00	1,18	11.979.994,84	234,02	13,68%	
BÜYÜKÇEKMECE	ATATÜRK CADDESİ - İNÖNÜ CADDESİ	1999	4.418	51.914,00	5,51	286.046,14	64,75	1,18%	
	NURUSMANIYE CADDESİ	1991	2.450	385,00	652,24	251.112,40	102,49	0,65%	
EMİNÖNÜ	DAVUTPAŞA CADDESİ	2005	7.695	399.225,00	1,18	471.085,50	61,22	2,06%	
	FAHİRİ KORUTURK CADDESİ	2004	804	230.000,00	1,29	296.700,00	368,85	0,22%	
EYÜP	MAHMUDIYE CADDESİ		1.400					0,37%	
	İSLAMBAY CADDESİ		2.478			406.350,00	81,93	0,66%	
	BOŞNAK HİDİRBEY CADDESİ	2004	1.082		1,29			0,29%	
	ÖZLEM SOKAK	2005	3.500	132.000,00	1,18	155.760,00	44,50	0,94%	
FATİH	KEMERBURGAZ CAMİ MEYDANI	2004	2.000	45.000,00	1,29	58.050,00	29,03	0,53%	
	EYÜP SULTAN CAMİİ VE ÇEVRESİ	1997	13.580	82.000,00	15,03	1.232.460,00	90,76	3,63%	
	GENÇAĞA SOKAK	2005	2.955	145.000,00	1,18	171.100,00	57,90	0,79%	
	HIRKALI ŞERİF CADDESİ	2005	1.560	90.000,00	1,18	106.200,00	68,08	0,42%	
GAZİOSMANPAŞA	SOKULLU MEHMET PAŞA CADDESİ	2006	18.000	500.000,00	1,05	525.000,00	29,17	4,81%	
	C CADDESİ	2005	15.000	450.000,00	1,18	531.000,00	35,40	4,01%	
	840. SOKAK	2005	6.000	155.085,00	1,18	183.000,30	30,50	1,60%	
	SEFA CADDESİ	2005	3.600	90.000,00	1,18	106.200,00	29,50	0,96%	
GÜNGÖREN	MENDERES CADDESİ	2007	6.000	470.000,00	1,00	470.000,00	78,33	1,60%	
	OSMANCIK SOKAK	2007	520	35.880,00	1,00	35.880,00	69,00	0,14%	
KADIKÖY	LEYLAK SOKAK	2007	466	32.154,00	1,00	32.154,00	69,00	0,12%	
	ÇARŞI İÇİ YAYALAŞTIRMASI	2007	13.000	1.950.000,00	1,00	1.950.000,00	150,00	3,48%	
	ÇİLEK SOKAK	2006	2.355	198.490,00	1,05	208.414,50	88,50	0,63%	
	KARADUT SOKAK	2006	1.103	101.211,00	1,05	106.271,55	96,35	0,29%	
KAGITHANE	BAHARIYE CADDESİ	1991	11.600	2.480,00	701,56	1.739.868,80	149,99	3,10%	
	HALITAĞA CADDESİ	2003	11.000	1.692.730,00	1,38	2.335.967,40	212,36	2,94%	
	SERDAR SOKAK	2006	420	25.000,00	1,05	26.250,00	62,50	0,11%	
	ÇINAR CADDESİ	2007	6.480	3.500.000,00	1,00	3.500.000,00	540,12	1,73%	
KARTAL	MERKEZ YAYALAŞTIRILMASI	2006	11.220	9.950.000,00	1,05	10.447.500,00	931,15	3,00%	
	TUFAN SOKAK	2006	3.240	250.000,00	1,05	262.500,00	81,02	0,87%	
	ABDİ İPEKÇİ CADDESİ	2006	7.040	270.000,00	1,05	283.500,00	40,27	1,88%	
	KUBILAY CADDESİ	2006	7.810	550.000,00	1,05	577.500,00	73,94	2,09%	
KUÇUKÇEKMECE	ATALAR CADDESİ	2006	8.800	700.000,00	1,05	735.000,00	83,52	2,35%	
	SEFAKÖY KIRAZLI SOKAK	2006	1.248	240.268,00	1,05	252.281,40	202,15	0,33%	
	ANKARA CADDESİ	2003	2.548	277.000,00	1,38	382.260,00	150,00	0,68%	
	GAZİPAŞA CADDESİ	1990	5.416	716,00	1134,85	812.552,60	150,03	1,45%	
PENDİK	İSMETPAŞA CADDESİ	1995	1.512	2.936,00	77,26	226.835,36	150,02	0,40%	
	RUMELİ KAVAGI ESKİ İSKELE YOLU	1992	2.250	195,00	405,79	79.129,05	35,17	0,60%	
	KUYUMCU İRFAN SOKAK	1996	423	1.408,05	35,51	50.000,00	118,20	0,11%	
	İTİR SOKAK	1996	360	1.154,60	35,51	41.000,00	113,89	0,10%	
ŞİŞLİ	MATBAACI OSMANBEY SOKAK	1996	408	1.295,41	35,51	46.000,00	112,75	0,11%	
	TEYYARECİ FEHİMİ SOKAK	1992	3.060	850,19	405,79	345.000,00	112,75	0,82%	
	SAFAK SOKAK	2000	486	12.596,40	3,89	49.000,00	100,82	0,13%	
	RIKAPTAR SOKAK	2000	427	11.568,12	3,89	45.000,00	105,39	0,11%	
TUZLA	CUMHURİYET CADDESİ	2004	5.530	500.000,00	1,29	645.000,00	116,64	1,48%	
	ATÖLYELER CADDESİ	1989	2.040	60,00	1740,05	104.403,00	51,18	0,55%	
ZEYTİNBURNU	58 BULVAR	2005	4.200	250.000,00	1,18	295.000,00	70,24	1,12%	
	TOPLAM		374.082			68.065.918,03		100,00%	

Bu hazırlanan liste belediyelerden 17.04.2007 ve 20.05.2007 tarihleri arasında alınan bilgilere göre hazırlanmıştır. Proje maliyetlerinin bugünkü değerlere çevrilme işlemi yapılrken 27.02.2007 tarih ve 26443 sayılı resmi gazetede yayımlanan Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Proje Ve Kontrollük İşlerinde Uygulanacak Fiyat Artış Oranları Hakkında Tebliğ'inden yararlanılmıştır (Ek 3).



EK-2: İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI YAYALAŞTIRMA KARAR BİLGİLERİ LİSTESİ
ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ



11.04.2007

KARAR BİLGİLERİ LİSTESİ

NO	İLÇESİ	KARAR TİPİ	NUMARASI	TARİHİ	KONUSU	GÜNDEMİ
1	AVCILAR	UKOME	02/3-9	10.05.2002	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Avclar ilçesi, Marmara Caddesi Yayalaştırma ve Çevresi Trafik Düzenleme Projesi
2	BEYOĞLU	İTK	1991/68	11.10.1991	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	tophane kavşağı ve rıhtım caddesi yayalaştırma projesinin uygulanması
3	BEYOĞLU	TEKNİK KURUL	01/11-15 (01/12-13)	22.11.2001	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	BeYOğlu, Tophane, Kılıç Ali Paşa Hanı ve Kılıç Alipaşa Camii arasında kalan yolun yayalaştırma projesi.
4	BEYOĞLU	UKOME	04/3-1	28.05.2004	TRAFİK DÜZENLEMELERİ	BEYOĞLU İLÇESİ, TAKSİM TALİMHANE MEVKİİ OTELLER BÖLGESİ VE ÇEVRESİ ÖNERİ, YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYON PROJESİ
5	BEYOĞLU	UKOME	04/5-16	24.09.2004	TRAFİK DÜZENLEMELERİ	BEYOĞLU İLÇESİ, TAKSİM-TALİMHANE MEVKİİ OTELLER BÖLGESİ VE ÇEVRESİ YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYON PROJESİ
6	BEYOĞLU	UKOME	06/8-3	09.11.2006	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	BEYOĞLU İLÇESİ, MEŞRUTİYET CADDESİ GEOMETRİK DÜZENLEME-YAYALAŞTIRMA VE SİRKÜLASYON PROJESİ TEKLİFİ
7	BEYOĞLU	UKOME	92/8-40	22.07.1992	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	BeYOğlu, Galata Kulesi ve çevresine ait yayalaştırma projesi.
8	BEYOĞLU	UKOME	91/11-1	03.07.1991	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Tophane kavşağı ve Rıhtım cad. yayalaştırma projesi.
9	BEYOĞLU	UTK	2004/16-42	16.09.2004	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	BeYOğlu İlçesi, İstiklal Caddesi bağlantılı sokaklarda yayalaştırma projesi
10	BEYOĞLU	UTK	2004/6-1	26.04.2004	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	BEYOĞLU İLÇESİ, TAKSİM TALİMHANE MEVKİİ OTELLER BÖLGESİ VE ÇEVRESİ ÖNERİ YAYALAŞTIRMA SİRKÜLASYON PROJESİ
11	BEYOĞLU	UTK	2004/20-13	02.12.2004	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	BeYOğlu İlçesi, Karaköy, Kenan köş Mahallesi, Karantina Sokak- Yenişiçi Sokak-Erişçi Sokak yayalaştırma projesi.
12	BEYOĞLU	UTK	2004/2-20	12.02.2004	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	BEYOĞLU İLÇESİ, İMAM ADNAN SOKAK YAYALAŞTIRMA PROJELERİ
13	BÜYÜK ÇEKMECE	UKOME	06/8-6	09.11.2006	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	İBB-ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ'NCE YÜRÜTÜLEN AVRUPA YAKASINDA TRAFİK SİRKÜLASYONU VE GEOMETRİK DÜZENLEME UYGULAMA PROJESİ (2.ETAP) KAPSAMINDA BÜYÜKÇEKMECE BELEDİYESİ SINIRLARI DAHİLİNDE YAPILAN TRAFİK SİRKÜLASYONU VE YAYALAŞTIRMA PROJESİ
14	EMİNÖNÜ	TEKNİK KURUL	01/4-4 (01/5-36)	05.04.2001	TRAFİK DÜZENLEMELERİ	Nuruosmaniye ve Çevresi Yayalaştırma İnşaatı kapsamında geçici trafik sirkülasyon düzenlemesi.

< Cebirail CULUM 2007>

1

NO	İLÇESİ	KARAR TİPİ	NUMARASI	TARİHİ	KONUSU	GÜNDEMİ
15	EMİNÖNÜ	UKOME	91/6-10	13.03.1991	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Kumkapı, yayalaştırma proje alanının büyütülmesi.
16	EMİNÖNÜ	UKOME	90/13-6	01.08.1990	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Kumkapı yayalaştırma projesinin sınırlarının genişletilmesi.
17	EMİNÖNÜ	UKOME	95/5-32	07.03.1995	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Eminönü, Nuruosmaniye bölgesinde yayalaştırma bölgesinin kapsamının genişletilmesi
18	EMİNÖNÜ	UKOME	91/8-24	08.05.1991	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Çarşıkapı-Sultanahmet arasında yayalaştırma bölgesi olarak projelerinin hazırlanması ve üst yapım ihalesinin yapılması.
19	ESENLER	UKOME	96/12-8	02.09.1996	TRAFİK DÜZENLEMELERİ	Esenler, Davutpaşa Cad.nın yayalaştırması ile 2.cadde ve 26.sokağın tek yönlü kaldırılması.
20	FATİH	UKOME	95/16-23	31.10.1995	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Aksaray İSKİ binası arkası İnklap Sokak ve çevresinde yayalaştırma projesi teklifi.
21	FATİH	UKOME	06/3-11	23.02.2006	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	FATİH İLÇESİ, MACAR KARDEŞLER CADDESİ- SOFULAR CADDESİ, HORHOR CADDESİ- ATATÜRK BULVARI ARASI YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYON PROJESİ TEKLİFİ
22	FATİH	UTK	2005/26-29	08.12.2005	TRAFİK DÜZENLEMELERİ	FATİH İLÇESİ, MACAR KARDEŞLER CADDESİ- SOFULAR CADDESİ HORHOR CADDESİ- ATATÜRK BULVARI ARASI YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYON PROJESİ
23	GAZİ OSMANPAŞA	UKOME	06/4-5	13.04.2006	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	GAZİOSMANPAŞA İLÇESİ, SOKULLU MEHMETPAŞA CADDESİ, C CADDESİ, 840.SOKAK VE SEFA CADDESİ YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYONU PROJESİ
24	KADIKÖY	UKOME	06/6-7	29.08.2006	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	KADIKÖY İLÇESİ, OSMANAĞA MAH., KUŞDİLLİ CADDESİ VE SOĞUTLUÇEŞME CADDESİ ARASI YAYALAŞTIRMA, REVİZE SİNYALİZE KAVŞAK VE TRAFİK DÜZENLEME PROJESİ
25	KADIKÖY	UKOME	04/1-4	14.01.2004	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	KADIKÖY İLÇESİ, OSMANAĞA MAH., KUŞDİLLİ CADDESİ VE SOĞUTLUÇEŞME CADDESİ ARASI YAYALAŞTIRMA, REVİZE SİNYALİZE KAVŞAK VE TRAFİK DÜZENLEME PROJESİ
26	KADIKÖY	UKOME	91/11-4	03.07.1991	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Kadıköy- Moda Nostaljik Tramvay Hattının geçtiği Bahariye Caddesinin yayalaştırma projesi teklifi.
27	KADIKÖY	UKOME	01/5-7	25.05.2001	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Kadıköy, Bahariye Cad. yayalaştırma projesi.
28	KADIKÖY	UTK	2006/18-2	22.06.2006	TRAFİK DÜZENLEMELERİ	Kadıköy ilçesi Halitağa Caddesi ve çevresi yayalaştırma projesi.
29	KÜÇÜK ÇEKMECE	TEKNİK KURUL	01/4-14 (01/5-36)	24.04.2001	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	KADIKÖY İLÇESİ, OSMANAĞA MAH., KUŞDİLLİ CADDESİ VE SOĞUTLUÇEŞME CADDESİ ARASI YAYALAŞTIRMA REVİZE SİNYALİZE KAVŞAK VE TRAFİK DÜZENLEME PROJESİ
30	KÜÇÜK ÇEKMECE	UKOME	00/3-8	31.03.2000	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	K.Çekmece, Kınazlı Sokak yayalaştırması ve çevre trafik sirkülasyonu revize projesi
31	KÜÇÜK ÇEKMECE	UKOME	01/1-3	26.01.2001	TRAFİK DÜZENLEMELERİ	K.Çekmece ilçesi Kınazlı Sokak yayalaştırma ve çevre trafik sirkülasyonu projesi teklifi.
32	MALTEPE	TEKNİK KURUL	96/7/10-8 (99/12-1)	22.10.1996	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	K.Çekmece, Cennet Mah.-Yeni Mah.-Yeşilova Mah.-Sultanmurat Mah.-Gültepe Mah. ve Kınalpaşa Mah.'nı kapsayan "Yayalaştırma, Kavşak Düzenlemeleri ve Trafik Sirkülasyon Projesi"
33	PENDİK	UKOME	93/16-20	01.10.1993	TRAFİK DÜZENLEMELERİ	Maltepe, Bağlarbaşı Mah., Atırtürk Cü'nün Havuzları Sokağına kadar yayalaştırma. Pendik ilçe merkezi yayalaştırma ve trafik düzenleme projesi talebi.

< Cebirail CULUM 2007>

2

NO	İLÇESİ	KARAR TİPİ	NUMARASI	TARİHİ	KONUSU	GÜNDEMİ
34	PENDİK	UKOME	93/16-20	01.10.1993	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Pendik ilçe merkezi yayalaştırma ve trafik düzenleme projesi talebi.
35	ŞİŞLİ	UKOME	06/6-5	29.08.2006	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	ŞİŞLİ İLÇESİ, HALASKARGAZI CAD., RUMELİ CAD. VE VALİ KONAĞI CADDELERİ ARASINDA KALAN BÖLGEDE YAYALAŞTIRMA PROJESİ TEKLİFİ
36	TUZLA	UKOME	96/4-4	22.03.1996	YAYALAŞTIRMA PROJELERİ	Tuzla, İstasyon Cad.-Cumhuriyet Cad. yayalaştırma projesi.

EK-3: PROJE VE KONTROLÖRLÜK İŞLERİNDE KULLANILACAK FİYAT ARTIŞ ORANLARI HAKKINDA TEBLİĞ

Resmî Gazete

Sayı : 26443

23 Şubat 2007 CUMA

Bayındırlık ve İskan Bakanlığından;

PROJE VE KONTROLLUK İŞLERİNDE UYGULANACAK

FİYAT ARTIŞ ORANLARI HAKKINDA TEBLİĞ

28/07/1988 tarihli ve 88/13181 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe giren "Kamu Sektörüne Dahil İdarelerin İhalesi Yapılmış ve Yapılacak İşlerinde İhale Usul ve Şekillerine Göre Fiyat Farkı Hesabında Uygulayacakları Esaslar"ın 4 üncü maddesinin (4.5) numaralı bendi gereği, birinci derecenin son kademesindeki bekâr bir Devlet Memuru olarak Bakanlığımız Yapı İşleri Genel Müdürlüğü Mimari Proje Dairesi Başkanı'nın bütün ek ödentileri dahil net maaşının sözleşmeye esas yıl dönemi (sözleşme birim fiyatlarının ait olduğu yıl dönemi) ile uygulama yılı dönemine ait miktarları arasındaki artış oranları;

e

01/01/2007 tarihinden itibaren, proje ve kontrolluk işlerinde uygulanmak üzere;

01/01/2007
tarihinden
itibaren

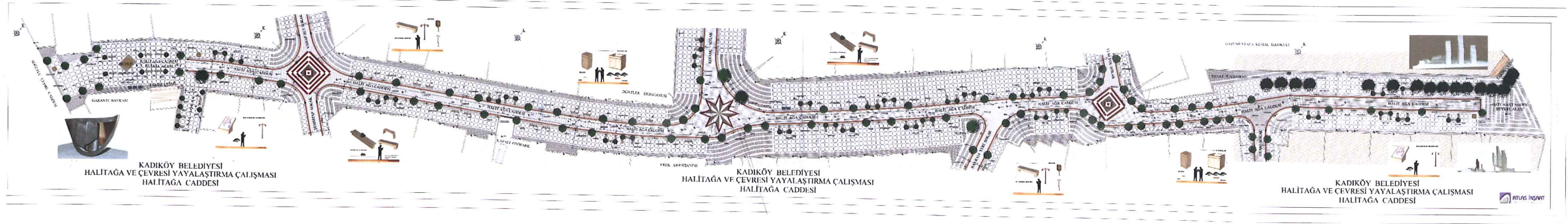
1980	yılı	sözleşmeleri için	78298,16
1981	yılı	sözleşmeleri için	53905,09
1982	yılı	sözleşmeleri için	36031,38
1983	yılı	sözleşmeleri için	28661,85
1984	1.	dönemi sözleşmeleri için	23194,84
1984	2.	dönemi sözleşmeleri için	19812,64
1985	1.	dönemi sözleşmeleri için	15054,61
1985	2.	dönemi sözleşmeleri için	13621,01
1986	1.	dönemi sözleşmeleri için	10884,28
1986	2.	dönemi sözleşmeleri için	9801,59
1987	1.	dönemi sözleşmeleri için	7834,71
1987	2.	dönemi sözleşmeleri için	6791,55
1988	1.	dönemi sözleşmeleri için	5185,46
1988	2.	dönemi sözleşmeleri için	4271,1
1989	1.	dönemi sözleşmeleri için	3351,8
1989	2.	dönemi sözleşmeleri için	1740,15
1990	1.	dönemi sözleşmeleri için	1429,75
1990	2.	dönemi sözleşmeleri için	1134,85
		dönemi (1 Ocak - 30 Haziran)	
1991	1.	sözleşmeleri için	930,97
		dönemi (1 Temmuz - 14 Eylül)	
1991	2.	sözleşmeleri için	701,56

1991	3.	dönemi (15 Eylül - 31 Aralık) sözleşmeleri için	652,24
1992	1.	dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	492,3
1992	2.	dönemi (1 Temmuz - 31 Aralık) sözleşmeleri için	405,79
1993	1.	dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	305,79
1993	2.	dönemi (1 Temmuz - 30 Eylül) sözleşmeleri için	245,61
1993	3.	dönemi (1 Ekim - 31 Aralık) sözleşmeleri için	222,65
1994	1.	dönemi (1 Ocak - 31 Mart) sözleşmeleri için	182,1
1994	2.	dönemi (1 Nisan - 30 Haziran) sözleşmeleri için	161,81
1994	3.	dönemi (1 Temmuz - 30 Eylül) sözleşmeleri için	158,37
1994	4.	dönemi (1 Ekim - 31 Aralık) sözleşmeleri için	152,9
1995	1.	dönemi (1 Ocak - 31 Mart) sözleşmeleri için	133,02
1995	2.	dönemi (1 Nisan - 14 Nisan) sözleşmeleri için	125,27
1995	3.	dönemi (15 Nisan - 14 Kasım) sözleşmeleri için	77,26
1995	4.	dönemi (15 Kasım - 31 Aralık) ve dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	52,49
1996	1.	dönemi (1 Temmuz - 31 Aralık) sözleşmeleri için	35,51
1996	2.	dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	20,18
1997	1.	dönemi (1 Temmuz - 31 Aralık) sözleşmeleri için	15,03
1997	2.	dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	11,36
1998	1.	dönemi (1 Temmuz - 30 Eylül) sözleşmeleri için	9,45
1998	2.	dönemi (1 Ekim-31 Aralık) sözleşmeleri için	8,53
1998	3.	dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	6,57
1999	1.	dönemi (1 Temmuz - 31 Aralık) sözleşmeleri için	5,51
1999	2.	dönemi (1 Ocak - 31 Mayıs) sözleşmeleri için	4,82
2000	1.	dönemi (1 Haziran - 30 Haziran) sözleşmeleri için	4,43
2000	2.	dönemi (1 Temmuz - 14 Aralık) sözleşmeleri için	4,14
2000	3.	dönemi (15 Aralık - 31 Aralık) sözleşmeleri için	3,89
2000	4.	dönemi (1 Ocak - 14 Nisan) sözleşmeleri için	3,54
2001	1.	sözleşmeleri için	

2001	2.	dönemi (15 Nisan - 14 Mayıs) sözleşmeleri için	3,48
2001	3.	dönemi (15 Mayıs - 14 Haziran) sözleşmeleri için	3,12
2001	4.	dönemi (15 Haziran - 30 Haziran) sözleşmeleri için	3
2001	5.	dönemi (1 Temmuz - 14 Eylül) sözleşmeleri için	2,87
2001	6.	dönemi (15 Eylül - 14 Ekim) sözleşmeleri için	2,74
2001	7.	dönemi (15 Ekim - 14 Kasım) sözleşmeleri için	2,59
2001	8.	dönemi (15 Kasım - 14 Aralık) sözleşmeleri için	2,44
2001	9.	dönemi (15 Aralık - 31 Aralık) sözleşmeleri için	2,34
2002	1.	dönemi (1 Ocak - 14 Ocak) sözleşmeleri için	2,14
2002	2.	dönemi (15 Ocak - 14 Mayıs) sözleşmeleri için	1,74
2002	3.	dönemi (15 Mayıs - 14 Temmuz) sözleşmeleri için	1,68
2002	4.	dönemi (15 Temmuz - 30 Eylül) sözleşmeleri için	1,58
2002	5.	dönemi (1 Ekim - 31 Aralık) sözleşmeleri için	1,52
2003	1.	dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	1,4
2003	2.	dönemi (1 Temmuz - 31 Aralık) sözleşmeleri için	1,38
2004	1.	dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	1,29
2004	2.	dönemi (1 Temmuz - 31 Aralık) sözleşmeleri için	1,23
2005	1.	dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	1,18
2005	2.	dönemi (1 Temmuz - 31 Aralık) sözleşmeleri için	1,13
2006	1.	dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	1,1
2006	2.	dönemi (1 Temmuz - 31 Aralık) sözleşmeleri için	1,05
2007	1.	dönemi (1 Ocak - 30 Haziran) sözleşmeleri için	1

Olarak tespit edilmiştir.
Tebliğ olunur.

EK 4: HALİTAĞA CADDESİ YAYALAŞTIRMA PROJESİ



EK- 5: ANKET FORMLARI

YAYA ANKETİ

1. Nerede ikamet ediyorsunuz?

A. Kullanıcının kimliğini tanımlamaya yarayan bilgiler.

2. Cinsiyeti; Kadın ☐ Erkek ☐

Yaşınız;

Eğitim durumunuz;

a)İlkokul b) Ortaokul c) Lise d) Üniversite e) Master /Doktora

Mesleğiniz;

a) Serbest meslek b)Tasarım/ Planlama Meslek Disiplini c)Memur
d) Ev hanımı e) Öğrenci

B) Caddenin kullanımına yönelik sorular.

3. Caddeyi hangi amaçla kullanıyorsunuz?

a) Alışveriş b) Transit geçiş c) Buluşma d) İş e) Gezinti ve Dinlenme
f)Eğlence g) Diğer

4. Caddeyi kullanım sıklığınız nedir?

a) Her gün b) Haftada birkaç kez c) Haftada bir d) Ayda bir
e) Nadiren

5. Caddeyi kullandığınız günler nelerdir?

a) Hafta içi b) Haftasonu

EK-5 DEVAMI

6. Caddeyi kullandığınız saatler nelerdir?

- a)7- 9 b)9- 12 c)12- 14 d)17- 19 f)19-sonrası

7. Caddeye ulaşımınız hangi araçla gerçekleşiyor?

- a) Özel Otomobil b) Toplu taşıma araçları c) Yaya

8. Özel araçla geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

- a)Otopark b) Yol kenarı

9. Bu caddenin son halini (düzenlemesini) beğeniyor musunuz?

a)Evet

➤ Beğendiğim özellikler

b) Hayır

➤ Beğenmediğim özellikler

10. Neler yapılırsa daha iyi olurdu?

.....

C) Yayalaştırma ile ilgili sorular.

11. Cadde yayalaştırıldıktan sonra bu caddeye geliş sıklığınızda farklılık oldu mu?

- a) Evet b) Hayır

12. Biliyorsunuz bu caddede daha önceden araç trafiğine izin vardı. 2003 yılında araç trafiğine kapatıldı ve yoğun olarak yaya trafiğine açıldı. Bu durumun burayı kullanan biri olarak sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mı varsa nelerdir?

➤

➤

➤ ...

➤

13. Peki caddenin yayalaştırılması sonucunda size zararları oldu mu? varsa nelerdir?

➤ ...

➤ ...

EK-5 DEVAMI

➤ ...

➤

14. Size göre hangisi daha ağır basıyor? Faydaları mı, zararları mı?

.....

*15. Bu caddenin yayalaştırılmasındaki amaç;

Marmara Caddesi:

Avcılar ilçesinin çehresini değiştirmeyi, burayı canlanmayı insanları buraya çekmeyi ve onlara dinlenme, eğlence olanakları yaratmayı amaçlamıştır.

Sizce bu amaç ne ölçüde gerçekleştirilmiştir?

Davutpaşa Caddesi:

Ticari fonksiyonların yoğun olduğu caddede halka rahat alışveriş imkanı sağlayabilmektedir.

Sizce bu amaç ne ölçüde gerçekleştirilmiştir?

- a) Tamamen gerçekleştirilebilmiş. b) Kısmen gerçekleştirilmiş
c) Hiç gerçekleştirilememiş.

16. Sizce bu caddenin yayalaştırılması aşağıdaki konu başlıklarına göre nasıl bir değişime yol açtı? Fikrinizi belirtiniz.

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından			
Güvenlik açısından			
Alışveriş olanağı			
Kirlilik unsurları açısından			
Estetik güzellik açısından			
Ulaşılabilirlik açısından			

EK-5 DEVAMI

*Bu soruda amaç her caddede ayrı yazılmıştır.

İŞYERİ SAHİBİ ANKETİ

İş yeriniz hangi yıldan beri burada faaliyet gösteriyor?

A. Kullanıcının kimliğine ve işyerine ilişkin bilgiler.

2. İş yerine ulaşım aracınız nedir?

a) Özel otomobil b) Otobüs c)Minibüs d)Yaya

3. Özel araçla geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

a)Otopark b) Yol kenarı

4. İş yerinizde kaç kişi çalışıyor?

5. İş yerinizin akşam kapanma saati nedir?

6. Mağazanın mülkiyet durumu nedir?

a)İşyeri sahibine ait b)Kira

B) Yayalaştırma ile ilgili sorular.

7. Cadde yayalaştırılması emlak değerleri ve kiralara nasıl yansıdı? Belirtiniz?

.....

8. Cadde yayalaştırıldıktan sonra bu duruma bağlı olarak müşteri yoğunluğunda bir değişiklik oldu mu?

a) Hayır b) Evet ise yaklaşık yüzde olarak belirtiniz

9. Cadde yayalaştırılması ile bu duruma bağlı olarak toplam cironuzda bir değişiklik oldu mu?

a) Hayır değişmedi b) Evet ise yüzde olarak belirtiniz

EK-5 DEVAMI

10. Biliyorsunuz bu caddede daha önceden araç trafiğine izin vardı. 2003 yılında araç trafiğine kapatıldı ve yoğun olarak yaya trafiğine açıldı. Bu durumun burada işyeri olan biri olarak sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mı varsa nelerdir?

➤

➤

➤ ...

➤

11. Peki caddenin yayalaştırılması sonucunda size zararları oldumu? varsa nelerdir?

➤ ...

➤ ...

➤ ...

➤ ...

12. Size göre hangisi daha ağır basıyor? Faydaları mı, zararları mı?

.....

13. Bu caddenin son halini (düzenlemesini) beğeniyor musunuz ?

a)Evet

➤ Beğendiğim özellikler

b) Hayır

➤ Beğenmediğim özellikler

13. Neler yapılırsa daha iyi olurdu?

.....

14. Bu caddenin yayalaştırılmasındaki amaç;

Marmara Caddesi:

Avcılar ilçesinin çehresini değiştirmeyi, burayı canlanmayı insanları buraya çekmeyi ve onlara dinlenme, eğlence olanakları yaratmayı amaçlamıştır.

Sizce bu amaç ne ölçüde gerçekleştirilmiştir?

EK-5 DEVAMI

Davutpaşa Caddesi:

Ticari fonksiyonların yoğun olduğu caddede halka rahat alışveriş imkanı sağlayabilmektir.

Sizce bu amaç ne ölçüde gerçekleştirilmiştir?

a) Tamamen gerçekleştirilebilmiş. b) Kısmen gerçekleştirmiş

c) Hiç gerçekleştirilememiş.

15. Sizce bu caddenin yayalaştırılması aşağıdaki konu başlıklarına göre nasıl bir değişime yol açtı? Fikrinizi belirtiniz.

Konu	Arttı	Değişmedi	Azaldı
Gürültü açısından			
Güvenlik açısından			
Alışveriş olanağı			
Kirlilik unsurları açısından			
Müşteri sayısı açısından			
Estetik güzellik açısından			
Ulaşılabilirlik açısından			

EK-5 DEVAMI

CİVAR SAKİNLERİ İÇİN ANKET

A) Anketi cevaplayanın kimliğine ilişkin bilgiler:

1. Cinsiyeti: Kadın ☐ Erkek ☐

Yaşı:.....

Eğitim durumu:

a)İlkokul b) Ortaokul c) Lise d) Üniversite e) Master /Doktora

Mesleğiniz;.....

2. Ne zamandan beri bu evde ikamet ediyorsunuz?

3. Oturduğunuz evin mülkiyet durumu nedir?

a) Kendimize ait b) Kira

4. Bu konutta ikamet eden kişi sayısı nedir?

B. Caddeyi kullanımlarına yönelik sorular

5. Eve erişim dışında caddeyi hangi amaçlarla kullanıyorsunuz?

a) Alışveriş b) Transit geçiş c) Buluşma d) İş e) Gezinti ve Dinlenme
f)Eğlence g) Diğer

6. Arabanız var mı?

a) Yok

b) Var, park yeri olarak nereyi kullanıyorsunuz? Park yeri
olarak.....kullanıyoruz.

EK-5 DEVAMI

B. Yayalaştırmayla ilgili sorular

7. Caddenin yayalaştırılması ile konut değerlerine ya da kira bedeline yansdı mı? Nasıl?

a) Değişmedi

b) Değişti Yaklaşık yüzde olarak belirtiniz.....

8. Biliyorsunuz bu caddede daha önceden araç trafiğine izin vardı. 2003 yılında araç trafiğine kapatıldı ve yoğun olarak yaya trafiğine açıldı. Bu durumun burada yaşayan biri olarak sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mı varsa nelerdir?

➤

➤

➤ ...

➤

9. Peki caddenin yayalaştırılması sonucunda size zararları odlumu? varsa nelerdir?

➤ ...

➤ ...

➤ ...

➤ ...

10. Size göre hangisi daha ağır basıyor? Faydaları mı, zararları mı?

.....

11 Bu caddenin son halini (düzenlemesini) beğeniyor musunuz ?

a)Evet

➤ Beğendiğim özellikler

b) Hayır

➤ Beğenmediğim özellikler

12. Neler yapılsa daha iyi olurdu?

.....

EK-5 DEVAMI

13. Bu caddenin yayalaştırılmasındaki amaç;

Marmara Caddesi:

Avcılar ilçesinin çehresini değiştirmeyi, burayı canlanmayı insanları buraya çekmeyi ve onlara dinlenme, eğlence olanakları yaratmayı amaçlamıştır.

Sizce bu amaç ne ölçüde gerçekleştirilmiştir?

Davutpaşa Caddesi:

Ticari fonksiyonların yoğun olduğu caddede halka rahat alışveriş imkanı sağlayabilmektir.

Sizce bu amaç ne ölçüde gerçekleştirilmiştir?

- a) Tamamen gerçekleştirilebilmiş. b) Kısmen gerçekleştirmiş
c) Hiç gerçekleştirilememiş.

14. Sizce bu yeni düzenleme yaşadığınız çevrede nasıl bir değişime yol açtı? Örneğin;

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından			
Güvenlik açısından			
Alışveriş olanağı			
Kirlilik unsurları açısından			
Estetik güzellik açısından			
Ulaşılabilirlik açısından			

EK-5 DEVAMI

ÇALIŞAN ANKETİ

A) Anketi cevaplayanın kimliğine ilişkin bilgiler:

1. Cinsiyeti: Kadın ☐ Erkek ☐

Yaşı:.....

Eğitim durumu:

a)İlkokul b) Ortaokul c) Lise d) Üniversite e) Master /Doktora

Mesleğiniz;.....

2. Ne zamandan beri bu iş yerinde çalışıyorsunuz?

3. Mesai saatleriniz nelerdir?.....

B. Caddeyi kullanımlarına ilişkin sorular

4. İş yerine geliş aracınız nedir?

a) Özel Otomobil b) Toplu taşıma araçları c) Yaya

5. Özel araçla geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

a)Otopark b) Yol kenarı

6.İş dışında bu caddeyi hangi amaçlarla kullanıyorsunuz?

a) Alışveriş b) Transit geçiş c) Buluşma d) Gezinti ve Dinlenme
e)Eğlence f) Diğer

EK-5 DEVAMI

C. Yayalaştırmaya ilişkin sorular

7. Biliyorsunuz bu caddede daha önceden araç trafiğine izin vardı. 2003 yılında araç trafiğine kapatıldı ve yoğun olarak yaya trafiğine açıldı. Bu durumun burada işyeri olan biri olarak sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mı varsa nelerdir?

-
-
- ...
-

8. Peki caddenin yayalaştırılması sonucunda size zararları odlumu? varsa nelerdir?

- ...
- ...
- ...
- ...

9. Size göre hangisi daha ağır basıyor? Faydaları mı, zararları mı?

.....

10. Bu caddenin son halini (düzenlemesini) beğeniyor musunuz ?

a)Evet

- Beğendiğim özellikler

b) Hayır

- Beğenmediğim özellikler

11. Neler yapılırsa daha iyi olurdu?

.....

EK-5 DEVAMI

12. Bu caddenin yayalaştırılmasındaki amaç;

Marmara Caddesi:

Avcılar ilçesinin çehresini değiştirmeyi, burayı canlanmayı insanları buraya çekmeyi ve onlara dinlenme, eğlence olanakları yaratmayı amaçlamıştır.

Sizce bu amaç ne ölçüde gerçekleştirilmiştir?

Davutpaşa Caddesi:

Ticari fonksiyonların yoğun olduğu caddede halka rahat alışveriş imkanı sağlayabilmektir.

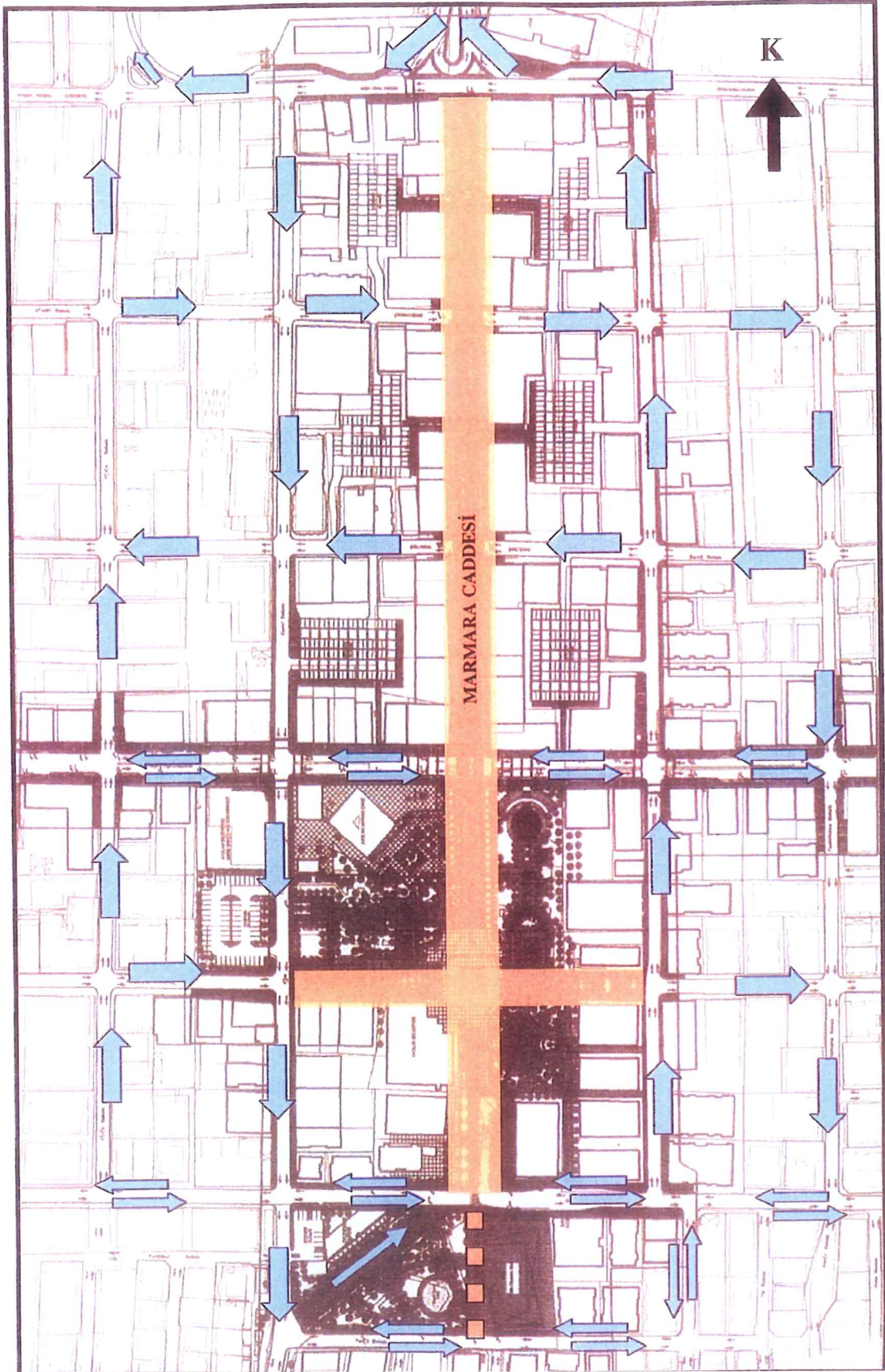
Sizce bu amaç ne ölçüde gerçekleştirilmiştir?

- a) Tamamen gerçekleştirilebilmiş. b) Kısmen gerçekleştirmiş
c) Hiç gerçekleştirilememiş.

13. Sizce bu caddenin yayalaştırılması aşağıdaki konu başlıklarına göre nasıl bir değişime yol açtı? Fikrinizi belirtiniz.

Konu	Olumlu oldu	Değişmedi	Olumsuz oldu
Gürültü açısından			
Güvenlik açısından			
Alışveriş olanağı			
Kirlilik unsurları açısından			
Müşteri sayısı açısından			
Estetik güzellik açısından			
Ulaşılabilirlik açısından			

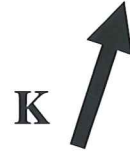
EK-6 MARMARA CADDESİ ULAŞIM KADEMELENMESİ PAFTASI



Trafik akışı paftası

Kaynak: DÖLLÜK, 2006

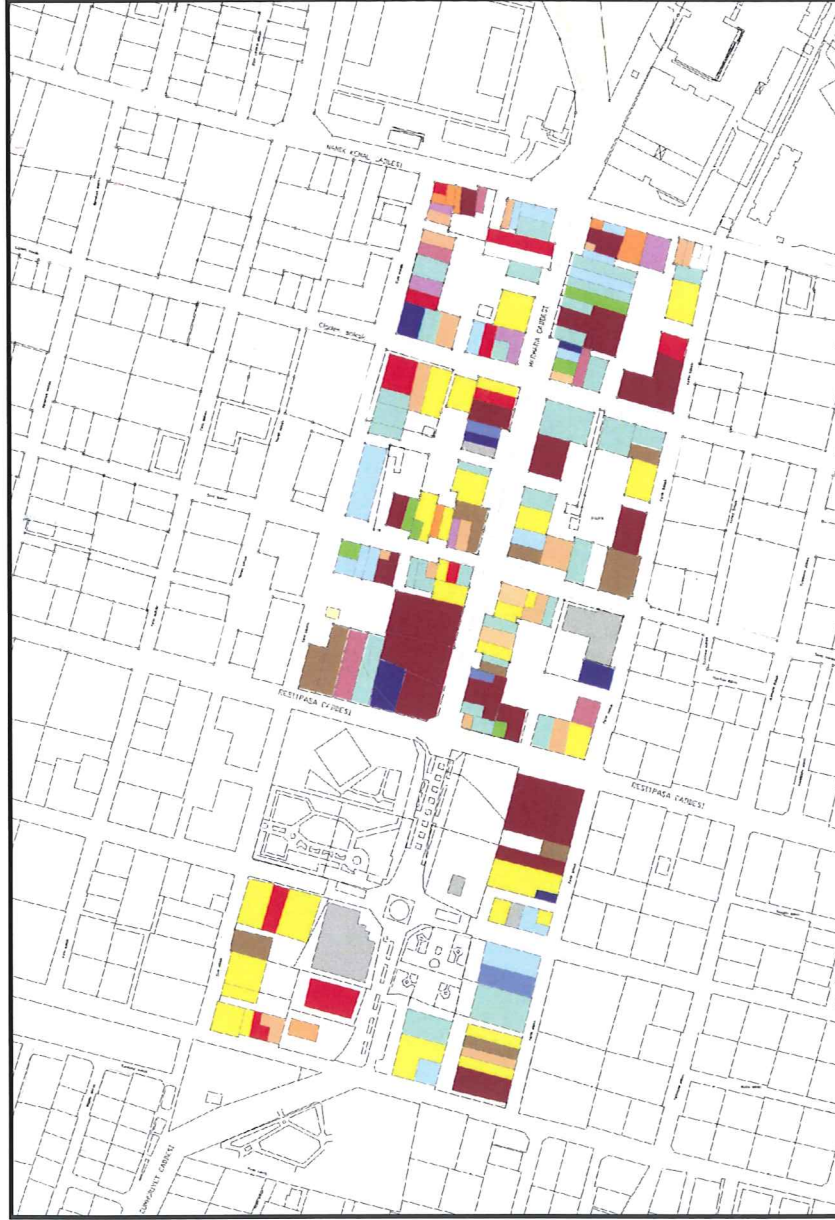
EK-7 MARMARA CADDESİ KAT ADEDİ PAFTASI



	2kat
	3kat
	4kat
	5kat
	6kat
	7kat

EK-8: MARMARA CADDESİNDEKİ BİNALARDA KATLARA GÖRE TİCARET SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI

Giriş Katı



LEJAND

- YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
- KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
- KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
- KONUT
- KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ
- BÜRO İŞLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
- KÜÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMİRİ
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- İŞ MERKEZİ / ÇARŞI
- KAMU HİZMETLERİ
- DEPOLAMA
- BOS
- EĞİTİM

EK-8'İN DEVAMI

2. Kat



K

LEJAND

- YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
- KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
- KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
- KONUT
- KİTAP, GAZETE VE KİRTASİYE ÜRÜNLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ
- BÜRO İŞLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIHI
- KÜÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMİRİ
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- İŞ MERKEZİ / ÇARŞI
- KAMU HİZMETLERİ
- DEPOLAMA
- BOS
- EĞİTİM

EK-8'İN DEVAMI

3. Kat



LEJAND

- YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
- KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
- KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
- KONUT
- KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ
- BÜRO İŞLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
- KÜÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMİRİ
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- İŞ MERKEZİ / ÇARŞI
- KAMU HİZMETLERİ
- DEPOLAMA
- BOS
- EĞİTİM

EK-8'İN DEVAMI

4.Kat



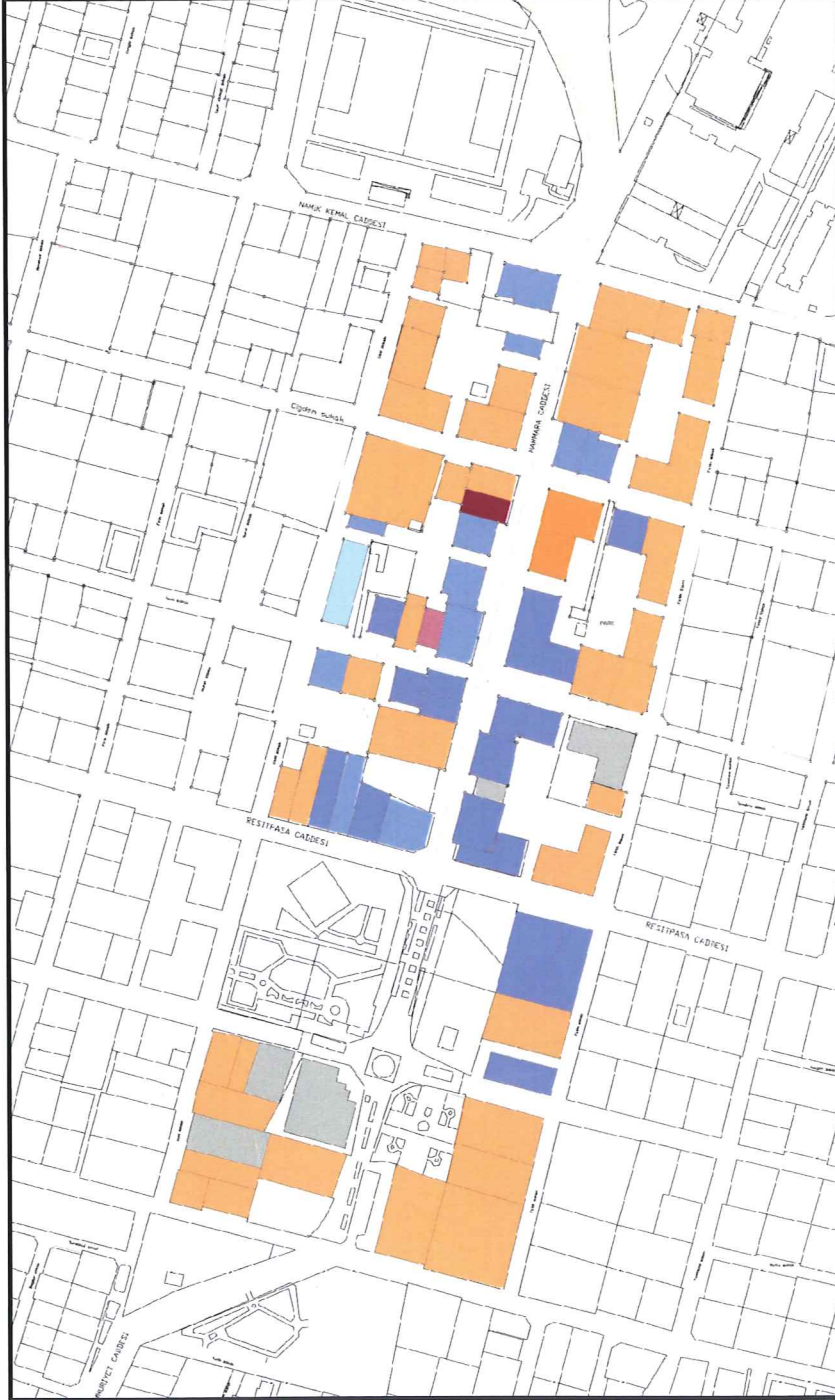
LEJAND

- YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
- KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
- KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
- KONUT
- KİTAP, GAZETE VE KİRTASIYE ÜRÜNLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- SAĞLIK ÜRÜNLERİ VE SAĞLIK HİZMETLERİ
- BÜRO İŞLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIHI
- KÜÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMIRI
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- İŞ MERKEZİ / ÇARSI
- KAMU HİZMETLERİ
- DEPOLAMA
- BOS
- EĞİTİM

EK-8'İN DEVAMI

5.Kat

K



LEJAND

- YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
- KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
- KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
- KONUT
- KİTAP, GAZETE VE KİRTASİYE ÜRÜNLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ
- BÜRO İŞLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
- KÜÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMİRİ
- İNSAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- İŞ MERKEZİ / ÇARŞI
- KAMU HİZMETLERİ
- DEPOLAMA
- BOS
- EĞİTİM

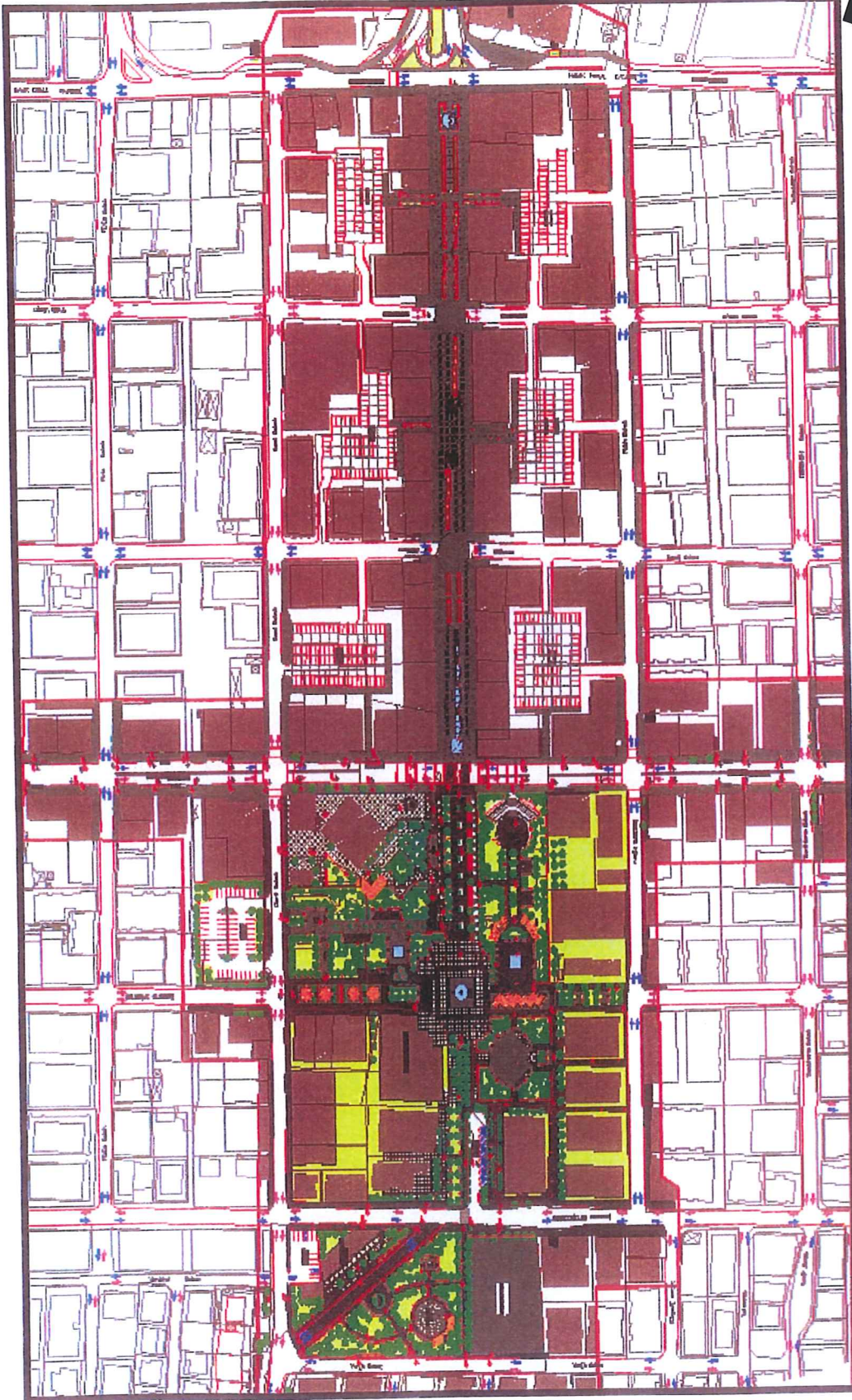
EK-8'İN DEVAMI

6.Kat

K

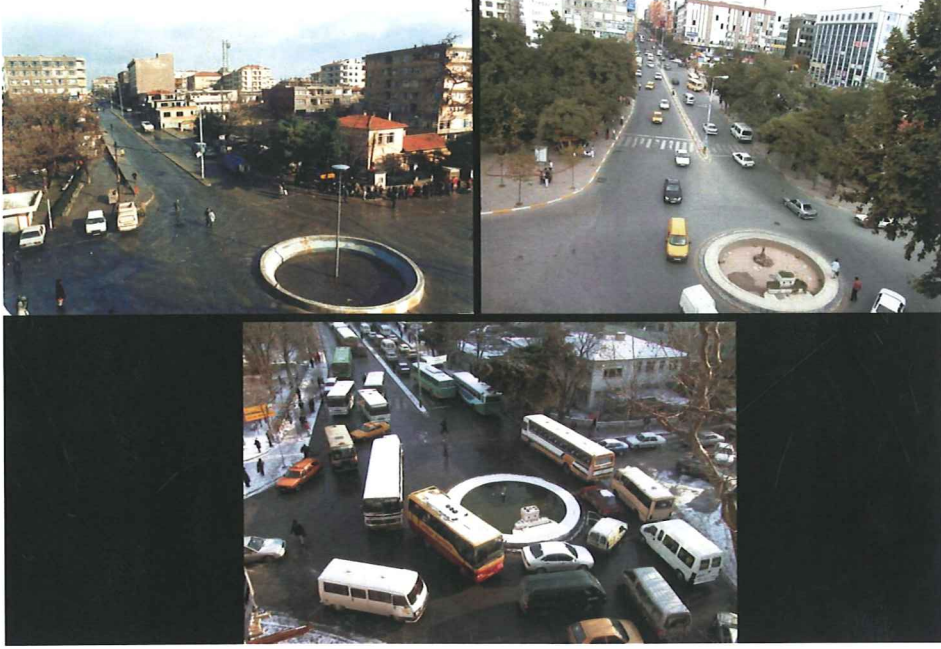


EK-9 İTÜ. GELİŞTİRME VAKFI AR-GE MARMARA CADDESİ PROJESİ



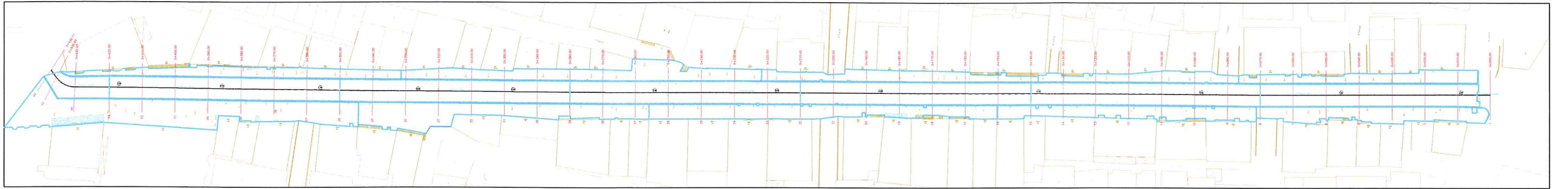
Kaynak: ÇOL,2004

EK-10 MARMARA CADDESİNİN YAYALAŞTIRMADAN ÖNCEKİ HALİNE İLİŞKİN FOTOĞRAFLARI



KAYNAK: Avcılar Belediyesi

EK- 11: DAVUTPAŞA CADDESİ YAYALAŞTIRMA PROJESİ



EK-12: DAVUTPAŞA CADDESİ KAT ADEDİ PAFTASI



EK- 13: DAVUTPAŞA CADDESİNDEKİ BİNALARDA KATLARA GÖRE TİCARET SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI

Giriş Kat



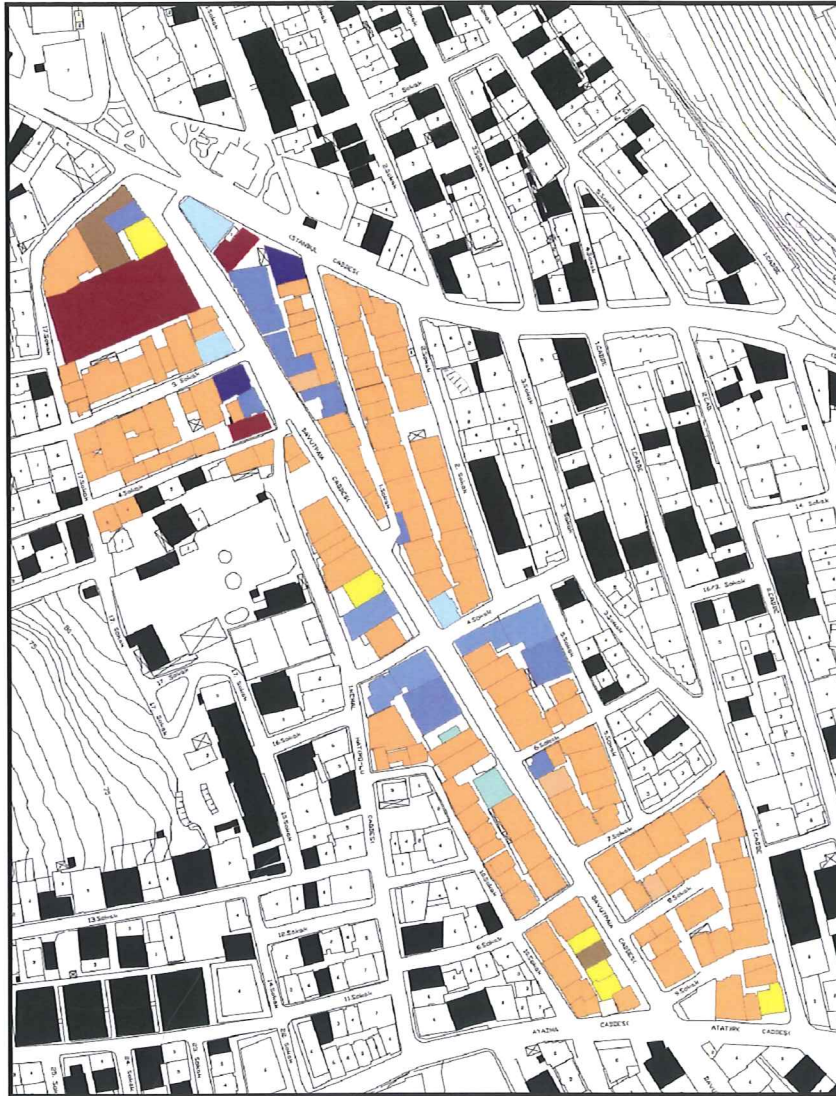
LEJAND

YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
KONUT
KİTAP, GAZETE VE KİRTASIYE ÜRÜNLERİ
TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ
BÜRO İŞLERİ
BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
KÜÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMİRİ
İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
İŞ MERKEZİ / ÇARŞI
KAMU HİZMETLERİ
DEPOLAMA
BOS
EĞİTİM

EK-13'ÜN DEVAMI

2.Kat

K



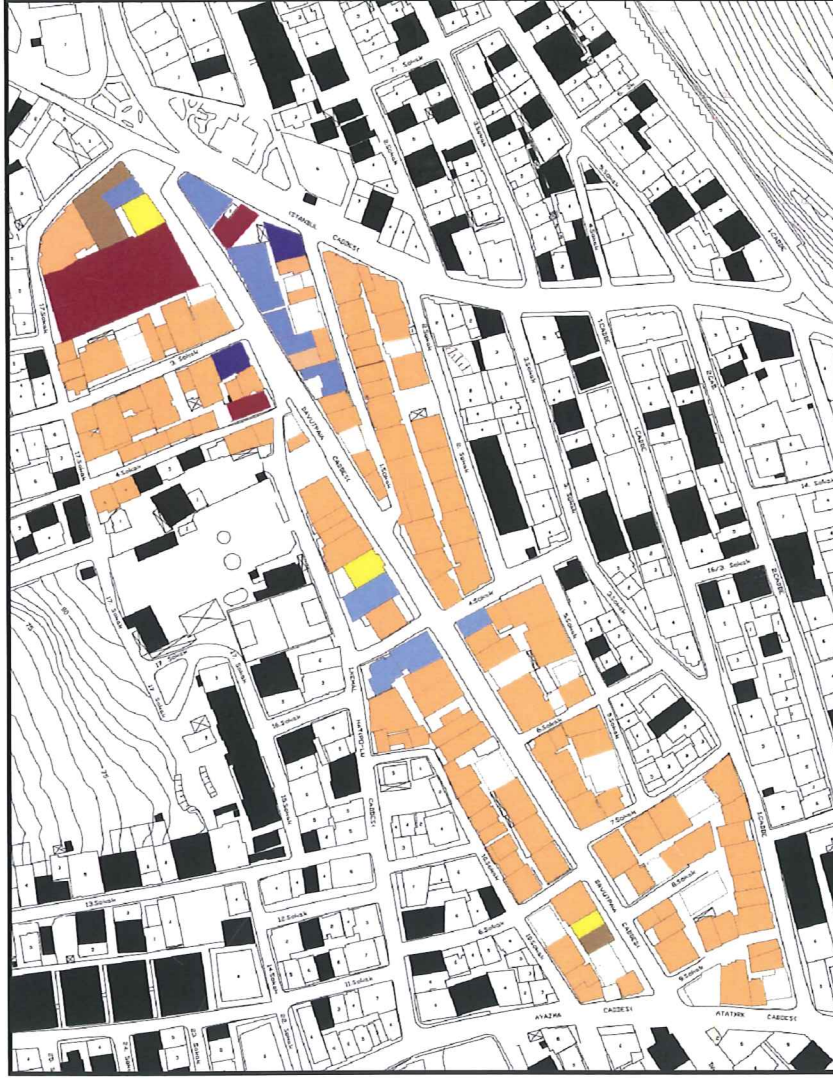
LEJAND

- | | |
|---|--|
|  | YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ |
|  | TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ |
|  | OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ |
|  | KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER |
|  | KİSSEL EŞYA VE KİSSEL BAKIM HİZMETLERİ |
|  | MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER |
|  | KONUT |
|  | KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ |
|  | TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ |
|  | SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ |
|  | BÜRO İSLERİ |
|  | BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI |
|  | KÜÇÜK İMALAT VE KİSSEL EŞYA TAMİRİ |
|  | İNSAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ |
|  | İS MERKEZİ / ÇARŞI |
|  | KAMU HİZMETLERİ |
|  | DEPOLAMA |
|  | BOS |
|  | EĞİTİM |

EK-13'ÜN DEVAMI

3.Kat

K

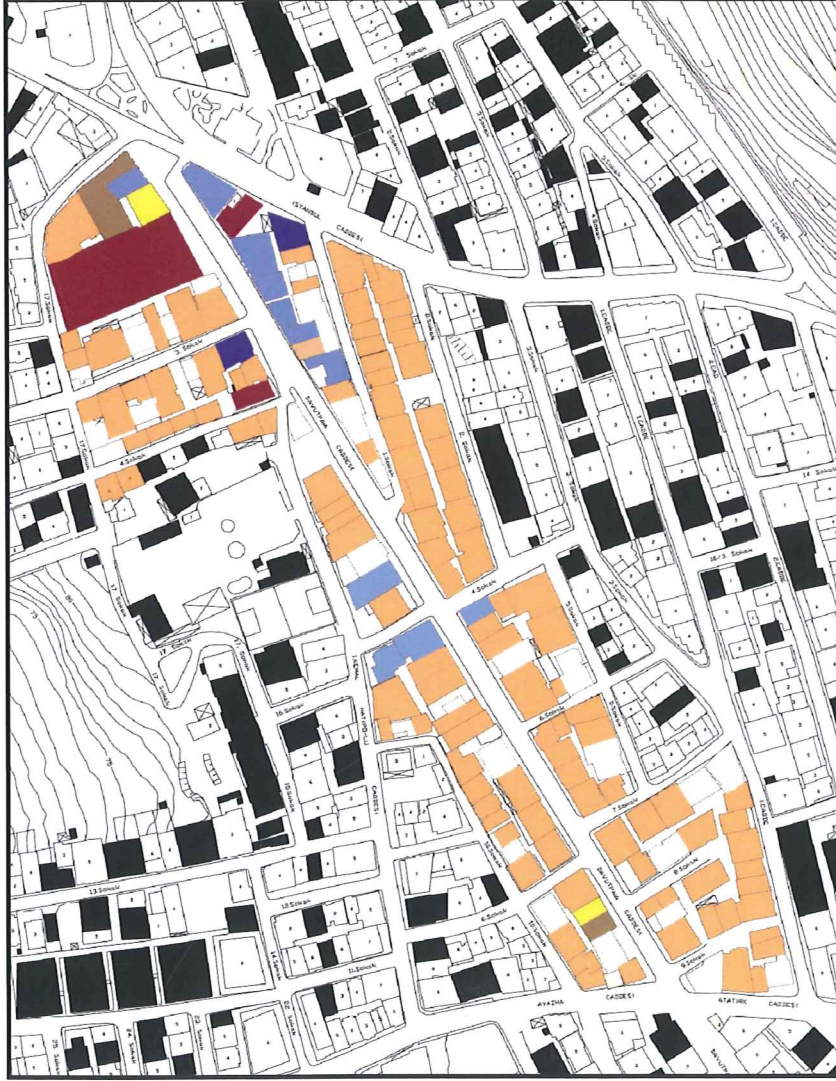


LEJAND

- YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
- KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
- KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
- KONUT
- KİTAP, GAZETE VE KİRTASIYE ÜRÜNLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ
- BÜRO İŞLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
- KÜÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMİRİ
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- İŞ MERKEZİ / ÇARŞI
- KAMU HİZMETLERİ
- DEPOLAMA
- BOS
- EĞİTİM

EK-13'ÜN DEVAMI

4.Kat

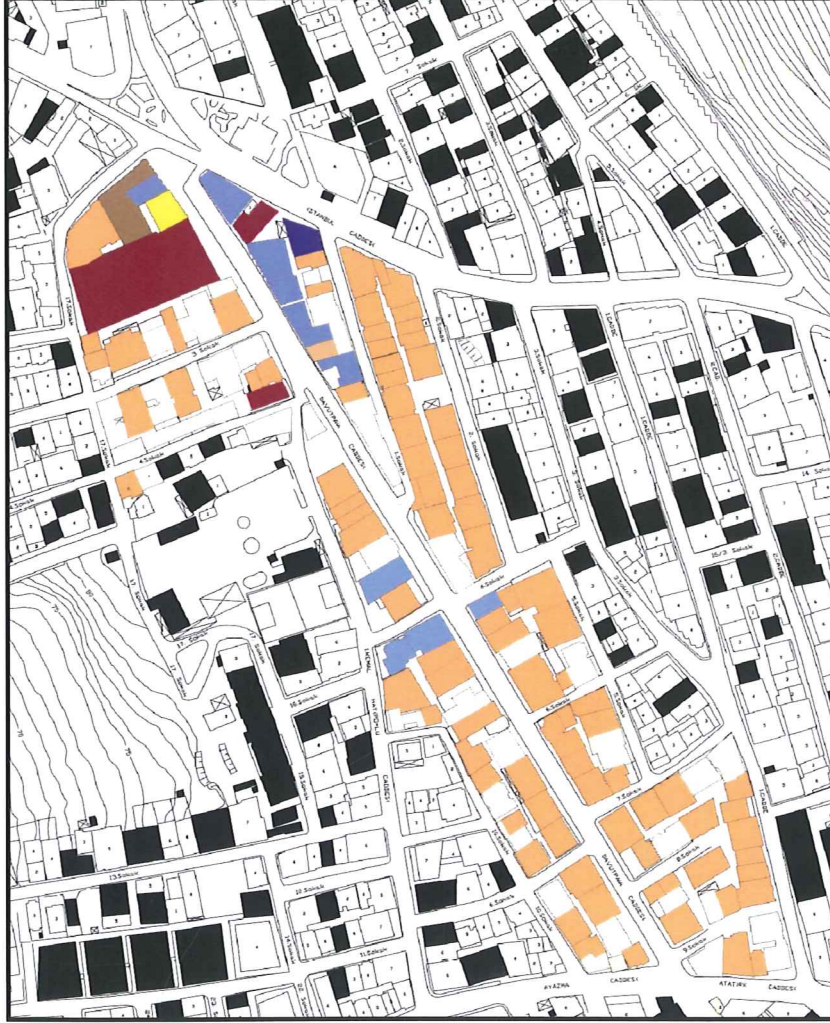


LEJAND

- YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
- KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
- KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
- KONUT
- KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- SAĞLIK ÜRÜNLERİ VE SAĞLIK HİZMETLERİ
- BÜRO İŞLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
- KÜÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMİRİ
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- İŞ MERKEZİ / ÇARŞI
- KAMU HİZMETLERİ
- DEPOLAMA
- BOS
- EĞİTİM

EK-13'ÜN DEVAMI

5.Kat



LEJAND

YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
KONUT
KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ
TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ
BÜRO İŞLERİ
BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
KÜÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMİRİ
İNSAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
İŞ MERKEZİ / ÇARSI
KAMU HİZMETLERİ
DEPOLAMA
BOS
EĞİTİM

EK-13'ÜN DEVAMI

6.Kat



LEJAND

- YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
- KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
- KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
- KONUT
- KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ
- BÜRO İŞLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
- KÜÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMİRİ
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- İŞ MERKEZİ / ÇARŞI
- KAMU HİZMETLERİ
- DEPOLAMA
- BOS
- EĞİTİM

EK-13'ÜN DEVAMI

7.Kat



LEJAND

- YIYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- OTELLER, LOKANTALAR VE EĞLENCE HİZMETLERİ
- KOZMETİK, TEMİZLİK VE KİMYASAL ÜRÜNLER
- KİSİSEL EŞYA VE KİSİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- MOBİLYA, EV EŞYASI VE ELEKTRONİK ÜRÜNLER
- KONUT
- KİTAP, GAZETE VE KİRTASİYE ÜRÜNLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ
- BÜRO İŞLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
- KÖÇÜK İMALAT VE KİSİSEL EŞYA TAMİRİ
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- İŞ MERKEZİ / ÇARŞI
- KAMU HİZMETLERİ
- DEPOLAMA
- BOS
- EĞİTİM

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 30.01.1983

Doğum yeri Bandırma

Lise 1997-2000 Bandırma Kültür ve Eğitim Vakfı Özel Lisesi

Lisans 2000-2005 Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi.
Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Yüksek Lisans 2005-2007 Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı
Kentsel Mekan Organizasyonu ve Tasarım Programı

Çalıştığı kurumlar

06.2006-09.2007 Antalya Büyükşehir Belediyesi
Park ve Bahçeler Müdürlüğü