

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**TARİHİ YARIMADA'NIN
YAYALAŞTIRILMASININ BÖLGEDEKİ
YAYALAR VE YERLEŞİK ESNAFA ETKİLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

İSA ÇAKIROĞLU

İSTANBUL, 2012

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**TARİHİ YARIMADA'NIN
YAYALAŞTIRILMASININ BÖLGEDEKİ
YAYALAR VE YERLEŞİK ESNAFA ETKİLERİNİN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

Yüksek Lisans Tezi

İSA ÇAKIROĞLU

Tez Danışmanı: DOÇ. DR. GÖKSEL DEMİR

İSTANBUL, 2012

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FENBİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: Tarihi Yarımada'nın Yayalaştırılmasının Bölgedeki Yayalar ve Yerleşik Esnafa Etkilerinin Değerlendirilmesi

Öğrencinin Adı Soyadı : İsa ÇAKIROĞLU

Tez Savunma Tarihi : 15.09.2012

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu _____ Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç. Dr.Tunç BOZBURA
Enstitü Müdürü
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof. Dr., Mustafa İLICALI
Program Koordinatörü
İmza

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

_____ Jüri Üyeleri

_____ İmzalar

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Göksel DEMİR

Ek Danışman
Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

Üye
Yrd. Doç. Dr. Kurtuluş ÖZCAN

TEŐEKKÜR

Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Yüksek Lisans Programı dâhilinde hazırlamıő olduğum “Tarihi Yarımada'nın Yayalaştırılmasının Bölgedeki Yayalar ve Yerleőtik Esnafa Etkilerinin Değerlendirilmesi” konulu tez çalıőmam sırasında, zamanını ve emeğini vererek sağladığı bilimsel katkıları için tez danıőmanım Doç. Dr. Göksel DEMİR'E őükranlarımı sunarım. Ayrıca, her zaman yol gösteren ve őefkatlerini üzerimden eksik etmeyen babam Mustafa ÇAKIROĞLU'na, annem Emine ÇAKIROĞLU'na, her zaman yanımda olduğunu hissettiren ve beni bu çalışma için teşvik eden eőtım Didem ÇAKIROĞLU'na, çalıőmalarım boyunca ilgilenemediğim halde bana büyük olgunluk gösteren oğlum Muhammed Mustafa ÇAKIROĞLU'na, çalışma arkadaşlarım Nesim KARACA, Halime TEKİN, Ali Fuat ÖZTÜRK'e ve M.Erkan KILLIOĞLU'na teőekkür ederim.

Eylül, 2012

İsa ÇAKIROĞLU

ÖZET

TARİHİ YARIMADA'NIN YAYALAŞTIRILMASININ BÖLGEDEKİ YAYALAR VE YERLEŞİK ESNAFA ETKİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

İsa Çakıroğlu

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Göksel DEMİR

09.2012, 143 sayfa

Bu çalışmada; Tarihi Yarımada'nın Yayalaştırılmasının Bölgedeki Yayalar ve Yerleşik Esnafa Etkilerinin Değerlendirilmesi yer verilmiştir. Çalışma içerisinde, Tarihi Yarımada'nın gelişimi süreci incelenerek, yayalaştırmanın temel kavramları üzerinde durulmuş, Dünya'dan ve Türkiye'den yayalaştırma örnekleriyle Tarihi Yarımada'nın yayalaştırılma çalışmalarına yer verilmiştir. Tarihi Yarımada'da yayalaştırma yapılan alanda anket yapılarak bölgeyi kullanan yayalar ve bölge esnafının, yayalaştırılan bölge hakkındaki görüşlerine başvurularak insanların yayalaştırma hakkındaki yorumları değerlendirilmeye çalışılmıştır. Değerlendirme sürecinde dikkate alınan kriterler; yayalaştırma memnuniyeti, yayalaştırılan bölgeye ulaşım, yayalaştırılan bölgedeki eksiklikler, vatandaşların ve esnafın memnuniyet oranları belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yaya, Yayalaştırma, Tarihi Yarımada, Dünyadan ve Türkiye'den yayalaştırma örnekleri

ABSTRACT

THE PENINSULA REGION PEDESTRIANS PEDESTRIANS AND ARTISANS EVALUATION OF THE EFFECTS OF RESIDENTS

İsa Çakıroğlu

URBAN SYSTEMS AND TRANSPORTATION MANAGEMENT

Thesis Supervisor: Doç. Dr. Göksel DEMİR

09.2012, 143 pages

In this study, the evaluation of the pedestrianization of Historical Peninsula is analyzed in the aspects of transport and environmental issues. By researching the progress of Historical Peninsula from past to present the pedestrianization of historical peninsula has been explained with the basic terms about pedestrianization and best practices about from all over world and Turkey. In the context of this study, surveys about pedestrianization have been done in order to find out what the citizens and the tradesmen think about the new application. Pleasure of the citizens and tradesmen about pedestrianization, access to the pedestrianized area, and the structural deficiencies in the area had been the main criteria in the evaluation process.

Keywords: Pedestrian, Pedestrianization, Historical Peninsula, Pedestrianization Examples of the World and Turkey

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ	1
2. TARİHİ YARIMADA’NIN KONUMU, ÖZELLİKLERİ VE ULAŞIM AĞI İÇİNDEKİ YERİ	2
2.1 COĞRAFİ KONUMU	2
2.2 DOĞAL ÖZELLİKLERİ.....	4
2.3 TARİHİ YARIMADA’NIN METROPOL ULAŞIM AĞI İÇİNDEKİ YERİ VE ÇEVRE İLİŞKİLERİ.....	7
3. TARİHİ YARIMADANIN DÖNEMLER İÇİNDEKİ GELİŞİMİ.....	10
3.1 İLK YERLEŞMELER.....	10
3.2 BYZANTİON DÖNEMİ.....	10
3.3 CONSTANTİNUS DÖNEMİ.....	12
3.4 OSMANLI DÖNEMİ.....	18
3.5 CUMHURİYET DÖNEMİ.....	27
4. YAYALAŞTIRMANIN TEMEL KAVRAMLARI, YAYALAŞTIRMANIN SEBEPLERİ, YAYALAŞTIRMANIN AMAÇ VE HEDEFLERİ İLE YAYALAŞTIRMANIN SAĞLADIĞI YARARLARI.....	33
4.1 TEMEL KAVRAMLAR.....	33
4.1.1 Yaya Yolu.....	33
4.1.1.1 Full Mall (Tamamen yayalaştırılmış yaya yolları)	34
4.1.1.2 Transit Mall (Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolları)	34
4.1.1.3 Semi Mall (Yayaya öncelikli yaya yolları)	34
4.1.2 Yaya Bölgesi.....	35
4.1.3 Yaya Kaldırımı.....	36
4.1.4 Yaya Geçitleri.....	37
4.1.5 Yaya Hareketleri.....	39
4.1.6 Yaya Yolu Trafığı.....	40
4.1.7 Yürüme.....	40
4.2 YAYALAŞTIRMANIN SEBEPLERİ.....	40
4.3 YAYALAŞTIRMANIN AMAÇ VE HEDEFLERİ.....	41
4.3.1 Toplumsal Yönden Hedefler	41
4.3.2 Şehircilik Yönünden Hedefler	41

4.3.3	Altyapı Yönünden Hedefler	42
4.3.4	Ekonomik Yönden Hedefler	42
4.4	YAYALAŞTIRMANIN YARARLARI.....	42
4.4.1	Doğal çevre yönünden yararlar	43
4.4.2	Sosyal çevre yönünden yararlar	44
4.4.2.1	Birey yönünden yararlar.....	44
4.4.2.2	Toplum yönünden yararlar.....	45
4.4.3	Yapısal çevre (insan eli ile inşa edilmiş olan) yönünden yararlar.....	45
4.4.4	Ekonomik katkıları	46
5.	DÜNYADAN VE TÜRKİYEDEN YAYA BÖLGESİ ÖRNEKLERİ.....	49
5.1	DÜNYADAN YAYA BÖLGESİ ÖRNEKLERİ	49
5.1.1	Stokholm (İsveç) Örneği	49
5.1.2	Kopenhag (Danimarka) Örneği.....	57
5.1.3	Münih (Almanya) Örneği	62
5.2	TÜRKİYEDEN YAYA BÖLGESİ ÖRNEKLERİ.....	67
5.2.1	İstiklal Caddesi (Beyoğlu) Örneği.....	67
5.2.2	Avcılar İlçesi, Marmara Caddesi Örneği	77
5.2.3	Tarihi Yarımada(Eminönü İlçesi) Örneği.....	81
5.2.3.1	Yayalaştırma Uygulama Süreci	83
5.2.3.2	Yayalaştırılmış Yollar ve Meydanlar.....	87
6.	YAYALAŞTIRILAN TARİHİ YARIMADA'DA BÖLGEYİ KULLANAN YAYALARA VE BÖLGE ESNAFINA UYGULANAN ANKETİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	88
6.1	YAYALARA UYGULANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ	88
6.2	ESNAFA UYGULANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....	95
7.	SONUÇ.....	102
	KAYNAKÇA.....	107
	EKLER.....	111

TABLÖLAR

Tablo 4.1 : Bazı Kentlerde Yayalaştırma Uygulamalarının Ticaret Üzerine Etkisi.....	43
Tablo 4.2 : 9 farklı Şehirdeki yayalaştırmanın ticaret üzerine etkisi.....	48

ŞEKİLLER

Şekil 2.1:İstanbul'un Coğrafi Konumu.....	2
Şekil 2.2: İstanbul'un Akdeniz ve Karadeniz, Balkanlar ve Anadolu Ticareti Üzerindeki Konumu.....	4
Şekil 2.3: Kauffer Haritası, 1776.....	6
Şekil 2.4: İstanbul Tarihi Yarımada'sının Topoğrafik Durumu.....	6
Şekil 2.5:Avrasya Tüneli Projesi (İstanbul Boğazı Karayolu Geçiş Projesi).....	8
Şekil 2.6 : İstanbul Tarihi Yarımada'da Kara yolu Ulaşım Ağı Kademelenmesi ve Karayolu Giriş Kapıları.....	9
Şekil 3.1 : Byzantion ve Konstantinopolis'in Gelişimi	11
Şekil 3.2: Byzantion'un Konumu	12
Şekil 3.3: Konstantinopolis Planı (450-1453).....	15
Şekil 3.4:Fetih Sonrası Yarımada Planı (1453-1520).....	19
Şekil 3.5:1520-1603 Arası Yarımada Planı.....	21
Şekil 3.6:1603-1730 Arası Yarımada Planı.....	22
Şekil 3.7:1730-1789 Arası Yarımada Planı.....	25
Şekil 3.8:1789-1839 Arası Yarımada Planı.....	27
Şekil 3.9:1923-1950 Arası Yarımada Planı.....	28
Şekil 3.10:1950-1960 Arası Yarımada Planı.....	31
Şekil 4.1 : Yaya Geçidi genel görünümü	38
Şekil 4.2: Zebra Yaya Geçidi ölçüleri.....	39
Şekil 5.1: Stokholm Genel Görünüşü	50
Şekil 5.2: Torg Bölgesinin Genel Görünüşü	51
Şekil 5.3: Torg Yaya Bölgesi Şeması	52
Şekil 5.4: Torg Bölgesinin Yaya Hareketinin Şeması Dikey Ayrımı Şeması.....	52
Şekil 5.5: Torg Meydanı ve Yaya Bölgesinden Bir Görünüm.....	53
Şekil 5.6: Torg Yaya Bölgesinin Donatı Şeması.....	54
Şekil 5.7: Sergelgaten Yaya Caddesinden Gece ve Gündüz Görünümleri	54
Şekil 5.8: Sergelgaten Yaya Caddesindeki Oturma Elemanları ve Heykeller	55
Şekil 5.9:Drottingatan ve BiblioteksgatanCaddeleri'nden Görünüm.....	56
Şekil 5.10: Kopenhag Yaya Sistemi. 1. Stroget 2. Fiolstraede 3. Kobmagergade	58
Şekil 5.11: 1962-1996 Yılları Arasında 6 Aşamalı Gerçekleştirilen Yayalaştırma Çalışmaları.....	59
Şekil 5.12: Stroget Street Caddesinin Eski Hali.....	59
Şekil 5.13: Stroget Street Caddesinden Görünüm	60
Şekil 5.14: City-Bike Sistemi	61
Şekil 5.15: Stroget Caddesi-Kopenhag	61
Şekil 5.16: Münih Şehri Yaya Alanları.....	62

Şekil 5.18: Marienplatz Meydanı'ndan Gece ve Gündüz Görünümleri.....	63
Şekil 5.17: Münih Yaya Bölgesi.....	63
Şekil 5.19: Karlsplatz Meydanı'ndan Bir Görünüm	65
Şekil 5.20: Marienplatz Meydanı'ndan Gece ve Gündüz Görünümleri.....	65
Şekil 5.21: Henri Prost'un İstiklal Caddesi ve Çevresi Planı	67
Şekil 5.22: İstiklal Caddesi'nden Genel Görünüm.....	68
Şekil 5.23: Tarlabası Bulvarı U dönüşü	71
Şekil 5.24: Tarlabası Bulvarı U dönüşü	71
Şekil 5.25: Mete Caddesi Çıkışı	72
Şekil 5.26: Sıraselviler Caddesi Çıkışı.....	72
Şekil 5.27: İsmet İnönü Caddesi U Dönüşü	73
Şekil 5.28: Cumhuriyet Caddesi U Dönüşü	73
Şekil 5.29: Cumhuriyet Caddesi U Dönüşü	74
Şekil 5.30: Cumhuriyet Caddesi U Dönüşü	74
Şekil 5.31: Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi	76
Şekil 5.32: Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi	77
Şekil 5.33: Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi	77
Şekil 5.34: Marmara Caddesi Alan Kullanımları	78
Şekil 5.35: Marmara Caddesi'nin Yayalaştırılma Öncesi Hali.....	79
Şekil 5.36: Marmara Caddesi'nin Yayalaştırılma Sonrası Hali.....	80
Şekil 5.37: Tarihi Yarımada Gezilecek ve Görülecek Yerler Haritası	82
Şekil 5.38: Eminönü Meydanının Düzenleme Sonrası Hali	83
Şekil 5.39: 2005 Yılı Eminönü İlçesi Yaya Planı.....	84
Şekil 5.40: 2005 Yılı Eminönü İlçesi Yaya Planı.....	84
Şekil 5.41: 2009/3-2 Sayılı UKOME Kararına Göre Yayalaştırmanın Son Halini Gösterir Harita.....	85
Şekil 5.42: Turist Otobüslerinin Shuttle Güzergahını Gösterir Harita	86
Şekil 5.43: Yayalaştırmanın Son Halini Gösterir Pafta	87
Şekil 6.1: İkamet Edilen İlçelere Göre Katılımcı Sayıları	88
Şekil 6.2: Katılımcı Cinsiyet Oranları	89
Şekil 6.3: Katılımcı Yaş İstatistikleri.....	89
Şekil 6.4: Katılımcı Eğitim Durumu.....	90
Şekil 6.5: Katılımcı Meslek Dağılım Oranları	90
Şekil 6.6: Katılımcıların Bölgeyi Kullanım Amacına Göre Yüzdeler Oranları	91
Şekil 6.7: Bölgeye Sık Uğrayan Katılımcıların Uğradıkları Güne Göre Yüzdesi.....	91
Şekil 6.8: Yayalaştırılan Bölgeyi Kullanım Saatleri.....	92
Şekil 6.9: Yayaların Bölgeye Ulaşım Yöntemleri	92
Şekil 6.10: Özel Araçların Parklanma Dağılımı.....	93
Şekil 6.11: Yayalaştırmanın Çevrenin Fiziksel Görünümüne Etkisi.....	93
Şekil 6.12: Katılımcı Cinsiyet Oranları.....	95
Şekil 6.13: Katılımcı Eğitim Durumu.....	95
Şekil 6.14: Katılımcı Yaş İstatistikleri.....	96

Şekil 6.15: Yayaların Bölgeye Ulaşım Yöntemleri	96
Şekil 6.16: Özel Araçların Parklanma Dağılımı.....	97
Şekil 6.17: Ankete Katılan Esnafın Faaliyet Alanları.....	97
Şekil 6.18: Ankete Katılan Esnafın Ne Zamandan Beri Hizmet Verdiği	98
Şekil 6.19: Yayalaştırılan Bölgenin Emlak Değer ve Kira Artış Oranları.....	98
Şekil 6.20: Yayalaştırılan Bölgenin Müşteri Sayısının Artış Oranları	99
Şekil 6.21: Yayalaştırılan Bölgedeki Esnafın Ciro Oranları.....	99
Şekil 6.22: Yayalaştırmanın Bölge Esnafına Göre Değerlendirmesi	100

1. GİRİŞ

Avrupa kentlerinde 1940'lı yıllarda, Kuzey Amerika'da ise 1960'lı yıllarda insanların kent içinde rahat ve güvenle kullanabileceği, taşıt trafiğinden kısmen ya da tamamen arındırılmış açık mekanlar sunmak amacıyla, gerek konutsal yerleşim alanlarında, gerek alışveriş alanlarının yer aldığı kent merkezlerinde yaya bölgeleri uygulama fikri ile tarihsel kent karakterinin korunması, gün boyu motorlu taşıt trafiği altında ezilen, geceleri terk edilen mekanların yaşatılması amaçlanmıştır.

Batı Almanya ve Hollanda'nın öncülüğünü yaptığı yayalaştırma uygulamaların daha sonra İtalya, ABD, İngiltere, Fransa, Avusturya, İsviçre gibi ülkeler takip etmiştir. Ülkemizde ilk olarak Ankara Belediyesi tarafından 1978 yılında başlatılan yayalaştırma çalışmaları yeşil alanların ve gezinti alanların artırılması toplumda gerileyen sosyal yaşantıyı güçlendirme düşüncesiyle uygulanmıştır.

Bu tez çalışmasında ülkemizde önemi giderek artan yayalaştırma ve yayalaştırma çalışmalarının en önemlilerinden olan "Tarihi Yarımada'nın yayalaştırılmasının ulaşım ve çevre açısından değerlendirilmesi" konusu incelenecektir.

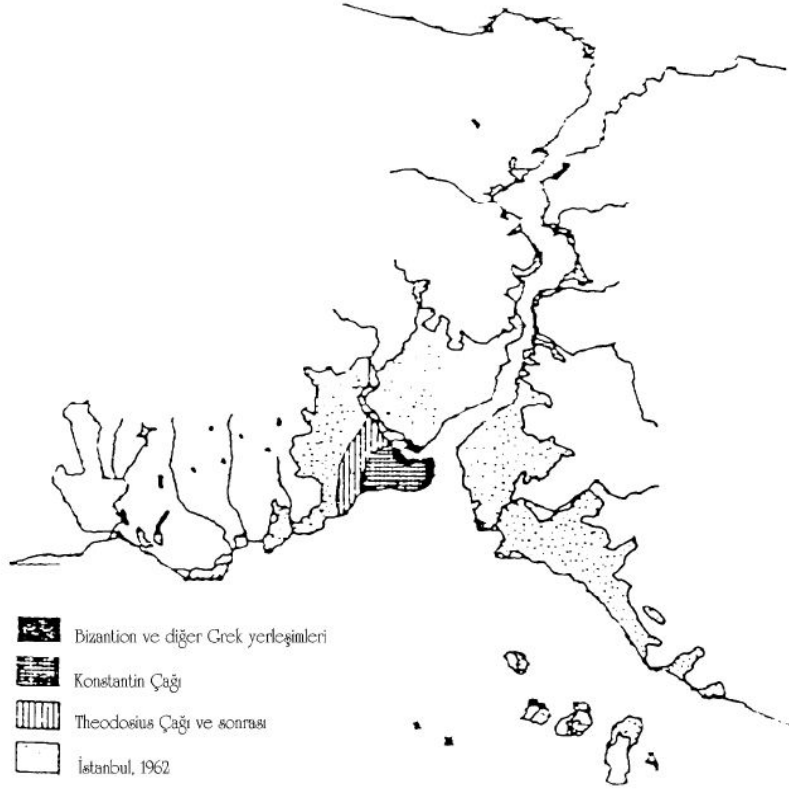
Çalışmanın I. Kısımında, Tarihi Yarımada'nın konumu, özellikleri ve tarihsel gelişimi hakkında bilgiler verilerek yayalaştırma yapılmış bölgeler hakkında genel bilgiler verilecek, II. Kısımında, Tarihi Yarımada'nın dönemler içindeki gelişim süreçleri hakkında bilgiler verilerek yayalaştırılan bölgenin tarihsel gelişimini inceleyeceğiz. III. Kısımında ise, yayalaştırmanın temel kavramları, sebepleri ile yayalaştırmanın amacı, hedefleri, kente etkileri ve sağladığı yararları üzerinde durularak yayalaştırma hakkında genel bilgi edineceğiz. IV. Kısımında ise, Dünya'dan ve Türkiye'den yaya bölgesi örneklerini inceleyeceğiz.V. Kısımında da, yayalaştırılan bölgede yapılan anket sonuçlarını yorumlayarak bölge esnafı ve ziyaretçilerinin yayalaştırma hakkındaki görüşlerini inceleyeceğiz.

2. TARİHİ YARIMADA’NIN KONUMU, ÖZELLİKLERİ VE ULAŞIMAĞI İÇİNDEKİ YERİ

2.1 COĞRAFİ KONUMU

İstanbul kenti, ilk olarak topoğrafik özelliği ve üç tarafının denizlerle çevrili olmasından dolayı savunmanın güçlüğü düşünülerek “Tarihi Yarımada” olarak adlandırılan, kuzeyde Haliç, doğuda İstanbul Boğazı, güneyde Marmara Denizi ve batıda Theodosius Surları (Kara Surları) ile sınırlandırılmış olan bu tepe üzerinde kurulmuştur (Tayşi 2006, s. 84).

Şekil 2.1:İstanbul’un Coğrafi Konumu



Kaynak : Tayşi Ş.E, İstanbul Tarihi Yarımada Meydanlarının Oluşumunu Etkileyen Çevresel Faktörler ve Meydanların Mimari Kurgusu,2006

Bu tepe İstanbul’un dünya ölçeğinde öne çıkmasında önemli bir rolü olan ve kentin kimliğinin oluşmasında etkin rol oynayan söz konusu kültürel birikimin varlığının

yoğun olarak bir arada yer aldığı en önemli kentsel mekân Tarihi Yarımada'dır. Tarihi Yarımada (sur içi) toplam 1562 hektarlık bir alanı kaplamaktadır. Fatih; 41°02' kuzey enlemleri ile 28°55'34 doğu boylamları arasında yer almaktadır.¹

Tarihi Yarımada olarak adlandırılan Fatih ilçesi, Çatalca Yarımadasının güneydoğu ucunda yer almakta olup, kuzeyinde Haliç ve Beyoğlu, doğusunda İstanbul Boğazı, güneyinde Marmara Denizi, batısında ise Zeytinburnu, Bayrampaşa ve Eyüp ilçeleri yer almaktadır.

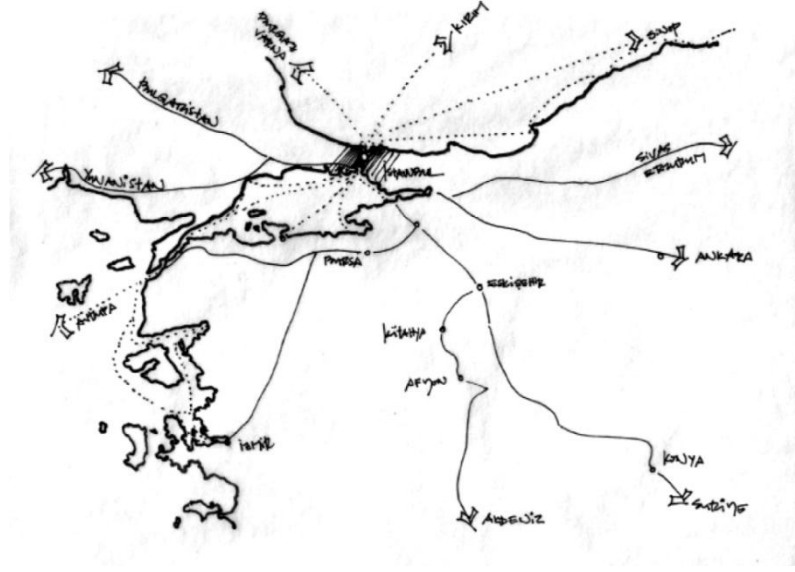
Kuzeyden güney-güneydoğu'ya doğru Ayvansaray Mahallesi, Balat, Yavuz Sultan Selim, Cibali, Yavuz Sinan, Sarı Demir, Rüstem Paşa, Hobyar ve Hocapaşa Mahalleleri sıralanır. Doğu'da Sarayburnu'nda Cankurtaran (doğu ucu); Marmara kıyılarında Sultanahmet, Küçük Ayasofya, Şehsuvarbey, Muhsine Hatun, Nişanca, Katip Kasım, Aksaray, Cerrahpaşa, Kocamustafapaşa, Yedikule Mahalleleri yer alır. Batıda Sümbülefendi, Silivrikapı, Mevlanakapı, Topkapı, Karagümrük ve Derviş Ali Mahalleleri ile çevrilen Fatih ilçesi, 57 mahalleden oluşur.¹

Fatih ilçesinin denizden yüksekliği ortalama 60 m'dir. Tarım arazisi bulunmamaktadır.

Fatih ilçesi (Eminönü hariç) 1950'de 226.853 kişilik nüfusa sahip iken, 2000 yılında 403.508 kişi olmuştur. İlçede nüfus artışı 1975 yılına kadar sürmüştü, bu tarihten sonra ise düşmeye başlamıştır. 1975 yılında Fatih'in nüfusu 504.127 kişiyken, 2000 yılında nüfus 403.508'e olmuştur. Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi ile yapılan sayıma göre Fatih'in 2008 nüfusu 443.955'tir (Eminönü dahil).¹

¹ <http://www.fatih.bel.tr/bpi.asp?caid=995&cid=86>. "Tarihi Yarımada Hakkında" Erisim Tarihi: 13.05.2012]

Şekil 2.2: İstanbul'un Akdeniz ve Karadeniz, Balkanlar ve Anadolu Ticareti Üzerindeki Konumu



Kaynak : Tayşi Ş.E, İstanbul Tarihi Yarımada Meydanlarının Oluşumunu Etkileyen Çevresel Faktörler ve Meydanların Mimari Kurgusu, 2006

2.2 DOĞAL ÖZELLİKLERİ

Kentin topografyasında birbirine paralel iki sırt uzanır. Bu sırtlar üzerinde Haliç ve Marmara Denizi'ne hakim yedi adet tepe bulunmaktadır. Kentin silüetini etkileyen tüm yapılar da gerek Bizans, gerek Osmanlı döneminde bu tepeler üzerinde inşa edilmiştir (Tayşi 2006, s. 90).

İlk ve önemli olan sırt, Haliç'in güney kıyısına paralel olarak güneydoğudan kuzeybatıya doğru uzanır. Bu sırt üzerindeki ilk tepe, antik kentin akropolünün de üzerinde kurulduğu, üzerinde Ayasofya, Sultanahmet Camii ve Topkapı Sarayı'nın bulunduğu yükseltidir. Bu tepe diğerlerinden daha geniştir ve 45 m.lik yüksekliğe sahiptir. Sırtın ikinci tepesi, üzerinde Constantinus Forum'u ve Constantinus Sütunu'nun (Çemberlitaş) bulunduğu, 50 m. yüksekliğindeki tepedir. Birinci tepeden, Babıali'den Eminönü'ndeki Yeni Cami'ye kadar uzanan derin bir vadi ile, üçüncü tepeden ise Kapalıçarşı çevresindeki vadi ile ayrılır. Üçüncü tepe, üzerinde Tauri Forum'u ve Nymhaeum Maxium ile bugünkü üniversite binalarının bulunduğu, 60 m. yüksekliğindeki tepedir. Tepenin Haliç'e ilerleyen ucunda da Süleymaniye Camisi yükselir. Dördüncü tepe, geçmişte üzerinde Ayii Apostoli, bugün ise Fatih Camii'nin

bulunduğu 60 m. yüksekliğindeki tepedir. Dördüncü ve beşinci tepeyi, üzerinde Gül Camii bulunan küçük vadi ayırır. Beşinci tepe, geçmişte üzerinde açık Aspar Sarnıcı, bugün ise Sultan Selim Camii'nin yer aldığı, 50 m. yüksekliğindeki tepedir. Bu tepe Haliç ve Fener'e doğru sert eğimlerle iner. Sırt beşinci tepeden sonra kuzeybatıya doğru hafifçe alçaldıktan sonra yeniden yükselir. Kentin altıncı tepesi, bugün üzerinde Edirnekapı ve Ayvansaray mahallelerinin bulunduğu tepe, 78,5 metre yüksekliğiyle kentin en yüksek tepesidir (Tayşı 2006, s. 90).

Tarihi yarımada üzerinde bulunan ikinci sırt güneybatı yönünde uzanır. Bu sırt üzerinde bulunan yedinci tepe, Aksaray semtinden surlara ve Marmara sahiline kadar giden bölgedir. Bu tepe üç yükseltisi ile bir üçgeni andırır. Topkapı, Aksaray ve Yedikule, üçgenin üç köşesini meydana getirir. Bu üçgenin aynı zamanda da üçüncü tepenin merkezi, Altı mermer'in kuzeyindeki Makios Sarnıcı'dır(Tayşı 2006, s. 92).

Birinci ve İkinci sırt birbirinden alçak bir vadiyle ayrılır. Bu vadiden Bayrampaşa-Aksaray arasında uzanan Vatan Caddesi geçer (Tayşı 2006, s. 92).

Asıl kent alanı dışında topoğrafya, Haliç'in iki yanında, kıyıda fazla yerleşme alanı bırakmadan vadilerle denize iner. Surlar dışında en geniş kıyı alanı da Eyüp'tür. Diğer yerleşme alanları ise vadi uçlarında yer almaktadır (Tayşı 2006, s. 92).

Topoğrafik veriler yolların ve yapı adalarının oluşumunda büyük ölçüde etkili olmuş, yollar ve yapı adaları da sonuçta kent dokusunun bütününe oluşturmuştur(Tayşı 2006, s. 92).

Coğrafi yapısı, İstanbul'un tarihte üstleneceği rolü herkesten önce belirlemiş gibidir. Hükmedenlerin, uzun süre dünyanın en gözde kenti olacak bu mevki seçmesinin ilk nedeni Boğaziçi'dir. İki denizi birbirine bağlayan, iki kıtayı karşılaştıran boğaz, büyük bir ticari ve askeri avantaj sunuyordu. Byzantion bu sayede imparatorluk haline geldi. Gyllius'un belirttiği gibi, "Byzantion'un Megaralı Byzas'tan daha önemli ve ilk kurucusu Boğaziçi'dir." İkinci ve birçoğuna göre daha ağır basan sebep ise Haliç (Tan, 2006 s. 25).

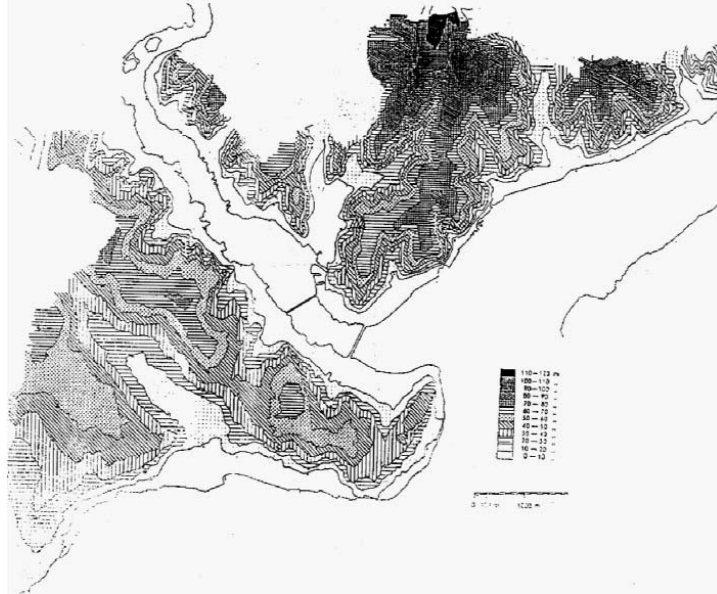
Şekil 2.3: Kauffer Haritası, 1776



188 Part of a map of Istanbul prepared for the Comte de Choiseul-Gouffier, the French Ambassador, by Fr. Kauffer, 1776.

Kaynak : Tayşi Ş.E, İstanbul Tarihi Yarımada Meydanlarının Oluşumunu Etkileyen Çevresel Faktörler ve Meydanların Mimari Kurgusu,2006

Şekil 2.4: İstanbul Tarihi Yarımada'sının Topoğrafik Durumu



Kaynak : Tayşi Ş.E, İstanbul Tarihi Yarımada Meydanlarının Oluşumunu Etkileyen Çevresel Faktörler ve Meydanların Mimari Kurgusu,2006

Boğaz'ın Marmara girişindeki boynuz şeklindeki bu girinti, her türlü rüzgara karşı korunak sağlayan bir limandı. Bu doğal liman sayesinde yarımada, batı hariç her yönden denizle korunuyor ve önemli bir savunma avantajına sahip oluyordu. Bu avantajlar 35 kilometrelik Boğaz'ı kontrol etmek için neden bir başka mevkiin, örneğin Byzantion'dan önce var olduğu söylenen, bugünkü Kadıköy'ün yerindeki Khalkedon'un seçilmediği sorusunu da cevaplıyor. İş üç tarafı denizle çevrili kara parçasının güvenlik sınırını belirleyip, karadan gelebilecek saldırılara karşı da önlem almaya kalıyordu (Tan, 2006 s. 25).

2.3 TARİHİ YARIMADA'NIN METROPOL ULAŞIM AĞI İÇİNDEKİ YERİ VE ÇEVRE İLİŞKİLERİ

Tarihi Yarımada, İstanbul metropoliten alanının merkezi sayılabilecek bir konumda olmasından dolayı ulaşım güzergahları açısından da odak teşkil eden bir yapıya sahiptir. Yarımada hem karayolu, hem deniz yolu ve hem de demiryolu sistemleri açısından merkez konumundadır. (İBB, 2003)

Geçmişte ve günümüzde tarihi ticaret merkezi olması ve yakın geçmişe kadar ve belki de halen kentin merkezi iş alanı (MİA) olması sebebiyle Tarihi Yarımada'nın kazanmış olduğu hüviyet, Yarımada'yı ulaşım güzergahlarının da odağına taşımıştır. Yarımada'nın bu odak teşkil eden yapısı nedeniyle, hem Tarihi Yarımada'ya hem de metropolün diğer bölgelerine ulaşımında Tarihi Yarımada kullanılmakta ve bu sebepten dolayı aşırı yoğun yaya ve taşıt trafiğine sahne olmaktadır. (İBB, 2003)

2013 yılı sonunda tamamlanması planlanan Marmaray Projesi ile Anadolu ve Avrupa kıtalarını raylı sistemlerle birbirine bağlayacak olan tarihi projenin Avrupa yakasından tünele girişi-çıkışı Tarihi Yarımada'da olacaktır. Marmara Denizi'nin altında iki kıtayı birbirine bağlayacak olan Avrasya Tüneli Projesi (İstanbul Boğazı Karayolu Geçiş Projesi)'de Tarihi Yarımada da gerçekleşecektir. Tarihi Yarımada gelecekte olacağı gibi geçmişte de ulaşım için çok önemli fonksiyonlar yüklenmiştir.

Sirkeci Garı (Marmaray Projesi bitene kadar), Anadolu yakası ile ilişkinin kurulduğu, Avrupa yakasındaki son ve en önemli durağı oluşturmaktadır. Ana arterlerden Vatan, Millet Caddeleri ve Atatürk Bulvarı Yarımada'nın metropolün diğer bölgeleri ile ilişkisinin kurulmasında ilk sırayı almaktadırlar (İBB, 2003).

Eminönü ve Yenikapı iskele alanları, şehrin iki yakası arasına ve Marmara Denizi'nin güney kıyılarındaki merkezlere hizmet etmektedir.

Ayrıca, İstanbul metropoliten alanının en önemli iki ulaşım güzergahı olan E-5 Karayolu ve TEM Otoyolu bağlantı yollarının, Tarihi Yarımada'ya Vatan ve Millet Caddeleri vasıtasıyla saplandığı ve Aksaray'da oluşan kavşak ile Taksim, Beyazıt ve Yenikapı yönüne ışınsal olarak dağıldığı görülmektedir. Dolayısıyla, Tarihi Yarımada her dönemde metropoliten ulaşımın odağındaki yerini korumaktadır (İBB, 2003).

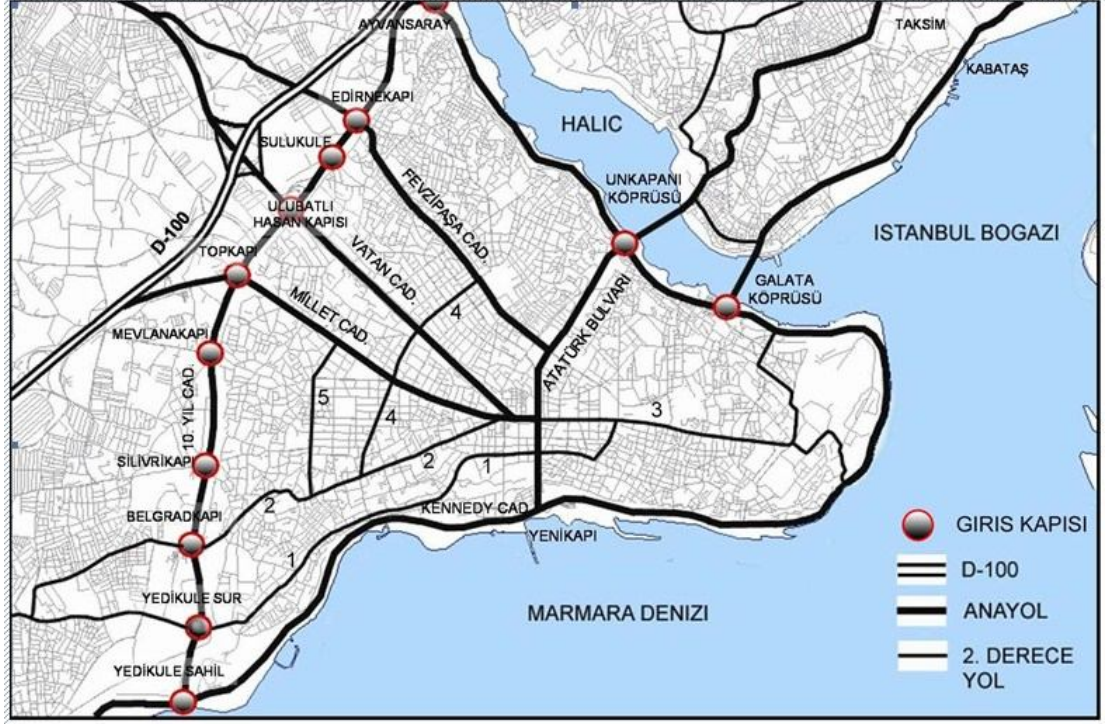
Şekil 2.5:Avrasya Tüneli Projesi (İstanbul Boğazı Karayolu Geçiş Projesi)



Kaynak: Url-6<<http://www.rayturk.net/>>

Tarihi Yarımada, gerek fiziksel ve ulaşım ilişkileri bakımından, gerekse ticari, tarihsel ve kültürel açıdan İstanbul Metropoliten Alanı'nın merkezi durumundadır. Tarihi Yarımada; gerek tarihten gelen cihanşümul devletlere başkentlik yapması, gerekse de günümüzde ticaretin, istihdamın ve turizmin yoğun olduğu bir bölge olması sebebiyle tarihsel süreç içerisinde tüm ulaşım sistemlerinin gelişerek radyal (ışınsal) olarak bölgeye eriştiği bir metropoliten alan olma hüviyetindedir (Hamamcıoğlu 2009, s. 120).

Şekil 2.6 : İstanbul Tarihi Yarımada'da Karayolu Ulaşım Ağı Kademelenmesi ve Karayolu Giriş Kapıları



Kaynak : Hamamcıoğlu C., Ulaşım Ağı'nın Kentsel Hizmet Alanlarının Yerleşimine Etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi,2009

3. TARİHİ YARIMADANIN DÖNEMLER İÇİNDEKİ GELİŞİMİ

3.1 İLK YERLEŞMELER

İstanbul içinde ve çevresinde yapılan kazılarda Paleolitik Çağ'a ait izlere rastlanmıştır. İ.Ö 3. binyıldan ilk Trak istilasına kadar ise başka bir yerleşime rastlanmamıştır. İ.Ö. 1. binyıla gelindiğinde Traklar, Frikler ve Britanyalıların Avrupa'nın ve Asya'nın en ucundaki Boğaz'da yerleştikleri bilinmektedir. İ.Ö. 8. ve 7. yüzyıllarda ise Megaralılar, tekneleriyle Ege ve Marmara Kıyılarını takip ederek Boğaza kadar ulaşmış ve muhtemelen bir Trak yerleşmesinin üstüne yerleşmişlerdir (Karpuz 2009, s. 104).

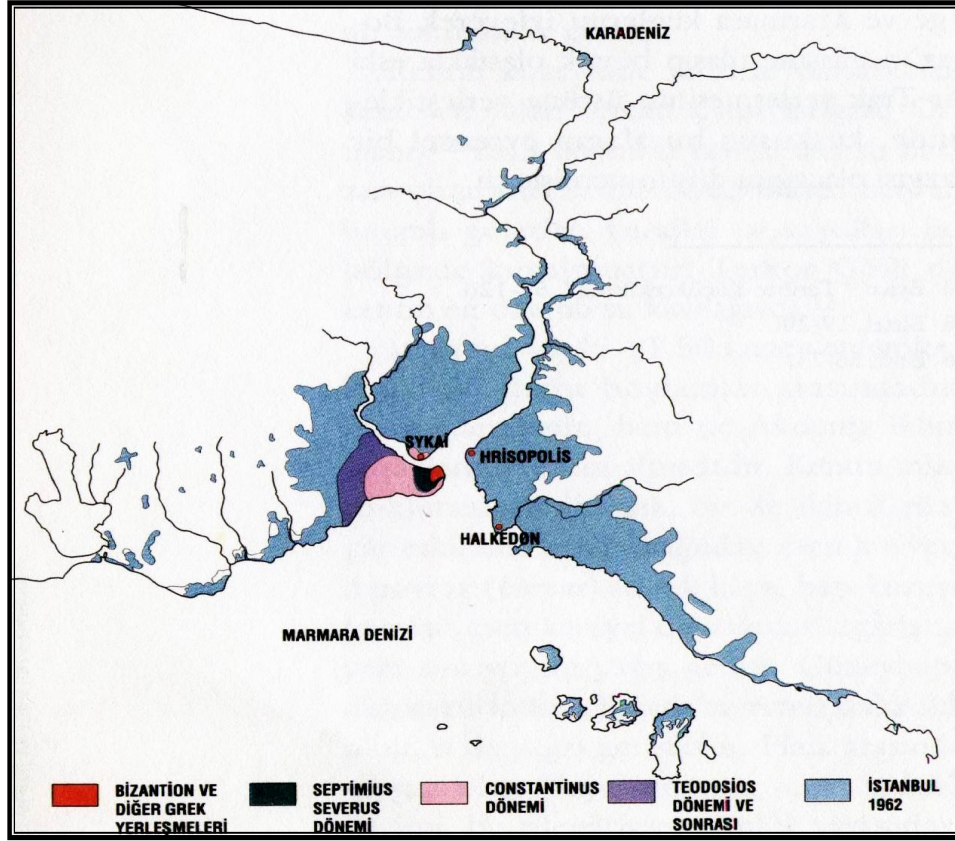
3.2 BYZANTİON DÖNEMİ

Byzantion'un efsanelere göre ad vericisi Byzas'dır ki bu bir Trak adıdır ve bu yerleşme adının filolojisi bakımından da Trak ve Anadolu kültürlerine bağlanmaktadır. Byzantion'un varlığına işaret eden en erken arkeolojik kalıntılar Sarayburnu bölgesinde ve moloz toprağı içinde bulunmuş olan birkaç Protokorint çanak-çömlek kırıklarıdır ki bunlar bugünkü Sarayburnu'nda kurulmuş olan ilk Byzantion'un burada geliştiğinin göstergesidir. Byzantion'lu Dionysios'un yazdığına göre Byzantion sitesinin çevresinin uzunluğu 35 stadion olup, bunun beşi kara tarafında idi. Şehri koruyan surun 27 kalesi vardı ve dışarı ile bağlantı kara tarafına açılan tek bir kapı ile sağlanmaktaydı. Şehrin Akropolis'i sonraları üzerine Osmanlı sarayının yapılmış olduğu tepeyi işgal ediyordu. Etrafi bir duvarla sınırlanan bu kutsal saha bu şekilde şehrin yerleşme alanlarından ayrılmıştı. Kuzeyde şehrin limanı vardı. Uzun süre şehrin Neorion ve Bosporion denilen iki limanı olduğuna inanılmıştı ancak son yıllarda bu görüşten uzaklaşarak bugünkü Sirkeci garı ile Sarayburnu arasında tek bir limanın olduğu kabul edilmiştir (İBB, 2003).

Akropolis'in yakınında etrafi revaklarla çevrili dört köşeli bir Agora bulunmaktaydı. Tetrastoon denilen bu meydanın ortasında Apollon Helios'un tunçtan bir heykeli bulunuyordu. Az batıda ise Trak'lara karşı kazanılan bir savaşın hatırasını yaşatmak üzere yapılmış Tropaion ile süslü başka bir meydan vardı. Bu çevrede ayrıca şehrin en büyük hamamı olan Akhylleos Hamamı'da yapılmıştı. Byzantion'un içinde akarsu bulunmadığı için su ihtiyacı sarnıçlarla karşılanmaktaydı. Ayrıca her ilk çağ sitesi gibi Byzantion'un da pek çok mabedi vardı. Her antik şehirde olması gereken tiyatronun da

yine Sarayburnu'nda Akropolis'den kıyıya inen yamacın bir yerinde olduğu sanılmaktadır(İBB, 2003).

Şekil 3.1 : Byzantion ve Konstantinopolis'in Gelişimi

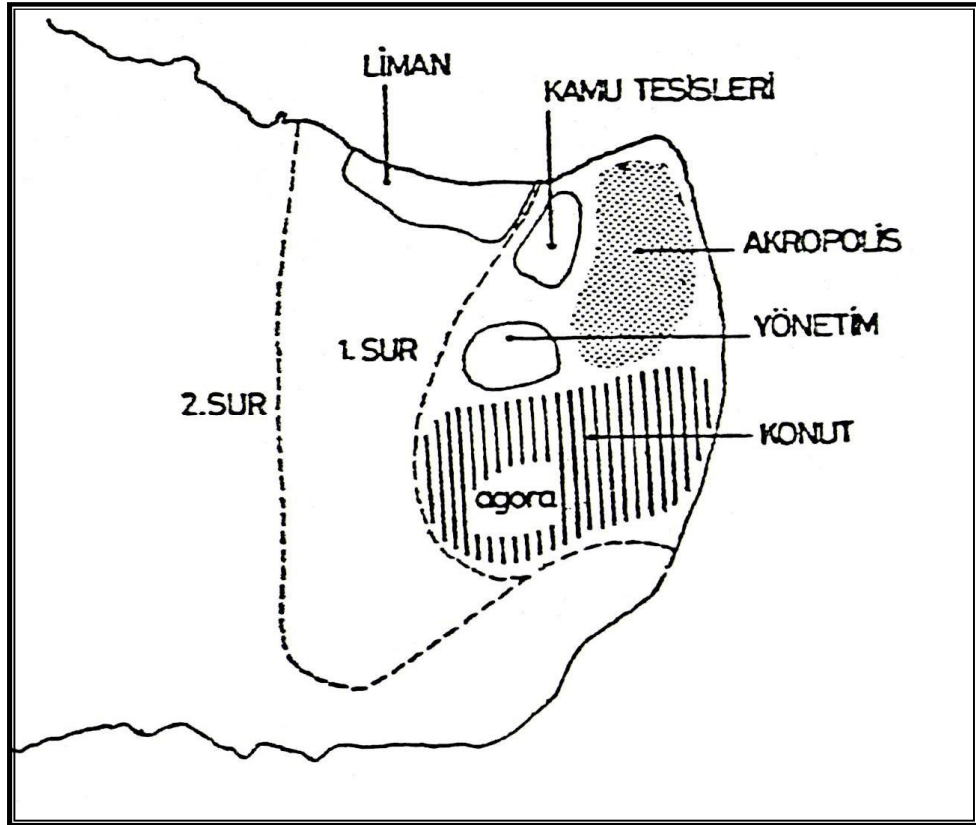


Kaynak: Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

Türk devrinde Sarayı korumak üzere yapılan Sur-u Sultani'nin çevrelediği sahadan belki biraz daha geniş olan bu ilk Byzantion sitesi Roma İmparatorluk çağına kadar bu ölçüler içinde gelmişti. Ancak Byzantion Roma devrinde tarihinin en büyük talihsizliklerinden biri ile karşılaşmış ve İlyria ordusu komutanı Septimius Severus'a karşı savaşmış; sonuçta iki yıl direndikten sonra teslim olmuştur. Byzantion teslim olduğunda Septimius Severus tarafından cezalandırılmış, surlarının bir kısmı yıktırılarak sitelik hakkı geri alınmış ve köy olarak Marmara kıyısındaki Perinthos'a bağlanmıştır. Fakat bu ceza uzun süreli olmamış, İmparator oğlunun isteği üzerine Byzantion'u yeniden imar ettirerek haklarını tekrar tanımıştır. Septimius Severus şehri ihya ettirirken

çok büyük ölçülerde bir Hippodrom'un inşasına başlatmış, yeni mabetler, bir tiyatro ve stadion yapılmış, liman tamir edilmiş, Zeuksippos Hamamı inşa edilmiş yine bu devirde şehrin ana caddesi olan yol iki tarafı direkli bir cadde haline getirilmiştir. Bu şekilde gelişen şehir surlar dışına taşmış ve mezarlığı batıya doğru yayılmıştır (Karpuz 2009, s. 106).

Şekil 3.2: Byzantion'un Konumu



Kaynak: Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

3.3 CONSTANTİNUS DÖNEMİ

Sınırları İngiltere içlerinden Mezopotamya'ya kadar uzanan Roma İmparatorluğunu İtalya'nın ortasındaki Roma'dan idare etmenin güçlüğüne gören İmparatorlar doğuda ikinci bir başkent kurmanın gerekli olduğunu sezmışler ve bunun için bazı yerleri düşünmüşlerdi. İmparator I. Constantinus, Byzantion'un iktisat ve politika bakımından düşünülen diğer yerlerden çok daha mükemmel olduğunu anlamış ve burayı Roma İmparatorluğunun ikinci başkenti olarak kurmayı tasarlamıştı. Byzantion'un yeni ve

daha büyük bir şehir olarak yapımına 325 yılında başlanarak yeni şehrin açılış töreni 11 Mayıs 330 tarihinde yapılmakla beraber birçok yeni binanın yapımı yıllarca sürmüştür. Constantinus'un yeni kurduğu bu şehre önceleri İkinci Roma, Yeni Roma denilmiŖse de sonunda şehir Konstantinopolis adını almıŖtır(İBB, 2003).

İmparator I. Constantinus şehrin hemen hemen ortasında kendi adına, etrafı revaklarla çevrili oval biçimde bir forum yani meydan yaptırmıŖ ve bunun ortasında üzerinde kendi heykeli olan porfirden büyük bir anıt diktirmiŖtir. Heykel, erken Bizans çağında devrilmiŖ, anıtın kendisi ise yangınlardan çatlamıŖ ve kararmıŖ olarak Türk devrinde onu ayakta tutmak için kaidesine eklenen taŖtan örme bir desteğin ve gövdesine sarılan demir çemberlerin yardımıyla günümüze kadar ÇemberlitaŖ adıyla gelmiŖtir(İBB, 2003).

Constantinus Hippodrom ile Marmara kıyısı arasındaki sahada Büyük Saray'ın inŖasını baŖlatmıŖ ve Hippodrom'un inŖaatını tamamlatmıŖtır. Ancak Hippodrom'un Bizans devrinin sonlarında harap olarak yarı yıkık bir duruma girdiği bilinmektedir. İmparator I. Constantinus Paganizma'ya tamamen sırt çevirmemiŖ, bir taraftan da Hıristiyanlığa göz yummuŖtur. Ayasofya, Aya Eirene, Havariler kiliseleri gibi önemli ve büyük kiliselerin yapımına onun İmparatorluğu döneminde baŖlanmıŖtır. Ayrıca İmparator I. Constantinus ile Byzantion'a göç eden bazı Romalılar da şehrin imarına katkıda bulunmuŖlardır. Bunlardan senato üyesi Philoxenus özel sarayını Mese Caddesi ile Hippodrom arasına yaptırmıŖtır. Bu sarayın 224 sütunlu büyük sarnıcı "Binbirdirek Sarnıcı" olarak günümüze kadar gelmiŖtir(Karpuz 2009, s. 107).

Sonraki İmparatorlar da büyük kiliseler ve kamu yararına binalar yaptırmıŖlardır. Hıristiyanlığa karŖı olan tek idareci İmparator İulianus 362 yılında Marmara kıyısında kendi adıyla tanınan bir liman yaptırmak istemiŖ ancak bu liman II. İustinus (565-578) tarafından tamamlanarak karısı Sophia'nın adı verilmiŖtir. Sophia limanı Türk devrinde de Kadirga Limanı adıyla XVI. Yüzyıla kadar kullanılmıŖtır. İmparator Valens ise 368-378 yılları arasında, Romalıların çok önem verdikleri, şehirlere akarsu getirme politikasının muhteŖem bir uygulaması olarak şehrin iki tepesi arasındaki vadiyi aŖan bir su kemeri yaptırmıŖtır. Bozdoğan Kemeri adını alan bu yapı bütün Türk devri boyunca yeni su tesislerine de bağlanmak suretiyle şehre hizmetini sürdürmüŖtür. İmparator I. Theodosius'un (379-395) adını yaŖatmak gayesiyle Ŗimdiki Beyazıd'da uzunluğu 200

metreyi bulan dev ölçüde bir forum yapılmıştır. Forum Tauros denilen bu meydanın bir kenarında 386'da İmparatorun adına yapılmış büyük bir anıt yükselmekteydi. Türk devrinde 1509'da deprem sonunda yıkılan bu anıtın bazı kabartmaları o yıllarda inşa edilen Beyazıt hamamının temellerinde kullanılmıştır (Karpuz 2009, s. 108).

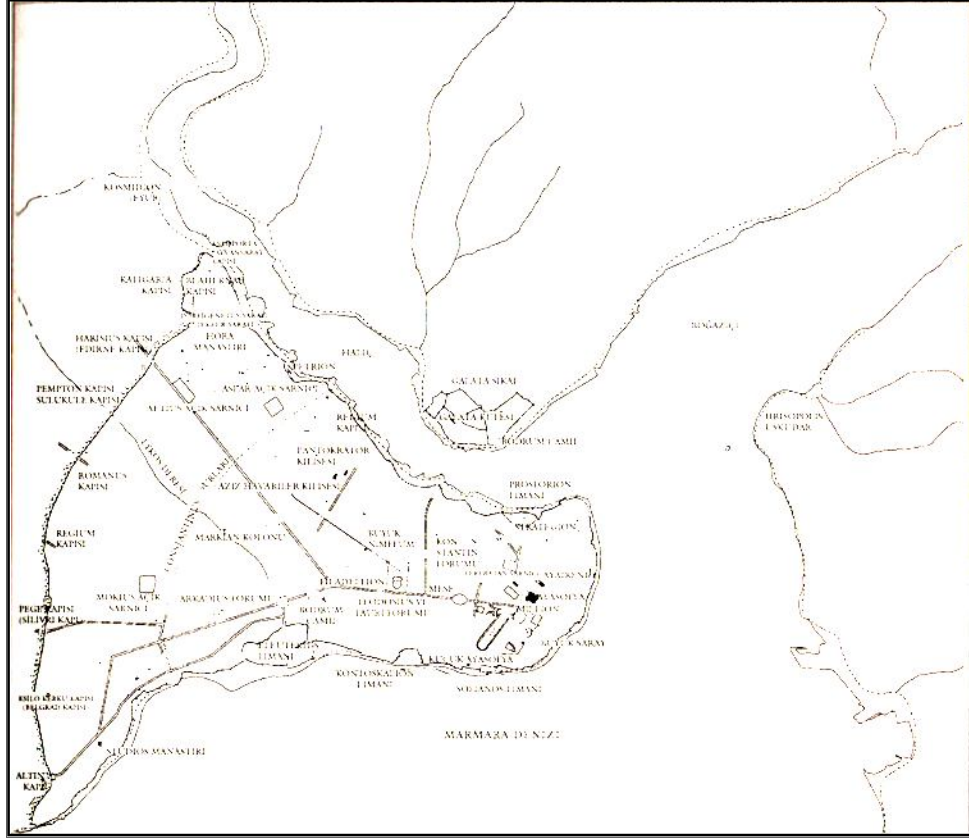
Batıdaki Roma'nın günden güne sönmesine karşılık Yeni Roma inanılmaz bir hızla geliyor ve yeni meydanlar anıtlarla süsleniyordu. İmparator Arcadius için 402'de şehrin şimdiki Cerrahpaşa semtinde olan yedinci tepesi üzerinde bir meydan yapılmış ve burası yüksekliği 40 metreyi aşan bir anıtla süslenmişti (İBB, 2003).

II. Theodosius (408-450) devrinde şehrin sınırlarını daha da genişletmek gereği duyulmuştu. Bunun içinde İstanbul Yarımadası'nın daha batısında yeni bir kara tarafı suru yapılmasına karar verilmişti. İnşaata 412 veya 413 yılında başlanmış ve Attila'nın korkusundan 447'de gerekli bazı tamir ve eklemeler çok hızlı sürdürülerek çok çabuk bitirilmişti. Sonraları bu surların kuzey-batı köşesi daha geç devirlerin Bizans İmparatorları tarafından değiştirilerek, surların dışında kalan Blakhernai Mahallesini de içeri alacak biçimde yeni sur duvarları yapılmıştır. Bu biçimi ile kara tarafı surları Marmara'dan Haliç'e kadar 6670 metre uzunluğa sahiptir. İstanbul'un kara tarafı surları askerlik mimarisi bakımından Anadolu'nun çok eski devirlerindeki yapı sanatının devamı niteliğinde idi. Şehrin kara tarafındaki pek çok kapısından en önemlisi Batıdan gelen Via Egnatia kara yolunun şehrin ana caddesi Mese'ye bağlandığı büyük tören kapısı idi. Yedikule'de Altın Kapı olarak adlandırılan bu kapı seferlerden dönen İmparatorların zafer alayları ile şehre girmesine mahsustu. Tamamen mermer kaplı ve üç açıklıklı bir zafer takı biçiminde olan girişin iki yanında yine her tarafı mermer kaplı iki kule bulunmaktadır. Sonraları tehlikeler büyüdükçe bu girişlerin biçimi bozulmuş içleri örülerek kapatılmıştır. Yalnız askeri mimari bakımından değil fakat estetik bakımından da gösterişli bir sanat eseri hüviyetinde olan Theodosius surlarının bu özelliği gerek Altın kapıda gerek son yıllarda restore edilen parçalarında açıkça görülebilir (İBB, 2003).

Şehrin diğer iki tarafındaki surlara fazla önem verilmemiştir çünkü denize her zaman hakim olduğuna inanan Bizans bu taraflardan bir tehlike geleceğine pek inanmamıştır. Burası Haliç'in girişi ağzına gerilen bir zincirle korunuyordu. Marmara tarafı ise lodos fırtınaları sayesinde bu taraftan gemilerle uzun süreli bir kuşatmanın yapılmasını

önlüyordu. Bu yüzden Haliç ve Marmara kıyılarındaki surlar kara tarafı duvarları gibi güçlü yapılmamıştı (Karpuz 2009, s. 109).

Şekil 3.3: Konstantinopolis Planı (450-1453)



Kaynak: Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

Roma İmparatorluğu devrinde yapılarak Trakya'da toplanan suları şehre getiren tesislerden pek uzun süre faydalanılamamıştır. İstanbul'u ele geçirmek niyetiyle sık sık Trakya'ya inen yabancı kavimlerin akınları ve büyük depremler bu su tesislerine zarar vermiştir. Ortaçağ içinde Bizanslılar akar su sağlayan tesislerin hem yetersizliği hem de artık güvenilir olmaktan çıkışı yüzünden imkanlar verdiği ölçüde çok sarnıç yapmaya başlamışlardır. Birçok binanın bodrumları bile duvarları su geçirmez harçla sıvanarak sarnıç haline sokulmuştur. Böylece şehrin altında pek çok sayıda irili ufaklı ve üstü kapalı sarnıçlar meydana gelmiştir. Şehrin en büyük su haznesi VI. yüzyılda yapıldığı kabul edilen Bazilika sarnıçıdır ki burası Türk devrinde Yerebatan Sarayı olarak

adlandırılmıştır. 140x70m. ölçüsündeki bu mahzenin üstünü örten tonozlarını 336 sütun taşımaktadır. Sarnıçlar su ihtiyacını karşılayan depolar olmaktan başka, şehrin engebeli arazisinde üzerlerine kurulacak kilise, manastır, saray veya özel saray gibi binalara teras da teşkil etmişlerdir. Bu bakımdan İstanbul'da uygulanan Bizans şehirciliğinde önemli görevleri vardır. Topkapı Sarayının Marmara tarafındaki yamacında eski Mangana Saraylarına ve Sultanahmet semtindeki Büyük Saraya ait sarnıçlar bu türdendir (İBB, 2003).

İmparatorluk Sarayı Büyük Saray olarak adlandırılıyor ve Hipodrom ile Marmara arasındaki bölgede çok geniş bir sahayı kapsıyordu. Burası XI. yüzyıla kadar çeşitli binalar ve pavyonlar ile genişletilmiş ve güzelleştirilmiştir. Büyük Saray irili ufaklı yapılardan, salonlardan, İmparator ailesine mahsus veya saray memurları ile muhafızlara ayrılan bölmelerden, kilise ve şapellerden, pavyonlardan ve ayrıca bahçeler ile oyun sahalarından oluşmaktaydı. Sarayın deniz kıyısında bir iskelesi ayrıca Ayasofya yakınında Khalke Kapısı denilen bir de esas girişi bulunmaktaydı. Fakat XI. yüzyılın sonlarına doğru bu büyük kompleks artık kullanılmaz olmuş ve malzemesi başka yapıların inşasında kullanılarak yıkılmaya bırakılmıştır (İBB, 2003).

XI. yüzyıldan sonra Bizans İmparatorları şehrin kuzey-batı köşesinde kurulan başka bir saray kompleksinde yaşamayı tercih etmişlerdir. Blakherna Mahallesinde olduğu için Blakherna Sarayı denilen bu yapılar topluluğu eski Büyük Saray genişliğinde olmamakla beraber Edirnekapi'nın aşağı kısmında Eğrikapi'dan Ayvansaray'a kadar uzanıyordu. Dik meyilli bir kesimde kara tarafı surlarına bitişik hatta bazı pavyonları bunların üstünde olan ikinci sarayın da Haliç kıyısında bir imparatorluk iskelesi bulunmaktaydı. Bu kompleksin en yukarı ucunda yükselen Tekfur Sarayı denilen bir pavyonu oldukça iyi bir durumda günümüze kadar gelmiştir (Karpuz 2009, s. 110).

II. Theodosius devrinde, V.yüzyıl başlarında İstanbul'da saray, domuslar (ikametgah) ve basit evler olmak üzere üç çeşit mesken bulunmaktaydı. Fakat VI. yüzyılda nüfus artışı sonunda domuslar yok olmuş ve bunların yerlerinde kira meskenleri ortaya çıkmıştır. Bazı kaynaklarda 5-9 katlı meskenlerin varlığından bahsedilmekle beraber genellikle kat sayısının ikiyi pek aşmadığı sanılmaktadır. Ev yapımında geniş ölçüde ahşap malzemeler kullanılmıştır (Karpuz 2009, s. 111).

Antik çağda yapılan büyük forum yani meydanlar bütün Bizans devri boyunca oldukları gibi kalmamışlardır. Bunlar bozulmuş hatta bazılarının üzerine binalar inşa edilmiştir. Yalnız Ayasofya ile Büyük Saray arasında uzanan Augusteon Meydanı uzun süre önemini korumuştur (Karpuz 2009, s. 111).

Bin yıllık Bizans devri boyunca şehrin içinde irili ufaklı beş yüz kadar dini yapının mevcut olduğu çeşitli kaynaklardan bilinmektedir. Ancak bunların hepsi 1453'e kadar ayakta ve kullanılabilir durumda kalmamışlardır. Kilisesi günümüze kadar gelen en eski manastır şehrin güney batı köşesinde Yedikule'ye yakın bir yerde yükselen Studios Manastırı idi. Bizans'ın din, sanat ve politika hayatında büyük bir rolü olan bu manastır 454-463'de kurulmuştur. Sarnıcı ve hellenistik üslupta Ioannes Prodromos adına bir bazilika olan kilisesi İmrahor İlyas Bey Camii adıyla harap bir halde halen durmaktadır (Karpuz 2009, s. 111).

Orta Bizans devrinin ikinci safhası olan Komnenos'lar devrinde de şehrin bazı yüksek bölgelerinde büyük manastırlar inşa edilmiştir. Kiliseleri Yunan haçı planında olan bu manastırların en önemlisi Haliç'e hakim bir yerde XIII.yüzyılda Komnenos sülalesi tarafından kurulan Pantokrator İsa Manastırındır. Kilisesi birbirine bitişik üç yapıdan meydana gelmiş olup, burası bugün Zeyrek Kilise Camii olarak kullanılmaktadır (İBB, 2003).

Dördüncü Haçlı seferinin Bizans'a karşı dönmesi ve önce buraya dost olarak gelen Batılı şövalyelerin 1204'de Bizans İmparatorluğunu yıkarak başkenti ele geçirmeleri ve bir Latin Krallığı kurmaları ile Bizans İmparatorluğu dünya politikasında büyük devlet olarak sürdürdüğü yerini kaybetmiştir. Şehir içindeki bazı kilise ve manastırlar Katolik idaresine geçmiş ve şehir harap, bakımsız bir duruma gelmiştir. 1261'de İstanbul'u geri alan Bizanslılar, şehri ve yapılarını tekrar yapmaya gayret göstermişler ve sanatta da bir canlanmanın olmasını sağlamışlardır. Bu arada yeni bir dünya ve din görüşü de belirmiş ve manastırlar daha dış aleme açık bir karakter almıştır. 1261'de Bizans İmparatoru olan VIII. Mikhael Palaiologos ile yakınları ve ondan sonraki imparatorlar harabe halinde buldukları kilise ve manastırları ihya etmeye girişmişlerdir (İBB, 2003).

XIV.yüzyılın ortaları politik bakımdan artık Bizans'ın sonudur. İmparatorluğun başkenti güçlü surların arkasında yaşamaya çalışmakta ve yiyecek ihtiyacını surların dışındaki Trakya'daki topraklarından karşılamaktaydı. Fakat şehrin nüfusu günden güne

azalmakta ve ticaretin zengin İtalyan şehirlerinin eline geçmesi ile şehrin ekonomisi oldukça zayıflamaktaydı (İBB, 2003).

Türkler 1071’de Anadolu’ya girmişler ve İstanbul’un yakınlarına kadar yaklaşmışlardı. Bizans’ın kesin çöküşünden yaklaşık bir yüzyıl önce Türkler Üsküdar’da bulunmaktaydı. Türkler Boğaz geçişini kontrol altına almak için XIV. yüzyıl sonlarında Anadolu Hisarı’nı yapmışlardır. Fatih II. Mehmet 1452’de bunun karşısında dört ay gibi kısa bir süre içinde Rumeli Hisarını inşa ettirmiştir. Bizans’ın kesin sonu olan 1453’de ise Türk kuvvetleri şehri kara tarafından kuşatıp, tarih boyunca hiçbir kuvvetin sürekli olarak gerçekleştiremediği büyük hücumu bu taraftan yaparken, kadirgalarını Galata’nın arka tarafından aşırarak Haliç’e indirmiştir. Şehir 29 Mayıs 1453’de Türklerin eline geçtiğinde hemen hemen boşalmış ve bir harabe görünümünü almış olan bir Ortaçağ şehri idi ve bu şehir için bu fetihle beraber yeni bir çağ açılıyordu (İBB, 2003).

3.4 OSMANLI DÖNEMİ

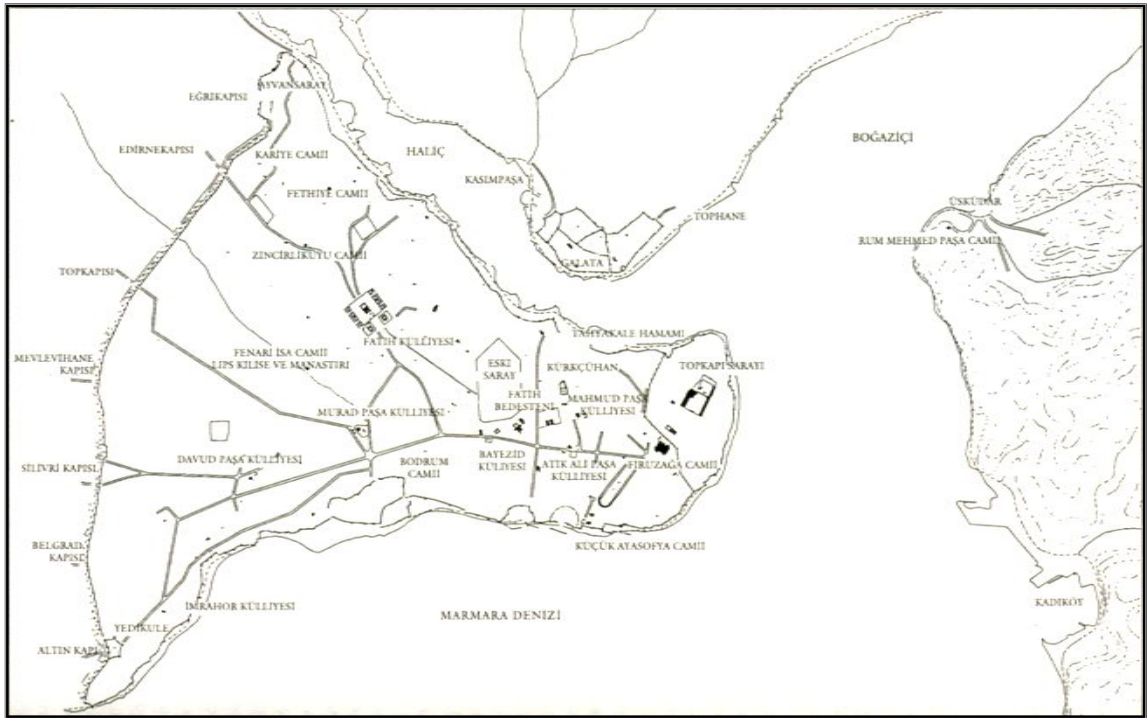
Türklerin İstanbul’u alması ile bu tarihi şehre yeni bir düzen, yeni bir sanat ve yeni bir yaşama anlayışı da girmiş olmaktadır. Fetihden sonra usulden olduğu gibi İstanbul’un en büyük kilisesi Ayasofya Fatih Sultan Mehmet Vakfı olarak camiye çevrilmiş ayrıca bazı büyük manastırlar da ilk ihtiyaçları karşılamak üzere barınak olarak kullanılmıştır. Fatih II. Mehmet şehrin canlanması için çeşitli yerlerden halklar getirip İstanbul’a yerleştirmiş ve yeni bir anlayışa göre de imar faaliyetlerine başlamıştır (Karpuz 2009, s. 112).

İstanbul’un fethi ile şehirdeki en önemli değişiklik ilk İmparatorların mezarlarının bulunduğu Havariler Kilisesinin harabesinin ortadan kaldırılarak, burada şehre vurulan ilk Türk damgasını teşkil eden Fatih Külliyesinin 1463-1470 yılları arasında yapılmasıdır. Fatih surları tamir ettirerek Altınkapı’nın iç tarafına eklenen burçlu bir duvarla burayı bir iç kale (Yedikule Hisarı) biçimine sokmuştur. Ayrıca Bizanslılardan tamamen iki değişik yerde saray komplekslerinin inşaatına başlamıştır. Bunlardan ilki şehrin ortasında eski Theodosius Forumunun kenarında kuzeyin temiz havasını alan ve Boğaz girişini Haliç’i gören bir yerde kurulan Eski Saray (Saray-ı Atik) idi. Pek çabuk gözden düşen ve yerine XIX.yüzyılda Seraskerlik binası yapılan bu saraydan bugüne hiçbir iz kalmamıştır. İkinci saray için ise, şehrin böyle bir yerleşmeye en uygun yeri

seçilerek, Yarımada'nın ucu, Sur-u Sultani denilen bir duvarla bölünmek suretiyle ayrılmış, Yeni Saray (Saray-ı Cedid) adı verilen kompleksin temeli burada atılmıştır (İBB, 2003).

İstanbul'un Türkleşmesi için yapılan çalışmalar arasında vakıf sisteminin payı büyüktür. Şehrin çeşitli yerlerinde vezirlerin adlarına inşa edilen camiler, bunların yanlarında veya başka yerde kurulan medreseler ve sıbyan mektepleri, zengin tüccarların yaptırdıkları mahalle mescitleri şehrin görünümünü hızla değiştirmiştir. Şehrin Bizans devrinden arta kalan sokak sistemi pek değişmeden kalmıştır. Arazinin engebeli oluşundan dolayı bazı duvarların yardımıyla elde edilen teraslar aynen bırakılmış ve Türk devri boyunca bunlara yenileri de katılmıştır. Bilhassa büyük konaklar bu terasların üzerinde kurulmuştur (İBB, 2003).

Şekil 3.4:Fetih Sonrası Yarımada Planı (1453-1520)



Kaynak: Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

Fatih devrinde ciddi bir kadaastro çalışması yaptırmış ve halkın su ihtiyacını karşılamak üzere bazı girişimlerde bulunmuştur. Bu şekilde Kırkçeşme sularının ilk tesisleri o dönemde yapılmaya başlanmıştır (İBB, 2003).

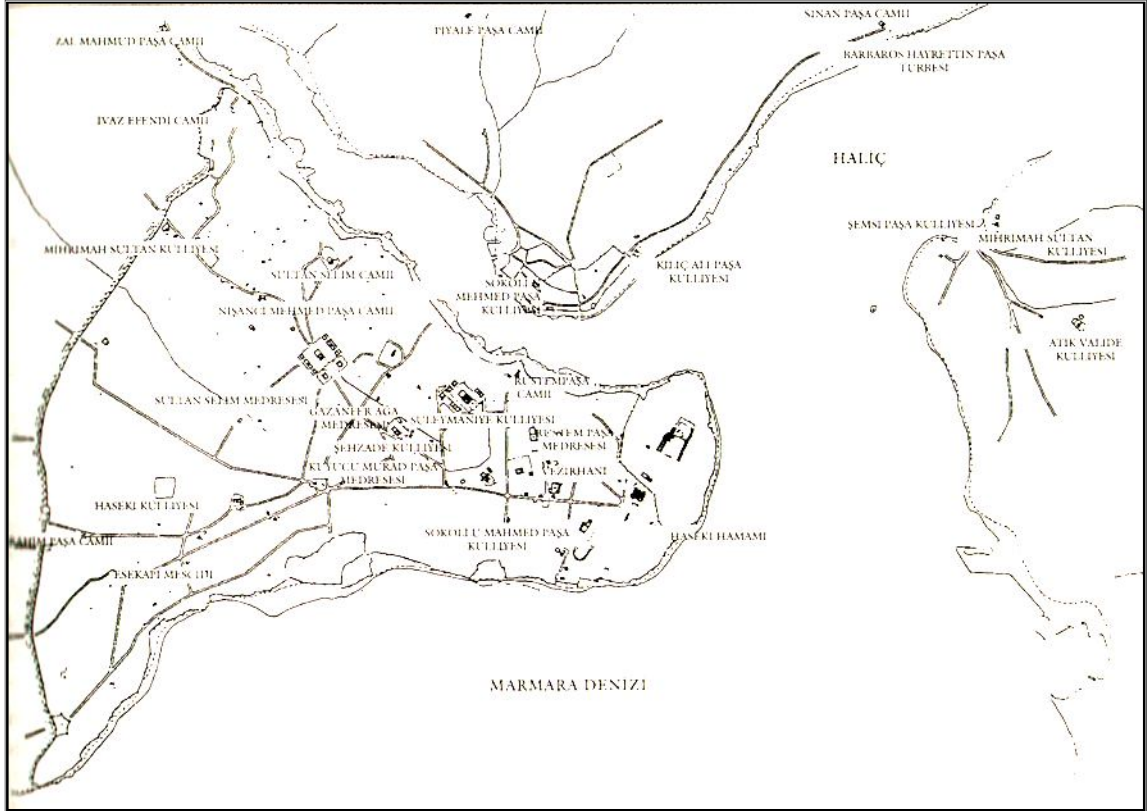
Türk hayatının vazgeçilmez unsurlarından biri olan ve kurulan vakıflara gelir de sağlayan hamamlar yapıldığı gibi, yakın doğunun en büyük ticaret merkezlerinden biri olan İstanbul'da sanat ve ticaret erbabının barınmaları için çarşılar, hanlar ile 15 büyük ve 8 küçük kubbeli büyük bir Bedesten yapılmıştır. Değerli malların satıldığı, esnaf ve ticaret loncalarının evraklarının saklandığı, adeta bir iç kale gibi olan bu bedesten bütün ticaret bölgesinin merkezini teşkil etmiştir. Kısa bir süre içinde bedestenin etrafındaki sokaklar çeşitli ticaret ve sanat kollarının işlettikleri dükkanlar ile dolmuş ve bugünkü Kapalıçarşı oluşmuştur (İBB, 2003).

Vakıf binalarının artması özellikle II.Beyazıt (1481-1512) döneminde olmuştur. Bu tarihlerde şehrin her tarafında irili ufaklı cami, mescit ve medreseler yapılmıştır. Fakat 1509 yılında olan büyük bir deprem şehrin yapı karakterinde çok büyük değişikliğe sebebiyet vermiştir. 45 gün süren bu depremde surlarda, sarayda, Fatih Camii'nde ve bu dönemde yapılan yeni Beyazıt Camii'nde, Arcadius sütununda ve daha bir çok binada büyük hasarlar olmuş ve binlerce insan hayatını kaybetmiştir. Zararların birkaç ay gibi kısa bir sürede giderilmesine rağmen, halk kagir binalardan korktuğu için yeniden ahşap malzeme ile konut üretimine gidilmiştir. Ancak İstanbul'un rutubetli iklimi bir taraftan bu yapıları çabuk harap ederken, şehrin topoğrafik yapısı ve rüzgarları şehirde çıkan yangınların büyümesine ve çok geniş alanlara yayılarak yok etmesine neden olmuştur. Fakat her afetten sonra şehir birkaç ay gibi kısa bir süre içinde yeniden imar ediliyor ve harap olan vakıf binaları da ayağa kaldırılıyordu(İBB, 2003).

Büyük Türk ustası Mimar Sinan'ın Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) adına yaptığı Süleymaniye Camii ve Külliyesi ile İmparatorluk yeni bir sosyal ve kültür tesisi, şehir silueti için muhteşem bir anıt kazanmıştır. 1550-1557 yılları arasında yapılan cami, medreseler, sıbyan mektebi, hamam, tabhane, darüşşifa, türbe ve aşhane-imaret ile terasının altındaki kervansaray ile arastadan meydana gelen bu sosyal site Osmanlı başkenti için büyük önem taşımaktadır. XVI. ve XVII. yüzyıllarda şehrin çeşitli yerlerinde, Sultan I. Ahmet Camii (1609-1617) ve Külliyesi, Yeni Valide Camii (1597 ve 1661-1663) gibi büyük eserler, irili ufaklı pek çok cami ve mescit yükselmiş ve bu

arada büyük çarşı dışında yerlerde daha ufak bazı çarşılar da doğmuştur. Böylece her semt en azından büyük bir cami etrafında toplanmış, her mahallede bir mescit yükselmiş ve bu arada büyük çarşı dışındaki yerlerde daha ufak bazı çarşılar da doğmuştur (Karpuz 2009, s. 115).

Şekil 3.5:1520-1603 Arası Yarımada Planı



Kaynak: Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

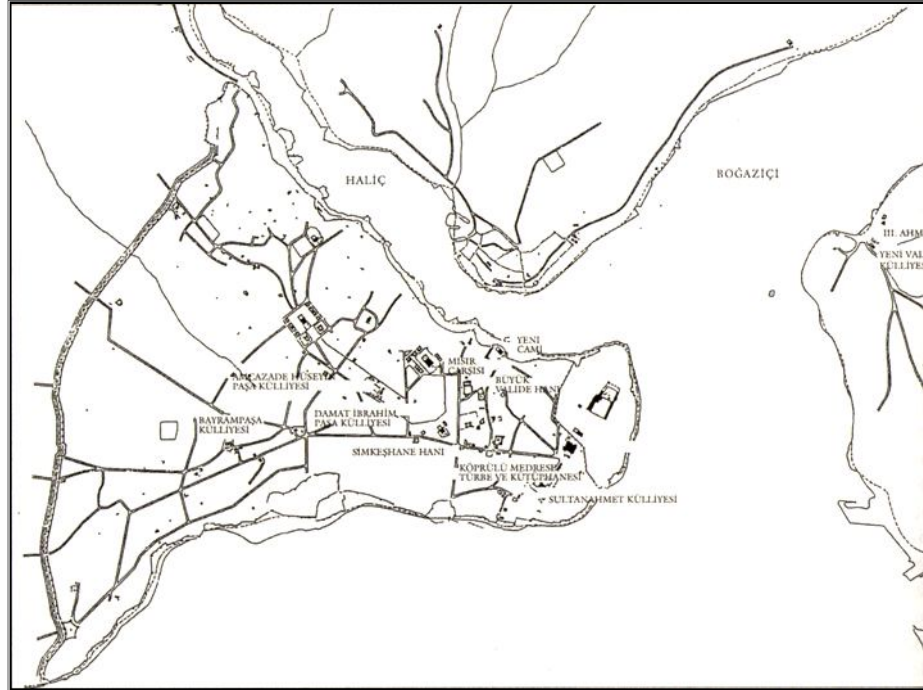
Fatih Sultan Mehmet tarafından başlatılan su tesisleri yapımı Kanuni Sultan Süleyman zamanında daha da geliştirilmiş, şehrin dışında toplanan sular kemerlerle şehre ulaştırılmıştır. İstanbul'a dışarıdan göçü kontrol altında tutan Bostancı başılar tarafından sıkı bir denetim yapılmasına karşılık şehrin nüfusu çok büyük ölçüde arttığından su sıkıntısı çekilmiştir. Zaman içerisinde içlerinde su yolcu denilen temizlik görevlilerinin dolaşabileceği yükseklikte kanallar ile şehirde dağıtılan bu suların su terazileri ile yüksek yerlere çıkması sağlanmış ve sıkı nizamlara bağlanarak hamamlara, çeşmelere, cami şadırvanlarına ve bazı hallerde özel konaklara dağıtılmıştır. Böylece başlıca

meydanlarda, meydan çeşmeleri ve hemen hemen her sokakta bir veya birkaç tane mahalle çeşmesi vakf edilmiştir(İBB, 2003).

İstanbul'a Osmanlı medeniyetinin damgasını vuran su ile ilgili diğer bir yapı türü ise hamamlar olmuştur. Her konağın ve özel sarayın kendi içinde özel hamamı olmakla beraber çarşı hamamları İstanbul'un sosyal hayatında rol oynayan önemli bir merkez olmuştur (İBB, 2003).

Osmanlı İmparatorluğu kadar bütün Yakın Doğu'nun en büyük ticaret merkezlerinden biri olan İstanbul'da, ticaretin merkezi konumundaki Kapalıçarşı zanaat ve ticaret bölgesini iskan bölgelerinden ayırmakla beraber şehrin başka yerlerinde de çarşılar bulunmaktaydı. Büyük vakıfları kuran hayır sahipleri hem eserlerinin gelecekteki bakımları için gelir sağlamak, hem de eserlerinin etrafında bir canlılık yaratarak cemaat toplamak için iki veya tek dizi kemerli dükkandan meydana gelen arastalar yapıyorlardı. Fatih Camii yakınında Saraçlar Çarşısı, Süleymaniye'de Tiryaki Çarşısı, Sultanahmet Camii'nin deniz tarafında Sipahiler Çarşısı, Yeni Valide Camii'nin baharatçılar pazarı olan Mısır Çarşısı bu çarşıların başlıca örneklerindedir (İBB, 2003).

Şekil 3.6:1603-1730 Arası Yarımada Planı



Kaynak: Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

Bu çarşılar ek olarak şehrin belirli bölgelerinde tüccar ve zanaatkar hanları olmak üzere pek çok han yapılmıştır. Daha Fatih devrinde başlayan bu tür yapılar XVIII. yüzyıl ortalarına III. Mustafa devrine kadar sürmüştür. Şehir içi hanlarının sonuncusu Laleli Camii'nin külliyesinin bir parçası olarak yapılmıştır. Böyle hanların en yoğun olarak toplandıkları bölge Eminönü ile Unkapanı arasındaydı. Bu bölgede Mimar Sinan'ın eseri Rüstem Paşa Hanı gibi büyük ve önemli yapılar da yer almıştır. Bu bölgenin yukarıya Beyazıt'a doğru çıkan ucunda da üç avlu etrafında sıralanan odaları ile kendi içinde dev ölçüde bir anıt olan Büyük Valide Hanı Kösem Mahıpeyker Sultan tarafından 1640'a doğru yapılmıştır. İkinci hanlar bölgesi olan Eminönü-Beyazıt arasındaki alanda Fatih devrinden başlayarak Bodrum Hanı, Kürkçü Hanı; sonraki yüzyıllarda han yapımına devam edilerek Sümbül Hanı, Nasuh Efendi Hanı, Çuhacı Han, Vezir Hanı, 1764'de Büyük Yeni Han gibi topoğrafya şartlarına uyumlu hanlar yapılmış ve bu bölgede han yapımına XIX. yüzyılda da devam edilmiştir. Üçüncü bölge olan Beyazıt-Aksaray kısmında ise bugün sadece bir kısmı kalan Simkeşhane ile XVIII. yüzyıla ait Hasan Paşa Hanı ve Laleli Camii yanındaki Çukur Han (Taşhan) kalmıştır. Bütün bu hanlar içinde Simkeşhane hanı sim çeken belirli bir sanat koluna ayrılmış örneklerdendir. Ayrıca Çemberlitaş'ın karşısında olan ve XV. yüzyılın sonlarında yapılarak XVI. ve XVII. yüzyıllarda yabancı elçilerin misafir edilmesinde kullanılan Elçi Hanı bu bakımdan tarihte misafirhane hanlara örnek olarak özel bir yere sahip olmuştur (İBB, 2003).

Şehrin içinde ileri gelenlerin büyük ve muhteşem konakları, sarayları bulunmaktaydı. Bunlardan yapısının büyük kısmı kagir olan İbrahim Paşa Sarayı At Meydanı'nda idi ve bugün de büyük kısmı halen ayakta kalmıştır ve İslam Eserleri Müzesi olarak kullanılmaktadır. Bunun dışında hemen hepsi ahşaptan olan vezir saraylarının bir çoğunun yerleri ve adları bilinmektedir (İBB, 2003).

Osmanlı dönemindeki bazı fermanlardan öğrenildiğine göre şehrin belediye nizamları oldukça sıkı tutulmaktaydı. XVI. yüzyıl sonlarına ait belgelerde yaya kaldırımlarının bozulmaması, sokaklara pis su akıtılmaması ve yaşlılara zahmet verdiği için yokuşlarda merdivenli yol yapılmaması emredilmişti. 1699 tarihli bir fermanla dükkan sahipleri önlerindeki kaldırımların bakımından sorumlu tutulmakta; 1572'de surlara bitişik ev yapımı yasaklanmış, arada 3 m. mesafe bırakılması uygun bulunmuştur. Yangınların artması yüzünden de evlerde şahnişin yapımı şartlara bağlandıktan sonra yasaklanmış,

saçaklar azaltılmış, yangına karşı her evin merdiven ve su dolu fiçı bulundurması şart koşulmuştur. 1695 ve 1702 tarihlerinde evlerin taş ve tuğladan yapılması istenmiş, hatta bunun için gerekli malzemenin sağlanması hususunda kolaylıklar gösterilmiş ise de yine de ahşap malzemedен vazgeçilmediği için 1918'lere kadar İstanbul yangınları sürmüştür. Ayrıca binaların yüksekliklerine de kısıtlamalar getirilmiştir (Karpuz 2009, s. 117).

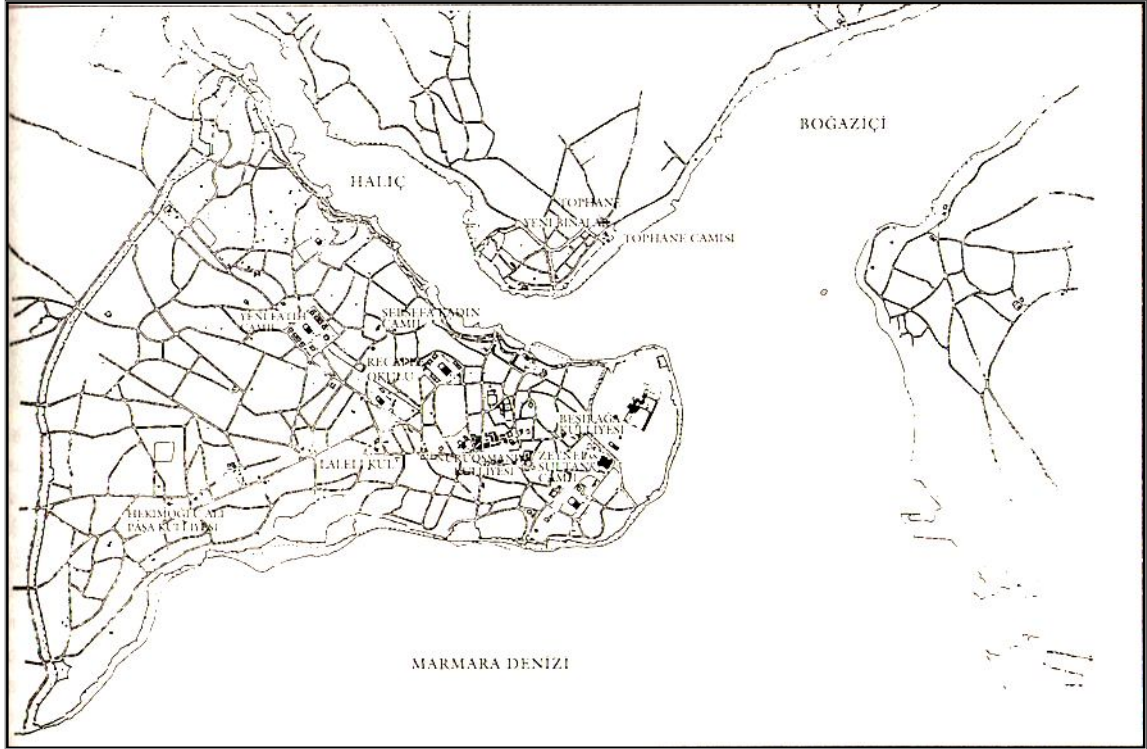
İstanbul'da klasik devir denilen eski geleneklere sıkı sıkıya bağlı zevkin hakimiyeti XVIII. yüzyılda zayıflamaya ve gerilemeye başlamıştır. Savaşların ve yenilgilerin arkasından gelen ve tarihimizde Lale Devri olarak adlandırılan devir, her çeşit toplumdан İstanbul halkının yaşama zevkini çıkardığı bir devirdir. Klasik devirden Lale devrine geçerken şehrin muhtelif yerlerinde yapılan bazı medrese külliyesi yeni bir akımın işaretleridir. Fatih'te Şeyhülislam Feyzullah Efendi, Saraçhanebaşı'nda Amcazade Hüseyin Paşa medreseleri İstanbul'un en önemli ve en işlek ana caddesi kenarını süsleyen anıtları olmuştur. Bunlarda cami arka planda kalmış, çeşitli yardımcı elemanlarla (sebil, çeşme, mektep, vb.) zenginleşen medrese hakim unsur olmuştur (İBB, 2003).

19.YY. başlarında eski kent surlarla çevrili olmaya devam ediyordu. Surların Marmara'ya ulaştığı nokta henüz külahlarını koruyan, Yedikule burçlarının meydana getirdiği pitoresk kompozisyonla belirmektedir. Sarayburnu'na kadar devam eden surların önünde herhangi bir yerleşme yoktu. Topkapı Sarayı sahile kadar setler ve kasırlarla inmekte, Sarayburnu'nda büyük sahil sarayı ile yukarı platodaki harem arasında büyük bahçeler bulunmaktaydı. Şehrin Marmara'dan görünen silüetine bugün de hakim olan büyük camilerin arasını boyutsuz ve homojen bir doku olarak mahalleler doldurmaktaydı. Eminönü'nden itibaren Haliç Sahilinde kagir yapılarla dolu bir sahil hattı ve onun arkasında Hanlar Bölgesi gelmekteydi(Karpuz 2009, s. 117).

Şehrin Theodosius surlarından taşması ve Beyoğlu taraflarına yayılması Haliç üzerindeki geçişin yüzyıllardır olduğu gibi artık kayıklarla yapılamayacağını belli etmiştir. II. Beyazıt devrinde 1502-1503 yıllarında Leonarda da Vinci, 1504-1506 yıllarına doğru da Michalengelo Haliç'in iki yakasını bağlaması düşünülen bir köprü yapımı için davet edildilerse de bu tasarının arkası gelmemiştir. Hayratiye veya Cısr-i Atik denilen ilk köprü Azapkapı ile Unkapanı arasında II. Mahmut devrinde kurularak

1836'da açılmıştır. Karaköy-Eminönü arasında da 1845'de Bezm-i Alem Valide Sultan tarafından Valide veya Cısr-i Cedid denilen köprü açılmıştır. Sonraları her iki köprü de defalarca yenilenmiştir (İBB, 2003).

Şekil 3.7:1730-1789 Arası Yarımada Planı



Kaynak: Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

Bu dönemde çıkan büyük yangınlar ve binalar arasındaki dar sokak sistemi var olan sorunları arttırmış, mevcut sistemlerin gereksinimleri karşılayamaması; döneme özgü batılılaşma dönemi nedeni ile çözümlerin batıda aranmasına sebep olmuştur. Bu dönemde çıkarılan yeni yasalar ve oluşturulan kurumlarla bu sorunlar giderilmeye çalışılmıştır (Karpuz 2009, s. 118).

Mekansal gelişimde; sarayların, köşkların ve askeri binaların XIX. yüzyılda yer seçimlerinden, kentin kuzeye doğru bir gelişim içinde olduğu görülmektedir. Önceki dönemlerde farklı yerleşim yapılarına sahip alanlar arasında, ulaşım sistemindeki yenilikler, iç göçler ve nüfus artışına bağlı büyümeler ile kentte bir bütünleşme görülmektedir (Karpuz 2009, s. 118).

Bu dönemde, Padişahların Yarımada içinden çıkarak, Boğaziçi'nde yaptırılan Yıldız, İhlamur Kasırları, Beylerbeyi ve Dolmabahçe Saraylarında oturmayı ve yabancı elçileri burada ağırlamayı tercih ettikleri görülmektedir (İBB, 2003).

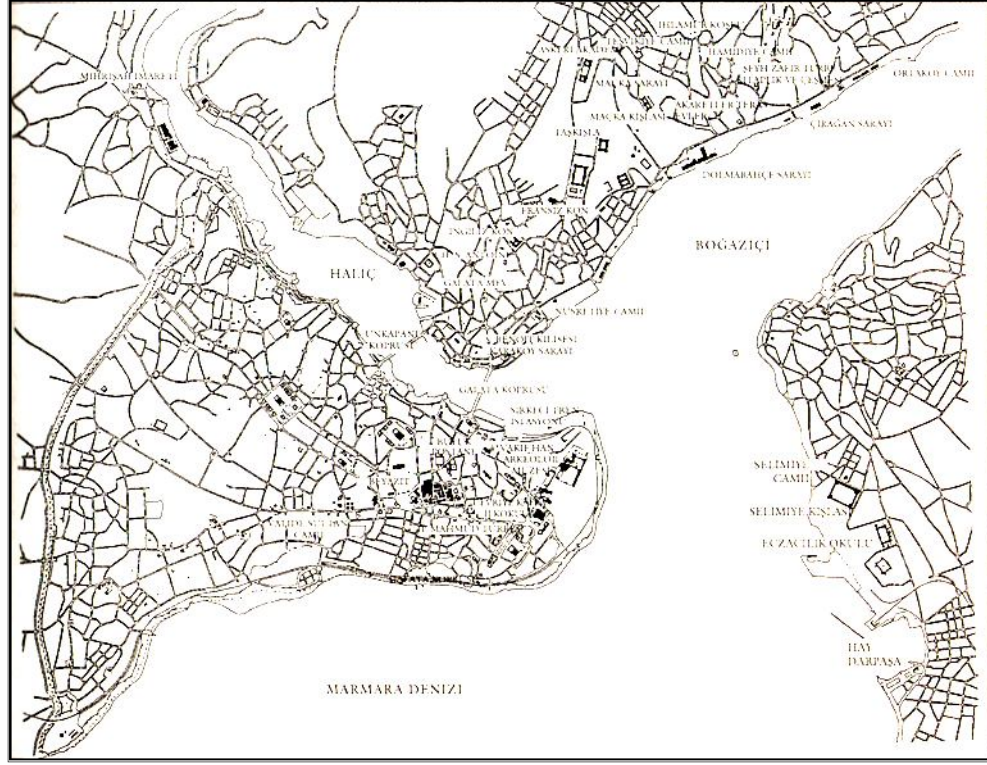
Beyoğlu yakası; yabancıların ve gayrimüslim azınlıklar ile Levantenlerin yaşadığı ve ticaretlerini sürdürdüğü bir bölge olarak gelişimini sürdürmüştü ve bu alanlarda kâğıt apartman olgusu ortaya çıkmaya başlamıştır. Özellikle Tarihi Yarımada'da Fener ve Balat bölgelerinde yaşayan zengin azınlıkların bu bölgeye taşınmaları izlemiştir. Ulaşım olanaklarına bağlı olarak demiryolu boyunca ve Boğaz boyunca vapur iskeleleri etrafında sayfiye ağırlıklı başlayıp, yıl boyu oturlan yeni iskan bölgeleri oluşmaya başlamış ve kentin uzantısı halini almıştır (Karpuz 2009, s. 119).

Bu dönemde; İstanbul'un diğer şehirler ve diğer ülkelerle ilişkileri çoğunlukla deniz yolu ve demiryolu ile sağlanmaktaydı. Tanzimat dönemi ile getirilmeye çalışılan batılılaşma hareketleri sonucunda, Tanzimat Fermanı ile azınlıklara verilen imtiyaz ve ayrıcalıklara paralel olarak; yeni limanlar, istasyon, banka, antrepo, otel, posta idaresi, finans kurumları, yazıhane türü fonksiyonlar için yapılara ve bürokratik örgütlenme için yeni devlet dairelerine ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Bunun sonucunda 1895'de Galata, 1902'de Sirkeci ve 1904'de Haydarpaşa limanları yapılmıştır (İBB, 2003).

Bu dönemde; Tarihi Yarımada ticari faaliyetleri açısından önemini korumuştur. Perakende ticaretle uğraşan esnaf ve zanaatkarlar, eski ticaret merkezinde ve daha çok Bahçekapı, Tahtakale, Unkapanı tarafında yoğunlaşmışlar, kuyumcular Büyükçarşı'ya, saat tamircileri ve aşçılar Beyazıt'a yerleşmişlerdir (İBB, 2003).

Bu dönemde kentin fiziksel yapısında önemli diğer bir olay büyük yangınlardır. 19. yüzyıl boyunca çıkan yangınlar, kentin ahşap mimarisini yok etmeye başlamış ve bu yapılar zaman içinde yerlerini kâğıt binalara bırakmıştır. Zamanla çıkan yangınlar yol dokusunu da değiştirmiş; Aksaray, Kumkapı, Unkapanı, Fener, Balat, Samatya semtlerindeki geleneksel yol dokusu yerini, batı özentisi ile yapılan dik kavşaklı ızgara yol sistemine bırakmış, yeşil alanlar azalmış, konut alanları artan yerleşme yoğunluğu ile küçük parçalara ayrılmıştır. Sultanahmet ve Beyazıt çevresinde yeni öğretim kurumları, yeni yönetim binaları ve meydanlar ortaya çıkmıştır (İBB, 2003).

Şekil 3.8:1789-1839 Arası Yarımada Planı



Kaynak: Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

3.5 CUMHURİYET DÖNEMİ

1913'te İstanbul'un nüfusu 1 milyon 213 bin iken, Ankara'nın başkent olması ve yönetim birimlerinin Ankara'ya taşınması sebebiyle 1923'den sonra İstanbul'un nüfusu 690.000'e düşmüştür. Tarihi Yarımada'daki yönetim fonksiyonları azalmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında; Fatih ve Eminönü İlçeleri beraber İstanbul'un Merkez İlçesini meydana getirirken, 1928 yılında Fatih ve Eminönü olarak ikiye ayrılmışlardır (Karpuz 2009, s. 120).

İstanbul'un bugünkü görünümüne, yapısına ve yaşamına, yapılan planların olumlu ya da olumsuz etkileri olmuştur. Bugünkü kentle, yaşanan mekan ve olguların bir kesimini, bu planların oluşturduğu görülmektedir (İBB, 2003).

Cumhuriyet Döneminin ilk planlama çalışmaları 1933 yılında Elgötz planıyla başlamıştır. Bu planda önerilerin bazıları, eski İstanbul ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçlarının iş merkezi, İstiklal Caddesinin ticaret, Topkapı ve Kurbağalıdere'nin ağır sanayi, Beyazıt'ın yönetim, Sultanahmet ve Taksim'in kültür bölgeleri olması; eski

yolların genişletilmesinin yanı sıra, Marmara kıyı yolu, Haliç kıyılarında birer yol ile Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı, Eyüp-Sütlüce arasında birer köprü yapılması şeklindedir. Bu önerilerin uzun dönemde de olsa büyük ölçüde gerçekleştiği görülmektedir (İBB, 2003).

Şekil 3.9: 1923-1950 Arası Yarımada Planı



Kaynak: Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

1936'da Prost, İstanbul'un yapısında önemli izler bırakan ve günümüzde hala geçerli bazı ilke ve uygulamaları gerçekleştiren Nazım Plan ve Uygulama Planlarını yapmıştır. Ancak Prost İstanbul'u genel bir gelişme perspektifi içinde değerlendirip, yönlendirecek bir plan hazırlayamamıştır. Örneğin nüfus büyüme sınırı planda 800.000 olarak öngörülmüştür. Ancak güzel bir kent yaratma ve koruma konularında önemli katkıları olmuştur. Hala geçerli olan ilkelerin bazıları şunlardır: (Karpuz 2009, s. 121)

- i. Galata Köprüsü'nün Haliç içine doğru kaydırılarak yenilenmesi ve 2 ucunda düzenli alanlar yaratılması,
- ii. Sarayburnu'nun depo ve yük garından arındırılarak temizlenmesi,

- iii. Sultanahmet içerisinde arkeolojik ve turistik sahaların korunup geliştirilmesi,
- iv. Tarihi Yarımada içinde silueti korumak amacıyla denizden 40m. yükseklikten geçen bir düzlem üzerinde 9.50 m.den daha yüksek yapılmaya izin verilmemesi şartı getirilmiştir. Bu koşul günümüze kadar Tarihi Yarımada'nın silüetinin kısmen korunmasını sağlamıştır.

Bu kalıcı ilkelere karşın, Prost'un özellikle kentsel gelişme ve sanayi için arazi tahsisi gibi konularda önemli yanılgıları da olmuştur. Planda belirtilen "Çarşı tamamıyla modern bir şekle sokulacak, umumi teşekkülü aşağı yukarı aynen bırakılacaktır. Dış sınırları geniş yollarla çevrilecek ve geniş otomobil durak yerleri bırakılacaktır." notlarıyla Tarihi Yarımada'ya biçilen kimliğin yine bir kent merkezi olduğu anlaşılmaktadır (İBB, 2003).

1950'li yıllarda kentleşmenin hızlanması, büyük kentlere göçle yeni bir dönem başlamıştır. 1963'ten itibaren planlı kalkınma döneminde dengeli kentleşmeyi gerçekleştirmek için dengeli yatırımları sağlamak, plan ilkesi olarak kabul edilmiştir. 1970-80 döneminde MİA Eminönü'nde ve Aksaray'da Vatan ve Millet Caddeleri'nin üzerinde gelişmiştir. 1970'li yıllarda İstanbul'un geleneksel merkezinde tarihi doku içindeki dar sokakların, lastik taşıt trafiğinin getirdiği yüklü taşımaya elverişli olmaması, otopark yetersizliği yeni kurulan firmalar için önemli bir sorun olmuştur. Buna ek olarak kolay ve ucuz arazi bulabilme imkanı da MİA'nın alansal olarak yayılmasında oldukça etkili olmuştur. Geleneksel MİA'ya erişebilirliğin giderek azalması merkezden belli uzaklıktaki alışveriş merkezlerinin kullanılmaya başlanmasına neden olmuştur (Karpuz 2009, s. 122).

1963-83 döneminde Tarihi Yarımada da merkez gelişiminin sürmesi, konut alanlarına baskı yapması, imalathane ve toptan ticaret gibi birimlerin Tarihi Yarımada'da ağırlıklı olarak yer alması, Yarımada içindeki konut alanlarında yaşayanların, merkeze dönüşüm sıkıntılarında etkilenmeleri ve yeni prestij konut alanlarını tercih etmeleri ile birleşince, boşalan konut alanları iş bulmak için kente gelenlerin yerleşmek için tercih ettikleri bölgelere konumuna dönüşmüştür. Bu süreçte, Cankurtaran, Süleymaniye gibi konut alanları fonksiyonlarını sürdürmekle birlikte konut kullanıcısının profili değişmiş ve zamanla konut bölgeleri köhnelmeye başlamıştır (İBB, 2003).

İki ilçenin de sur içi bölgesinde yer almalarından dolayı genişleme olanağı yoktur. Eminönü Bölgesinde özellikle Sirkeci Garı, Büyük Dördüncü Vakıf Han ve Büyük Postane gibi yapıların yapılmasıyla bölgenin karakteri değişmiştir. Fakat Eminönü'nün 19.yüzyıl fizyonomisi asıl Cumhuriyet'in onuncu yılından sonra değişmeye başlamıştır (İBB, 2003).

1955-1956 yılında; Unkapanı-Eminönü yolu açılırken Balık Pazarı yıktırılmış, bununla beraber Yemiş İskelesinden Unkapanı'na kadar olan eski doku bir ölçüde 1986'ya kadar korunmuştur (İBB, 2003).

1984-1989 yıllarında Haliç uygulamasında, Yemiş İskelesi ve çevresi tamamen ortadan kaldırılmış, Zindan Han, Ahi Çelebi Cami, Değirmen Hanı ve küçük bir sur parçası dışında bütün kıyı yeşil alana dönüştürülmüştür(İBB, 2003).

I. Dünya Savaşından önce ortogonal sistemde bir yol dokusuyla planlanan Fatih semtinde ahşap yapılar giderek küçük ölçekli iki-üç katlı apartman ve evlerle yer değiştirmiştir(İBB, 2003).

Saraçhane'den geçen Atatürk Bulvarı ve Fatih Medreselerinin temellerini ortaya çıkaran Edirnekapı'ya kadar uzanan büyük bulvar (Fevzipaşa Caddesi) açılana kadar, yangın yerleri dışında, Fatih'te eski sokak dokusunu koruyan mahalleler vardı. 1954-1960 yıllarında yapı yoğunluğu artmaya başlayınca, çok katlı betonarme apartmanlar giderek çoğalmış, eski semt sakinleri yeni nüfus hareketleri karşısında azınlıkta kalmış ve çoğu aile Fatih'i terk etmiştir. Böylece Fatih'in tarihi dokusu ve sivil mimarisinin hemen hemen hiç bir izi kalmadığı gibi, sosyal dokusu da değişime uğramıştır (İBB, 2003).

Şekil 3.10: 1950-1960 Arası Yarımada Planı



Kaynak: Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu

Günümüzde, Tarihi Yarımada toptan ticaret, perakende ticaret, kamu hizmetleri, bürolar, eğitim hizmetleri ve imalat fonksiyonunun yoğunluk kazandığı bir bölgedir. Yukarıda değinildiği gibi, mali ve finans yönetim birimlerinin yeni merkezlerinde yer alması ile bu fonksiyonun zaman içinde önemi azalmış bulunmaktadır. Bunların yanı sıra, sahip olduğu tarihi eserler ile arkeolojik kalıntılar ve doğal değerleri nedeniyle turizm merkezi niteliğindedir. Bu nedenle bu fonksiyonla ilgili, acentalar, otel, pansiyon gibi konaklama tesislerinin ve hizmet birimlerinin de özellikle Eminönü bölgesinde ağırlık kazandığı görülmektedir. Tarihi Yarımada, merkezi konumda bulunması, ulaşım kolaylıkları, tarihten gelen altyapı ve merkezi fonksiyonların burada yoğunluk kazanmış olması nedeniyle, İstanbul metropolünde halen tartışılmayacak kadar önemli bir merkezdir (Karpuz 2009, s. 122).

Diğer merkezler gerek fiziksel görünüşleriyle gerekse pazarlanan mal ve hizmet açısından Tarihi Yarımada'nın geleneksel ticaret özelliğinden uzaktır. Bugün (2003 yılı itibarıyla) Tarihi Yarımada toptan ve perakende ticaret fonksiyonunun yanında potansiyeller nedeniyle konaklama, konut konaklama, konaklama yan birimleri, ticaret konaklama, hizmet konaklama vb. fonksiyonları da üstlenmiş durumda olması yanında ayrıca küçük sanayi de mevcuttur. Kent içinde olmaması gerekli sanayiler ve toptan ticaret, metropoliten alan çevresine yapılan yatırımlarla dışa çekilmekte, Tarihi Yarımada'yı yavaş yavaş bu zararlı fonksiyonlar terk etmektedirler. Bu dışa dönük fonksiyonların yanında, konut fonksiyonu da yer tutmaktadır. İstanbul Üniversitesi ve eğitim (özellikle meslek liseleri) kurumlarının, kütüphanelerin bulunması, eğitim fonksiyonunun Tarihi Yarımada da önemli yer tuttuğunun göstergesidir (İBB, 2003).

Tarihi Yarımada, M.Ö.VII.yüzyıla dayanan geçmişiyle birçok kültürü yansıtmaktadır. Gerek anıtsal yapıları, gerekse geleneksel doku ve farklı mimari özellikleri taşıyan konut alanları büyük bir kültürel turizm potansiyelini oluşturmaktadır (İBB, 2003).

Mevcut ve oluşturulacak yeni kültürel alanlar için; kullanılmayan yapıların restore edilmesi koşuluyla tahsisi, yeni sermaye yönetim birimleri için desantralize edilecek imalat ve toptan ticaret fonksiyonundan boşalacak alanlar potansiyel alanlardır. Böylece kültür fonksiyonu için yeterli alan sağlanacak, kültür hizmetleri de eğitime destek sağlayarak gerçekleştirilebilecektir (İBB, 2003).

Bu potansiyellerin değerlendirilmesiyle, "Tarihi Yarımada"nın İstanbul Metropoliten Alanı içinde tarihi kimliğine paralel olarak "Kültür, Hizmet, Geleneksel Ticaret, Eğitim, Kültürel ve Dini Turizm Merkezlerinin" iç içe olacağı ve birbirleriyle bütünleşen bir tarihi kent olacağı kabul edilmektedir (İBB, 2003).

4. YAYALAŞTIRMANIN TEMEL KAVRAMLARI, YAYALAŞTIRMANIN SEBEPLERİ, YAYALAŞTIRMANIN AMAÇ VE HEDEFLERİ İLE YAYALAŞTIRMANIN SAĞLADIĞI YARARLARI

4.1 TEMEL KAVRAMLAR

4.1.1 Yaya Yolu

Karayolunun, taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzel kişilere ait mülkleri arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış olan kısmına “yaya yolu (yaya kaldırımı)” denir.²

Yaya yolları, yaya bölgelerinin kolları veya semtlerinin dolaşım ağı içerisinde yer alan sokaklardır. Yaya yolları varılmak istenen yere veya ona en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı tercih edenler için özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yürüyenlerin ihtiyaçlarına cevap verebilecek hizmetlerle donatılmış, motorlu araç trafiğinden bağımsız, temiz, bakımlı, güvenli, kendine özgü alt yapısı olan (aydınlatma vs.) alternatif bir ulaşım sistemidir (Demir 2008, s. 6).

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 (Yıldırım 2007, s. 18).

Tarihi, kültürel ve ticari fonksiyonların yoğun olduğu bu bölgede turistlerin ve halkın rahatlıkla tarihi ve kültürel yerleri gezebilmesi ve alışveriş imkanı sağlayabilmek amacıyla taşıtlardan arındırılmış yaya yollarının düzenlenmesi etkili bir yaklaşımdır. Kent merkezlerinde yaya olarak yolculuk yapabilmek önemlidir. İnsanların araçların içinde çevreyi algılanması ve çevreyle iletişime geçmesi zordur.

Bu tür alanlarda yaya yollarının düzenlenmesi ile kentte yapıların, faaliyetlerin detaylarını görmek ve bunları değerlendirme olanağına sahip olacaktır (Yıldırım 2007, s. 19).

² http://www.trafikkurallari.net/yaya_yolu_yaya_kaldirimi_nedir.php. "Yaya Yolu nedir?" Erisim Tarihi: 16.06.2012]

Yaya yolu "Mall" terimi ile eş anlamlıdır. "Mall" Kuzey Amerika'da halkın yürüyüş ve gezinti amacıyla kullandığı geniş ve ağaçlı yaya yollarına verilen isimdir. Yaya yolları veya Mall'lar taşıt ve yaya trafiğinin derecelerine bağlı olarak 3 alt gruba ayrılır:

4.1.1.1 Full Mall (Tamamen yayalaştırılmış yaya yolları)

Taşıt trafiğinden tamamen arındırılmış; sokak tamamen yaya dolaşımı ve etkinliklerine göre düzenlenmiştir. Sokak sadece acil durumlar, yükleme ve boşaltma için araç girişlerine izin verilmeli. Sokaklarda yeni döşeme şekilleri, yol ağaçlandırmaları, kent mobilyaları, süs havuzları, heykel ve çeşme gibi sanatsal bazı donatı elemanları ile alan karakterize edilmektedir. Yaya dolaşımı kesintiye uğramadan devam etmektedir. Girişleri yasaklanan araçlardan yollara yönlendirilmekte; yaya dolaşımını kesmemek için çıkmaz sokaklar düzenlenmektedir.

4.1.1.2 Transit Mall (Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolları)

Bu sokaklarda sadece toplu taşıma araçların girişine izin verilip, diğer araçlar girişleri yasaklanır. Yaya etkinliklerine göre yaya kaldırımları yeniden düzenlenir. Girişleri yasaklanan araçları yan sokaklara veya paralel caddelere yönlendirilir. Toplu taşıma araçları için trafik şeritleri düzenlenir. Arka sokaklardan servis alma imkânı olmadığı durumlarda toplu taşıma yolunun yoğun olmadığı zamanlarda servis için kullanılabilir.

4.1.1.3 Semi Mall (Yayaya öncelikli yaya yolları)

Bu sokaklarda taşıt trafiği yasaklanmayıp sadece trafiğin hızı ve hacmi kısıtlanır. Sokağın kullanım önceliği yayalara verilir. Taşıt trafiğinin hızını azaltıcı önlemler alınır. Yaya geçitleri düzenlenir ve geçiş üstünlüğü yayalara verilir. Trafik yolu daraltılır, yaya kaldırımları genişletilir. Genişleyen kaldırımlarda yaya etkinlikleri için özel düzenlemeler ve peyzaj donatı elemanları kullanılır (Perçin ve Yılmaz 2001, s. 3).

4.1.2 Yaya Bölgesi

Kentlerde yoğun motorlu araç ve yaya trafiğinin karmaşıklığının azaltılması amacıyla; alış-veriş merkezleri ile ticaret bölgelerinde, alanın günün belli saatlerinde taşıt trafiğine kapatılması, konut yerleşim alanlarında ise taşıt trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ile yaya dolaşım ve alış-veriş merkezi olarak oluşturulan, çeşitli yaş gruplarındaki insanlara güvenli ve rahat hareket olanağı sunan çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık alanlardır. Birden fazla yaya yolunu kapsadıklarından yaya yolu ağı olarak düşünülmelidir (Yıldırım , s. 1).

Avrupa kentlerinde 1940'lı yıllarda, Kuzey Amerika'da ise 1960'lı yıllarda insanların kent içinde rahat ve güvenle kullanabileceği, taşıt trafiğinden kısmen ya da tamamen arındırılmış açık mekanlar sunmak amacıyla, gerek konutsal yerleşim alanlarında, gerek alışveriş alanlarının yer aldığı kent merkezlerinde yaya bölgeleri uygulama fikri ile tarihsel kent karakterinin korunması, gün boyu motorlu taşıt trafiği altında ezilen, geceleri terk edilen mekanların yaşatılması amaçlanmıştır. Batı Almanya ve Hollanda öncülüğünü yaptığı yayalaştırma uygulamalarına sonra İtalya, ABD, İngiltere, Fransa, Avusturya, İsviçre gibi ülkeler takip etmiştir. Ülkemizde ilk olarak Ankara Belediye'si tarafından 1978 yılında başlatılan yayalaştırma çalışmaları yeşil alanların ve gezinti alanların artırılması toplumda gerileyen sosyal yaşantıyı güçlendirme düşüncesiyle uygulanmıştır.

Yaya bölgeleri planlamasında dikkate alınması gereken önemli ilkeler:

- i.** Bir kent bütünü içinde trafik planlaması ve kentin yapısal düzenlemesiyle doğrudan ilgili olduğundan, kentsel ulaşım ve çevre mimarisinden koparılmamalıdır.
- ii.** Uygulama tamamlandığı zaman kentsel doku bütünlüğü bozulmamalıdır.
- iii.** Uygun yer seçimine dikkat edilmelidir.
- iv.** Sınırlarla belirlenen ayrı bir kimliğe, toplu taşıma olanakları, kolay ulaşılabilirlik ve otopark olanaklarına sahip olmalıdır (Yıldırım , s. 1).

Yaya bölgeleri tasarımında dikkate alınması gereken en önemli ilkeler:

- i. Yaya kaldırımının ortadan kalkması,
- ii. Yeterli kalitede yer döşemesi seçimi ve uygulanması,
- iii. Aydınlatmanın yeterli düzeyde olması,
- iv. Özgün ve nitelikli donatı elemanlarının ortaya konulması,
- v. Yeterli sayı ve özellikte oturma mekanları,
- vi. İlgi çekici su öğeleri ve plastik elemanlara yer verilmesi,
- vii. Yaya bölgesini yaşatacak eğlence, kültür, spor, sanat etkinliklerine olanak verecek mekanların oluşturulması,
- viii. Başlangıç ve bitiş noktalarının belirgin olması ve bitkilendirilmeli (Yıldırım , s. 1).

4.1.3 Yaya Kaldırımı

" ...Yaya kaldırımı, taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzel kişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış alanlardır..."Kaldırımlar, cadde sokakların iki yanında yayalar için ayrılmış alanlardır; yolun genişliği ve yanlardaki arazi kullanımının yoğunluğu ile orantılı olarak genişlemektedirler. Kent içinde bulunan bu mekanlar kenti yayalar için yaşanılır kılan mekanlardır. Genel olarak taşıt trafiğinin zararından korunmasını sağlarken yaya hareketliliğini de arttırmaları. Bazen binanın altına alınıp, arkatlı yollar, üzeri çeşitli malzeme ile kaplanmış, gölgelendirilmiş yollar, pergola ile kaplanmış yollar haline getirilebilir (Yıldırım 2007, s. 14).

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 (Yıldırım 2007, s. 15).

Yayaların kaldırımlarda rahat yürüyebilmesi, karşı yönden gelen yaya akımı, bazı kent mobilyalarının konumu, sunulan alan içerisinde dolaşımında ya da beklemede olanların

oranı gibi diğer ölçütler, yapılacak olan planlamayı doğrudan etkilemektedir. Ayrıca yaya kaldırım boyutları bitişik olarak izledikleri yolun boyutları ile de doğrudan ilişkilidirler (Yıldırım 2007, s. 15).

Kentlerimizde kaldırım inşasını zorunlu kılacak ölçüler Yol Planlama ve Değerlendirme 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 4.50 m.

Ana yollarda 3.00 m.

Tali yollarda 1.50 m.

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 0,75 m. ve katları şeklinde uygulanmaktadır. Kaldırımların optimum yüksekliği ise 12-15 cm.'dir. Yaya kaldırımlarında genişlikleri 2,5 m.'nin üzerinde olduğunda ağaçlandırma yapılabilir (Yıldırım 2007, s. 15).

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 (Yıldırım 2007, s. 15).

4.1.4 Yaya Geçitleri

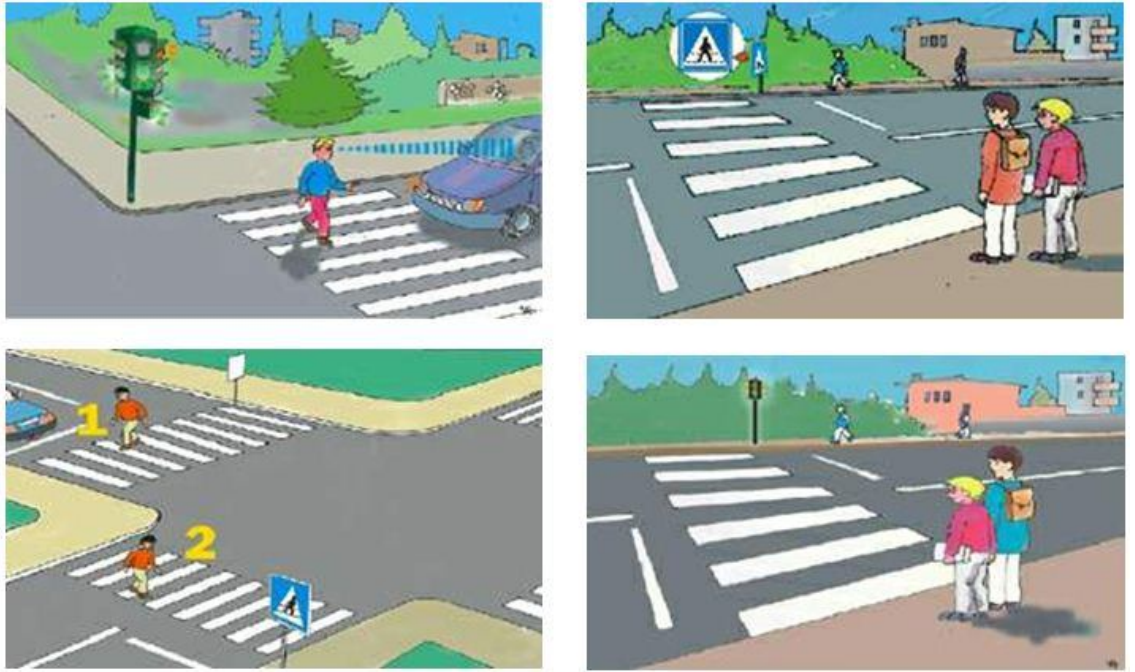
Yaya Geçidini;

1. Caddelerde yayaların karşıya geçmesi için ayrılmış bölüm.
2. Yollarda, yayaların karşıdan karşıya güvenle geçmelerini sağlamak üzere, çivi, boya, renkli taş, ışık gibi belirtilerle ayrılmış geçit,
3. Taşıt yolunda, yayaların güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri ile belirlenmiş alan

olarak tanımlayabiliriz.³

Yaya yollarının kendi güzergâhları gereği olarak motorlu trafik yolunun kestiği her sokak, cadde, meydan parçası yaya geçididir ve buralardaki mutlak üstünlük yayalara aittir. Yaya geçitleri, trafik yolu ile karşılaşan yayanın yolun diğer tarafına yolla eş zeminli, yolun altından ya da üstünden geçmeleri için düzenlenen alanlardır (Perçin ve Yılmaz 2001, s. 3).

Şekil 4.1 : Yaya Geçidi genel görünümü



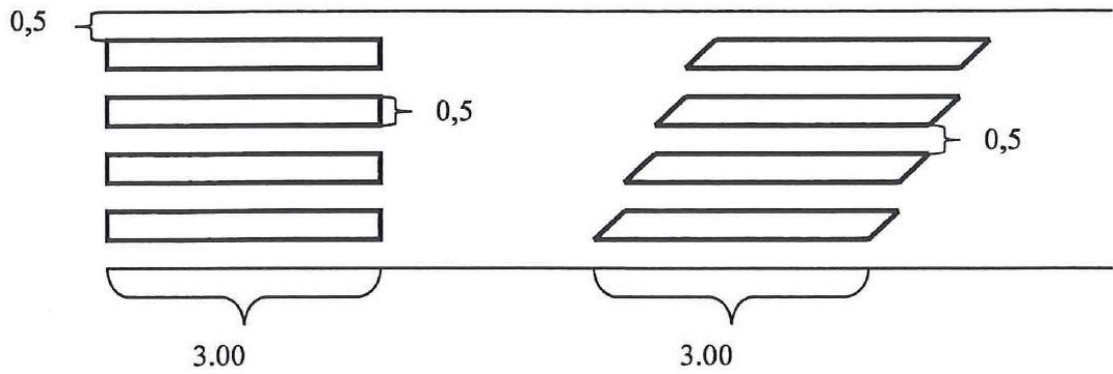
Kaynak : Url-7<<http://www.avanosgazetesi.com>.

"...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

³ <http://www.toplumdusmani.net/modules/wordbook/entry.php?entryID=6834> ""Yaya Geçitleri Nedir? Erisim Tarihi: 08.04.2012]

lambalarıyla donatılır. Yol eksenine paralel bantlar, 50 cm. aralık ve 50 cm. genişliğinde çizilir. Çizgilerin boyu 3 m.dir. 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 (Yıldırım 2007, s. 16).

Şekil 4.2: Zebra Yaya Geçidi ölçüleri



Kaynak : Yıldırım A, İstanbul'da Yayalaştırma Projelerinin Farklı Kullanıcı Grupları Üzerinde Yarattığı Etkilerin Karşılaştırmalı Analizi,2007

4.1.5 Yaya Hareketleri

Yaya hareketleri ulaşım sistemlerinin tasarım ve işletmesinden önemli faktörlerden biridir. Yoğun yaya hareketleri; kamusal alanlarda, aktarma terminallerinde, yüksek katlı yapılaşmanın olduğu alanlarda, tiyatro, stadyum, vb. ana yolculuk üretim merkezlerinde oluşmaktadır (Demir 2008, s. 8).

Yaya hareketleri için hız, hacim ve yoğunluk belirlemeleri diğer ulaşım türleri için yapılanlardan farklılık gösterir. Çünkü yaya hareketleri amaca ve yayanın yaşına, özelliklerine göre değişim gösterebilir. Örneğin; iş amaçlı yolculuklar her gün düzenli ve aynı imkânlarla yapıldığı için hızlıdır. Ancak alışveriş gibi keyfi yolculuklar düzenli ve sürekli yapılmadığı için değişkendir. Ayrıca çocuklar, gençler, engelliler, yaşlılar hız ve hacim bakımından farklılık gösterirler (Demir 2008, s. 8).

4.1.6 Yaya Yolu Trafığı

Yolda yayaların hal ve hareketleridir. Yaya Trafığının Türü: (Demir 2008, s. 4)

- i. Yaya bölgesinde oturanların trafiğı;
- ii. Yaya bölgesinde alışveriş yapanların trafiğı;
- iii. Yaya bölgesinde çalışanların trafiğı;
- iv. Yaya bölgesine ziyaret için gelenlerin trafiğı;
- v. Yaya bölgesine okul için gelenlerin trafiğı

4.1.7 Yürüme

İnsanın en doğal hareketlerinden birisi olup, az bir enerji ile vücudun bedensel ve zihinsel bir faaliyetidir (Demir 2008, s. 4).

4.2 YAYALAŞTIRMANIN SEBEPLERİ

Yayalaştırma mekanın fiziksel ve sosyal farklılıklarına bağlı olarak değişmekle birlikte ülkeden ülkeye, şehirden şehre bağlı olarak da değişmektedir. Genel olarak yayalaştırma çalışmalarının yapılmasındaki sebepleri şunlardır; (Altunbaş 2006, s. 14)

- i. Tarihli binaların ve kent dokusunun korunması,
- ii. Perakende ticaretin artırılması,
- iii. Konut alanlarının iyileştirilmesi,
- iv. Çevrenin güzelleştirilmesi,
- v. Sosyal hayatın canlandırılmasıdır.

Yayalaştırma sebepleri arasında yer alan sosyal hayatın canlandırılması, II. Dünya Savaşından sonra otomobil sayısının artmasıyla ortaya çıkan aşağıda belirtilen ulaşım sorunlarının giderilmesi içindir. (Altunbaş 2006, s. 15)

- i. Sokaktaki hayatı ve kamu güvenliğini yok etmesi,
- ii. Kent merkezi dışındaki yaşam nedeniyle soyutlanma,
- iii. Tarihi merkezlerdeki yolların dar olması nedeniyle yaşanan ulaşım problemleri sorunların giderilmesi içindir.

4.3 YAYALAŞTIRMANIN AMAÇ VE HEDEFLERİ

Yayalaştırmanın tek hedefi ticaretin canlanmasını sağlamak değildir. Kent içinde yaşanabilir veya yaşayabilir mekanların organizasyonunu sağlamak içindir. Bunun içinde kentin merkezi fonksiyonlarını korumak, alışveriş birimlerine erişimi kolaylaştırmak, kent imajını geliştirmek, gürültüyü ve hava kirliliğini azaltmak, kentin görüntüsünü geliştirmektir.

Yayalaştırma farklı sebeplerle yapılmış olsa da genel amaçları;

- **Kent Ekonomisi (Urban Economics)** : Bölgenin canlandırılması ve perakende ticaretin artması
- **Kentsel Kalite (Urban Quality)** : Yayalaştırılan Bölgenin yada alanın daha düzenli ve kullanılabilir hale dönüştürülmesi.
- **Sosyal Refah (Socialwellbeing)** : İnsanların sosyal ve kültürel ilişkilerinin artırılması ve dinlenme alanlarının oluşturulması şeklinde gruplara ayrılmıştır.

Bu amaçlar doğrultusunda, yoların yayalaştırılmasında belirlenen hedefler genel başlıklar halinde aşağıda belirtilmiştir.

4.3.1 Toplumsal Yönden Hedefler

- i. Haberleşme ve bilgi aktarımını sağlamak
- ii. Sosyal iletişimi olanaklı kılmak
- iii. Kentsel mekanı daha güzel hale getirmek
- iv. Çevre sağlığını düzeltmek
- v. Mikro klimayı düzeltmek
- vi. Kentsel yaşantıyı düzenlemek (Altunbaş 2006, s. 15)

4.3.2 Şehircilik Yönünden Hedefler

- i. Kent merkezindeki yoğunluğu ayarlamak
- ii. Kent merkezinde sağlıklı fonksiyonel dağılım sağlamak
- iii. Yeni idari merkez yaratmak
- iv. Kent merkezinde canlanmayı sağlamak
- v. Kent merkezindeki konut fonksiyonunun yer almasına sağlamak
- vi. Bulunduğu bölgede fonksiyonel çeşitliliği sağlamak (Altunbaş 2006, s. 16)

4.3.3 Altyapı Yönünden Hedefler

- i. Hizmet sektörünün yer seçimi belirlemek
- ii. Ticaret fonksiyonun düzenlemek
- iii. İnsanlara boş zamanlarını değerlendirme imkanı vermek
- iv. Sosyal fonksiyonları düzeltmek
- v. Trafiği düzenlemek
- vi. Özel araç kullanımını azaltıcı tedbirler almak (Altunbaş 2006, s. 16)

4.3.4 Ekonomik Yönden Hedefler

- i. Perakende ticareti desteklemek
- ii. Vergi gelirini artırmak
- iii. İmaj ve turizm desteklemek
- iv. İşletme maliyetini azaltmak
- v. İşletme ekonomisini düzeltmek

şeklinde sıralanabilir.(Altunbaş 2006, s. 16)

4.4 YAYALAŞTIRMANIN YARARLARI

Yayalaştırma çalışmalarının sağladığı yararlar, çalışma alanının yerine göre farklılık göstermektedir. Bazı yayalaştırma çalışmaları sadece yapıldığı bölge itibariyle fayda sağlarken, bazı uygulamalar ise ülke ve kent genelinde etkili olan, kentin kimlik kazanmasını sağlayan bir araç niteliği taşımaktadır (Karabay 1995, s. 88).

Yayalaştırmanın doğrudan sağladığı yararların yanı sıra dolaylı olarak bir katalizör görevi görmek suretiyle sağladığı yararların sosyal gelişim açısından katkısı büyüktür.

Bunlar; (Altunbaş 2006, s. 17)

- i. İç göç nüfusunun kentlileşmesi
- ii. Birey-toplum ilişkisinin artması
- iii. Demokrasiye geçişin kolaylaştırılması
- iv. Açık alan kullanımının artması
- v. Suç oranının azalması
- vi. Tarihi dokunun korunması

- vii. Kentsel imajın oluşturulması
- viii. İnsan psikolojisinin olumlu yönde etkilenmesi

şeklinde sıralanabilir.

Tablo 4.1 : Bazı Kentlerde Yayalaştırma Uygulamalarının Ticaret Üzerine Etkisi.

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

Kaynak : Altunbaş U, Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği, 2006

Yayalaştırma çalışmalarının sağladığı yararlar, çalışma alanının yerine göre farklılık göstermektedir. Bazı yayalaştırma çalışmaları sadece yapıldığı bölge itibariyle fayda sağlarken, bazı uygulamalar ise ülke ve kent genelinde etkili olan, kentin kimlik kazanmasını sağlayan bir araç niteliği taşımaktadır (Karabay 1995, s. 88).

4.4.1 Doğal çevre yönünden yararlar

Yayalaştırılan bölge araçların egzoz gazından etkilenmeyecek ve hava kirliliği seviyesi doğal olarak azalacak.

Yayalaştırılan bölgenin bitkilendirilmesiyle beraber hava kalitesinde iyileşme olacak.

Araçlardan arındırılan bölgede görüntü ve ses kirliliği ciddi oranda azalacaktır.

4.4.2 Sosyal çevre yönünden yararlar

İnsan ve toplum düzeyinde olmak üzere iki yönde gelişme gösterir (Postalcıoğlu 2009, s. 17).

4.4.2.1 Birey yönünden yararlar

Yayalaştırma, kentsel yerleşme ve gelişme sistemi içerisinde yaya hareketlerine ivme kazandırır ve bu bağlamda iş, ticaret, eğlence v.b. kentsel işlevlere canlılık getirir, yaya olarak bütün kuşaklar için düzenli, çekici ve canlı bir çevre yaratır. Yaya hareketlerinin güvenli bir ortamda gelişmenin sağlanması, taşıt kazaları ile kayıpları ve zararları azaltır (Postalcıoğlu 2009, s. 17).

Ülkemizde tarımsal alanlardan kentsel alanlara doğru iç göç özellikle büyük kentlerimizde bir "yeni kentli" kimliğini ortaya çıkarmıştır. Bu yeni kentli henüz kentli olma sürecindedir. Yaklaştırma politikası bu yeni kentlinin "kentli olmasına" yardımcı olacaktır. Yayalaştırma kentsel yaşamın bu yeni kentli tarafından daha kolay gözlemlenmesine ve algılanmasına, bireyin böylece kentsel yaşama ve kentsel sorunlara katılımına, bu yeni kentlinin henüz tanımadığı "yeni kentsel yaşam biçimine" uyum sağlamasına olanak verecek ve birey toplumun kentsel eğitimini destekleyecektir (Postalcıoğlu 2009, s. 17).

Yayalaştırılmış sokaklarda yürüme, koşma, bisiklet yolları gibi aktivitelerin yapılacağı alanların tasarlanması kent halkını yürümeye, spor yapmaya teşvik etmekte ve bu sayede insan sağlığına olumlu katkılarda bulunmaktadır (Postalcıoğlu 2009, s. 17).

Yaşam kalitesi terimi; bir bölgenin herhangi bir ekonomik kazanç olmaksızın bireye sunduğu konfor, temiz hava ve su, güvenli sokaklar, açık alanlar, kültürel etkinlikler, rekreasyonel fırsatlar, trafik sıklığı bulunmayan yollar ve hoş doğa manzaraları gibi konfor koşulları için kullanılır. Rekreasyonel amaçla yayalaştırılmış sokaklar kentliyi doğa ile buluşturmanın bir yoludur. Bu sokaklar aynı zamanda sosyal etkileşimin yaşandığı yerlerdir. Yaşam kalitesi olgusu doğal çevrenin varlığı ile pozitif bir ilişki içindedir. Özellikle yoğun yapılaşmış bir çevrede sokakların yayalaştırılması ile oluşturulan lineer açık hava alanları, toplumun yaşam kalitesini yükselterek kentliye sosyal mekan sağlar (Postalcıoğlu 2009, s. 17).

4.4.2.2 Toplum yönünden yararlar

Motorlu taşıtlar ile ilgili olumsuzlukların azaltılmasına (trafik kazaları, trafik polisinin ve mahkemelerde trafiğe yönelik yükün azaltılması ve benzeri durumlar) olanak verir (Postalcıoğlu 2009, s. 18).

Yayalaştırılmış sokaklar kentlinin bulunduğu etkileşim sağladığı, kaynaştığı, sosyal ortak bilincin oluştuğu, toplumun çevresel ve kültürel bileşenlerini koruma bilincinin aşılandığı mekanlar oluşturur (Postalcıoğlu 2009, s. 18).

Tüm bireyleri ilgilendiren miting, buluşma gibi ulusal olaylarda toplanma yeri olarak kullanılır (Postalcıoğlu 2009, s. 18).

İyi yayalaştırılmış bölge toplumun her kesimine hitap ettiği için eğitilmiş, eğitimsiz, genç, yaşlı, fakir, zengin buluşma kaynaşma ve ortak kent kültürü oluşturma mekanları olarak kente büyük kazanımlar sağlamaktadır (Postalcıoğlu 2009, s. 18).

Halkın kentsel yaşama ve kentsel sorunların çözülmesine katılımını sağlar. Toplumun, kimliğini ve özenli bir mekanın sağlaması yönüyle de gururunu güçlendirir. Enerji tasarrufunun sağlanmasına yardımcı olur. Yayalaştırma kentsel arazi fiyatlarının yönlendirilmesinde de önemli bir uygulama aracıdır. İnsan ve toplum ilişkilerinin gelişimine yardım eder ve etkileşimi artırır (Postalcıoğlu 2009, s. 18).

Her yaş diliminden kullanıcıların bir araya gelmesini sağlayacak mekanların oluşturulmasında olanak sağlar (Postalcıoğlu 2009, s. 18).

Sokağın kullanım yoğunluğunun artmasıyla mekanın emniyetini artırmasına yardımcı olur (Postalcıoğlu 2009, s. 18).

4.4.3 Yapısal çevre (insan eli ile inşa edilmiş olan) yönünden yararlar

Yayalaştırma taşınmaz kültür varlıklarının korunması yönünde destekleyici ve düzenleyicidir. Çevredeki korunacak binaların araç trafiğinden doğacak kirlenmesini önler. Görsel çevreyi güçlendirir (Postalcıoğlu 2009, s. 18).

Tarihi çevrede çekim yaratarak alanın köhneleşmesinin önüne geçilmesini sağlar.

Kullanım oranı artan alan kentin ekonomisine de olumlu katkı sağlar.

Sokağın yayalaştırılması algılanabilirlik düzeyini artırarak sokaktaki binaların fark edilmesini sağlar.

Sokak mobilyaları, yer döşemelerindeki kalite alanın çekiciliğini artırarak sokağı kullananların sayısında artışa neden olur.

Popülerliği artan sokak kentin simgesi haline gelebilmektedir.

Araçlardan arındırılarak yayalara kazandırılan bu mekanlar kent içerisinde belirli odak noktalarında sıkışıp kalmış yayaların kentteki diğer aktivite alanlarına, buluşma alanlarına, odak noktalarına geçişlerini kolaylaştırır. Bu şekilde belirli noktalara yığılmalar yaşanmaz, kentteki aktivite alanlarının etkin bir şekilde kullanımı desteklenmiş olur (Postalcıoğlu 2009, s. 19).

Yayalaştırılmış sokaklar toplu taşıma ile birlikte tasarlandığında özel taşıt kullanımını azaltarak kent içerisindeki trafik sıkışıklığını ve karmaşasını önler (Postalcıoğlu 2009, s. 19).

Yayalaştırılmış sokaklar kentte sürekli bir yaya sirkülasyon ağının oluşturulmasını sağlamaktadır. Yayalaştırılmış sokaklar kentte bulunan; yaya yoğunluğunun fazla olduğu sosyal, kültürel ve ticari merkezleri, doğal rezervleri ve tarihi sit alanlarını birbirlerine bağlayarak yayalara rahat ve güvenli bir sirkülasyon ağı oluşmasını sağlarlar (Postalcıoğlu 2009, s. 20).

Bir sokağın yayalaştırılması ile araçlara göre düzenlenmiş olan çevre yeniden şekillendirilip yaya ölçeğine uygun hale getirilerek yaya ihtiyaçlarına cevap verecek tekdüze ve sıkıcı olmayan yaşanabilir alanlar oluşturulmasını sağlar (Postalcıoğlu 2009, s. 20).

4.4.4 Ekonomik katkıları

Kullanıcı sayısında artışla doğru orantılı olarak alanda ticari aktivitelerin çekiciliğinin artması ile yeni yatırımcıların bölgede yer alma isteklerini artırır. Özellikle boş dükkanların olduğu alanlarda benzer çözüm yollarına gidilmektedir (Postalcıoğlu 2009, s. 20).

Gece gündüz kullanımının artması ile ticari aktiviteler tüm güne yayılmaktadır.

Birçok farklı fonksiyonun alanda yer alması sinerji oluşturarak alana olan talebi daha da artırmaktadır.

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

Yayalaştırılmış mekânı kullanan ziyaretçilerin kalış süresi arttığı ve vitrin izleme zaman ve algılama düzeyi arttığı için ticari anlamda kazanç doğru orantılı olarak artmaktadır.

Bir sokağın yayalaştırması sonucu iyileşen çevre şartlarının etkisiyle o sokak ve çevresindeki konutların kıymeti artmaktadır (Postalcıoğlu 2009, s. 20).

Diğer bir konu da yatırım maliyetleri açısından önem taşımaktadır. Kentin tüm yollarını taşıtlara göre yapmak, altyapı yatırım maliyetlerini arttırmaktadır. Yaya mekânlarında, 90 kg/m² taşıma gücü olan yol yapıldığı gibi, kent merkezinde en fazla gereğinde 7,5 tonluk taşıtların geçebileceği yaya yolları düzenlenmektedir. Böylece, yollara yapılacak yatırım en aza indirilmektedir. Kentin tüm yollarını 10 ve daha fazla tonlu taşıtlara göre döşemek yerine, taşıma gücü az ve yaya yoğunluğu ile orantılı genişlikte (min. 155 cm) yaya yolu yapmak yatırımda büyük ekonomik yarar sağlamaktadır (Postalcıoğlu 2009, s. 20).

Çevresi ve ulaşım bağlantıları alana erişimin toplu taşıma ile sağlanması özel araç kullanımını azaltarak yakıt, tamir ve otopark giderlerinde düşüşe neden olmaktadır.

Kuntay'ın ele aldığı önemli bir ekonomik yararda fonksiyonların bir arada ve ilişkili bir biçimde olmasının sağlanarak zamandan tasarrufun sağlanmasıdır (Postalcıoğlu 2009, s. 20).

Kuntay'a göre; çağımızda bireylerin en önemli özelliği, zamanını yoğun kullanmak zorunda oluşudur. Artık, bir işlevi yapabilmek için uzun zaman harcanması mümkün olamamaktadır (Postalcıoğlu 2009, s. 20).

Yayaların uzun uzun dolaşması mümkün olmadığı için, bazı mekânları yoğun olarak kullanma zorunluluğudur. Bu nedenle;

Yaya mekânlarında işlevlerin karışımını sağlamak için

- i. İşlev çeşitliliğini geliştirme, böylece yaya mekânını kullananların sayısını arttırarak amaçlara erişme,

- ii. Dağılmış merkezi donatımları merkezileştirme ve bütünleştirme,
- iii. Donatımların yatay ve dikey ilişkilerini arttırma
- iv. Merkez bölgesini yoğun kullanma ve toplumsal donatıları yoğunlaştırma çalışmaları yapılmaktadır (Postalciöğlu 2009, s. 20).

Yoğun kullanıma bağlı çok işlevliliği sağlamak için:

Tablo 4.2 de 9 farklı şehirde gerçekleştirilen yayalaştırmanın ticaret üzerindeki etkisi sıralanmıştır. Bu tabloya göre bazı bölgelerde önce satış azalması daha sonra artış bazı şehirlerde önce bir durgunluk ardından artış diğer tüm bölgelerde ise satışlarda genel bir artış yaşanmıştır. Çoğu bölgede dükkan sahiplerinin duruma itiraz ettiği ardından satışlardaki artış sonucunda uygulamadan memnun kaldıkları saptanmıştır (Döllük 2005, s. 98).

Tablo 4.2 : 9 farklı şehirdeki yayalaştırmanın ticaret üzerine etkisi

Şehir	Yıl	Büyükük	Ticaret üzerine etki	Uygulamaya gösterilen tutum
Köln	1972	1,1 km x 10m	yüzde 25-35lik artış	Dükkan sahipleri önce itiraz etti daha sonra kabul etti
Dusseldorf	1967	440 m x 7-9m	yüzde 36-40lık artış	Dükkan sahipleri önce itiraz etti daha sonra kabul etti
Essen	1971	2,3 kmx9m	Önce durgunluk daha sonra yüzde 15-35 lik artış	Dükkan sahipleri önce itiraz etti daha sonra kabul etti
Gotenburg	1970	2,7 km x 15 m	Önce yüzde 20lik azalma daha sonra yüzde 10luk artış	Dükkan sahiplerinin yüzde 66'sı memnun
Leeds	1972	1,2 km x 10 m	yüzde 20lik artış	Halk ve dükkan sahipleri kabul etti.
Minneapolis	1968	1 km x 25 m	yüzde 14'lük artış	Halk ve dükkan sahipleri pozitif
Münih	1972	800 m x 22m	yüzde 40'lık artış	Dükkan sahipleri pozitif
Newcastle	1971	265 m x 21m	Satışlarda artış	Halk ve dükkan sahipleri pozitif
Viyana	1971	1,5km x 15m	yüzde 20'lik artış	Dükkan sahiplerinin yüzde 60'ı memnun

Kaynak : Altunbaş U, Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği, 2006

5. DÜNYADAN VE TÜRKİYEDEN YAYA BÖLGESİ ÖRNEKLERİ

Avrupa kentlerinde 1940'lı yıllarda, Kuzey Amerika'da ise 1960'lı yıllarda insanların kent içinde rahat ve güvenle kullanabileceği, taşıt trafiğinden kısmen ya da tamamen arındırılmış açık mekanlar sunmak amacıyla, gerek konutsal yerleşim alanlarında, gerek alışveriş alanlarının yer aldığı kent merkezlerinde yaya bölgeleri uygulama fikri ile tarihsel kent karakterinin korunması, gün boyu motorlu taşıt trafiği altında ezilen, geceleri terk edilen mekanların yaşatılması amaçlanmıştır.

Batı Almanya ve Hollanda'nın öncülüğünü yaptığı yayalaştırma uygulamaların daha sonra İtalya, ABD, İngiltere, Fransa, Avusturya, İsviçre gibi ülkeler takip etmiştir. Ülkemizde ilk olarak Ankara Belediyesi tarafından 1978 yılında başlatılan yayalaştırma çalışmaları yeşil alanların ve gezinti alanların artırılması toplumda gerileyen sosyal yaşantıyı güçlendirme düşüncesiyle uygulanmıştır. Dünya'da ve Türkiye'de bu düşünceyle uygulanan yayalaştırma örneklerinden birkaçını inceleyeceğiz.

5.1 DÜNYADAN YAYA BÖLGESİ ÖRNEKLERİ

5.1.1 Stokholm (İsveç) Örneği

İsveç'in başkenti ve en büyük şehri. Şehir XIII. yüzyıl ortalarında kurulmuştur ve resmi olarak 1436'da başkent olarak tanınmıştır. Stokholm 810,120'lik kent nüfusu, 1,3 milyonluk çevre nüfusu ve toplamda 2 milyonluk nüfusuyla İsveç'in en büyük kentidir. 2008 verilerinde göre Stokholm metropol alanı, tüm İsveç nüfusunun yüzde 21'inin yaşadığı ve tüm İsveç'in sanayisinin yüzde 35'inin bulunduğu bir merkezdir.⁴

Şehrin ortaçağ çekirdeği bozulmadan kalmıştır ve bugün değişimden korunmuş şahane bir mimari ilgi alanını şekillendiren sokak ağı ile bu dönemden kalma birçok bina hala mevcuttur. Modern merkezi ticaret bölgesi "taş kasaba" denilen, XVII. yüzyıla kadar uzanan ve hala orijinal düzenini yansıtan bir bölge dâhilinde genişlemiştir (Demirel 2008, s. 65).

⁴ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Stockholm>. "Stokholm Hakkında" Erisim Tarihi: 11.05.2012]

Stokholm kenti, hem trafik kontrolü, hem de çevresel gelişmeyle bağlantılı olan çeşitli durumlarda yaya zonlamasını uygulamıştır. Avrupa'daki birçok yaya sokakları göz alıcı fakat kısayken, Stokholm'un yaya sistemi bugün bütün kente baştanbaşa yayılmaktadır.

Şekil 5.1: Stokholm Genel Görünüşü

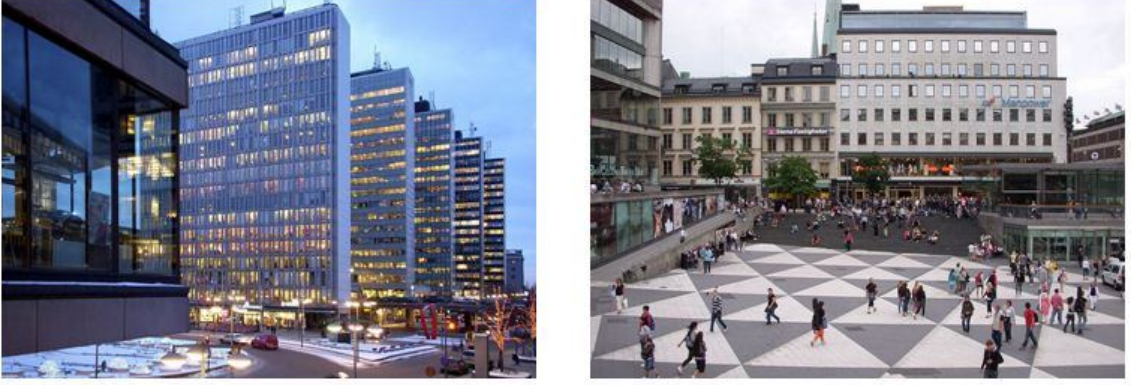


Kaynak: Url-3<<http://tr.wikipedia.org>

Stokholm'un şehir merkezinde en önemli trafiğe kapalı alanı Torg'dur ve bu bölge çok bloklu ofis kuleleri, ticari ve kültürel binaların karışımıdır. Torg, 1946'da planlanmış ve büyük ölçüde 1962'de tamamlanmıştır. 1961'de Stokholm'un merkezi ticaret bölgesinde araçsız bölgeler uygulanmaya başlamıştır (Demirel 2008, s. 66).

Stokholmlüler bugün dünyanın, kamu ulaşımını en çok kullananları arasındadır. Sabah ve akşam yoğun trafik saatlerinde yüzde 73 çalışan grup, işe gitmek için otobüsleri, trenleri ve metroyu kullanmaktadır. Yeraltı sistemi 100 istasyondan oluşmaktadır. 'Park andride' sistemi kentin park derneği tarafından, kent merkezinde, kamu ulaşımının kullanılmasını teşvik etmek için kurulmuştur. Stokholm, sokakların kapasitesini arttırmama ve sıkı park kontrollerine başlama ile şehir merkezi alanındaki özel araç kullanımını bilinçli olarak vazgeçirmiştir (Demirel 2008, s. 66).

Şekil 5.2: Torg Bölgesinin Genel Görünüşü

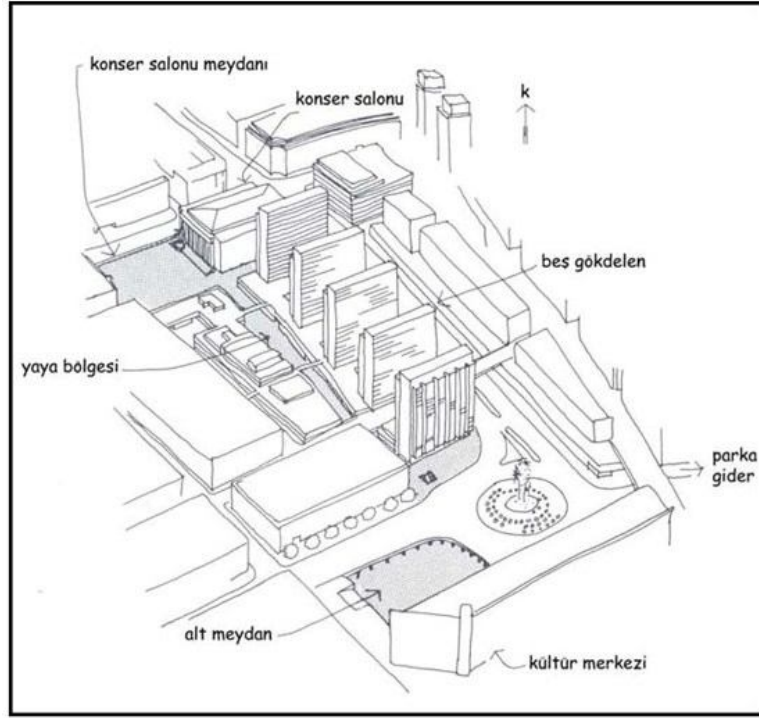


Kaynak: Url-3<<http://tr.wikipedia.org>

Torg'un planlanması ise 1946 yılında başlamıştır. Bu ofis, ticaret ve eğlence kompleksi, Stokholm'un taş kasaba ve merkezi ticaret bölgesi için hırslı bir modernizasyon programının parçası olan geniş şehir yenileme projesinin dayanak noktası olarak düşünülmüştür. Bu plan, yeni evler, metro sisteminin kurulması, sokakların yeniden inşası ve genişletilmesi, park yerlerinin inşaatı için gerekli olmuştur (Demirel 2008, s. 67).

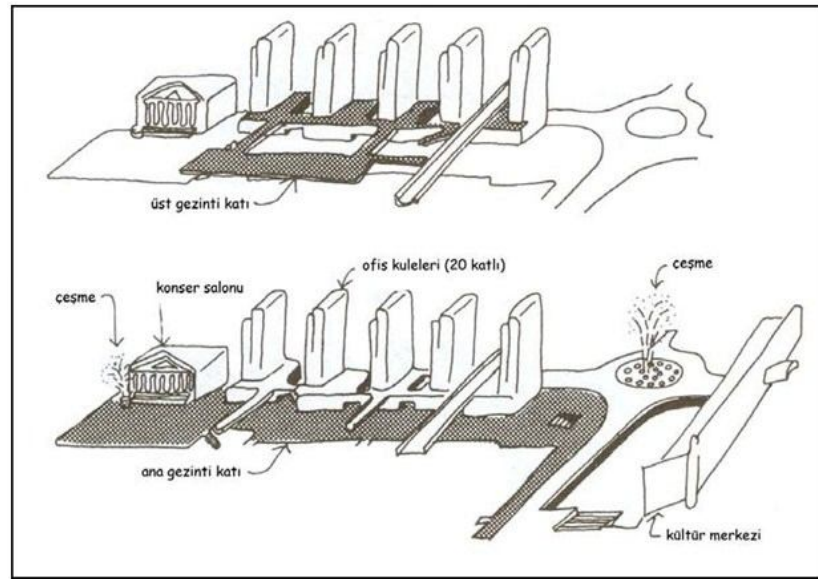
Tamamlanmasından 49 yıl sonra, Torg hala dünyanın en önemli şehir merkezi yenileme örneklerinden biri olarak dikkate alınmaktadır. Beş kule ve iki seviyeli ticaret merkezi kompleksi farklı hareket sistemlerinin dikey ayrımını sağlar. Mimar David Hellden hem şehir düzenlemesinin ve hem de 1959'da tamamlanan ilk ofis-kulesinin tasarımcısıdır. (Demirel 2008, s. 67)

Şekil 5.3: Torg Yaya Bölgesi Şeması



Kaynak : Demirel T, Kent Meydanları Yer Seçimine Metodolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği, 2008

Şekil 5.4: Torg Bölgesinin Yaya Hareketinin Şeması Dikey Ayrımı Şeması



Kaynak : Demirel T, Kent Meydanları Yer Seçimine Metodolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği, 2008

Şekil 5.5: Torg Meydanı ve Yaya Bölgesinden Bir Görünüm

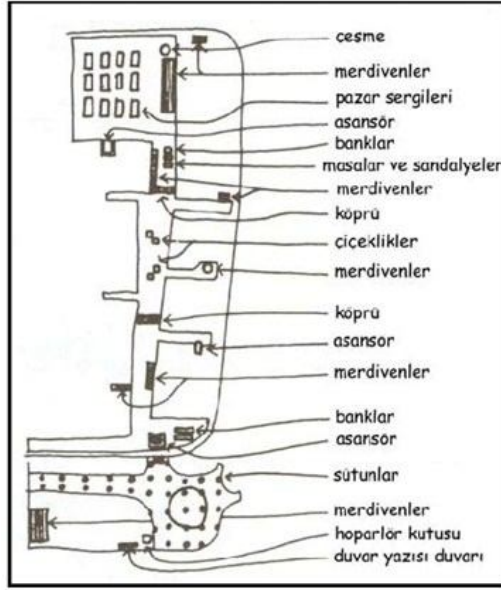


Kaynak: Url-8<<http://www.skyscrapercity.com>

Sert kenarlı tasarım ve az yeşillikle birlikte, Torg yine de canlıdır. Tasarlandığı 1950'lerden beri çok az değişim olmuştur ve sert, parlak materyaller, dönemin estetiğini yansıtır. Tekrarlanan bir elemanlar dizisi, bir bağlanma ve modernlik hissi taşır, yaya köprüleri terasları birleştirir ve geniş merdivenler iki seviyeyi birbirine bağlar. Yaya sokağının ortasında tekdüze aralıklarla asılmış aydınlatma armatürleri bir ölçek hissi verir. Genel olarak yaya yürüyüş yolunun koyu döşemesi ve Torg'un yapı materyalleri başarıyla kullanılmıştır (Demirel 2008, s. 67).

Hem köprüler, hem de merdivenler, günlük yaya şovu için gözlem noktası oluştururlar. İsveç'in kısa, sıcak mevsimi sırasında, sokağa banklar eklenir. Bu banklar, otobüs koltukları gibi düzenlenirler. Böylelikle Stokholmlüler az bulunur güneş ışığının avantajını kullanırlar (Demirel 2008, s. 67).

Şekil 5.6: Torg Yaya Bölgesinin Donatı Şeması



Kaynak : Demirel T, Kent Meydanları Yer Seçimine Metodolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği, 2008

Şekil 5.7: Sergelgaten Yaya Caddesinden Gece ve Gündüz Görünümleri



Kaynak : Demirel T, Kent Meydanları Yer Seçimine Metodolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği, 2008

Şekil 5.8: Sergelgaten Yaya Caddesindeki Oturma Elemanları ve Heykeller



Kaynak : Demirel T, Kent Meydanları Yer Seçimine Metodolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği, 2008

Torg, Stokholm'ün şehir merkezinde bir “iç mekan”dır. Stokholm'ün tüm şehir merkezinden gelen insanlar bu mekana akın etmektedirler. Yaşlı insanlar, ev hanımları, gençler ve çocuklar Torg'u gün boyunca canlı bir mekan yapmaktadır. Konser Salonu'nda veya Kültür Sarayı'nda gündüz vakitlerinde bazı etkinlikler olduğu zamanlarda canlılık akşama kadar devam etmektedir (Demirel 2008, s. 67).

Yeni otopark alanları ve 1946 yenileme projesi tarafından sağlanan hızlı taşıma sistemine rağmen, ne merkez işyeri bölgesi, ne de şehirdeki yerleşim veya ticaret bölgeleri ve hatta Stokholm'ü çevreleyen daha eski banliyöler, içlerine akan artan sayıdaki aracı kaldıramamıştır. 1970'li yıllarda, planlamacılar, trafik yoğunluğu problemi ve bozulan çevresel kaliteyle başa çıkmak için yaya zonlaması üzerine farklı yaklaşımlar geliştirerek denemeler yapmışlardır. Bunun sonucunda 1961 yılında Vasterlanggatan İsveç'in ilk yaya caddesi haline gelmiştir. Tüm motorlu taşıtlar öğlen 11'den sabaha karşı 5'e kadar yasaklanarak sadece önemli geçişlere izin verilmek üzere diğer saatlerde genel trafiğe izin verilmiştir. Vasterlanggatan yaya yolu 600 metre uzunluğundadır ve bu uzunluk onu Stokholm'de dönemin, en uzun yaya caddesi yapmaktadır.

1963 ile 1967 yılları arasında motorlu taşıtların sirkülasyon modelleri şehrin merkez iş bölgesinde yeniden organize edilmiş ve trafik şehrin iki büyük caddesi Drottningatan ve Biblioteksgatan'dan yerel tüccarların güçlü desteğiyle tamamen elimine edilmiştir.

Şekil 5.9:Drottingatan ve BiblioteksgatanCaddeleri'nden Görünüm



Kaynak Url-9< <http://flickrhivemind.net>

Bu caddeleri yaya yürüyüş yollarına çevirmek Merkez Stokholm alışveriş bölgesi için güzelleştirme çabalarının bir parçası değildir. Basitçe yayalar ile arabalar arasındaki karmaşayı bertaraf etmek için bir stratejidir. Bu iki cadde artık yürümek için tehlikeli değildir ve bunla bağlantılı olarak yayaları ve arabaları kapsayan kaza oranları keskin bir oranda düşmüştür (Demirel 2008, s. 69).

5.1.2 Kopenhag (Danimarka) Örneği

Kopenhag, Danimarka'nın başkentidir.Kopenhag'ın nüfusu 2005 sayımına göre 1 milyon 900 bin kişidir.København Dancada "ticaret limanı" veya "tüccar limanı" anlamındadır. Koben tüccar ve "Havn" Dancada "liman" demektir.⁵

Dünya genelinde Yayalaştırma çalışmalarına verilebilecek en güzel örneklerden biridir. Kopenhag, dünyadaki en önemli yaya kentlerinden birisidir. Ortaçağ grid cadde dokusu gibi tarihi özellikleri korunduğu halde; kent ve cadde yaşamı kalitesini arttırmak için düzenlemeler yapılmıştır. Kopenhag, soğuk iklimine rağmen, yayalaştırılmış bir bölgenin tüm bir yıl boyunca etkin bir şekilde kullanılabilceği ve faal olabileceğine en güzel örnektir. Kopenhag şehir merkezi geçen 40 yıllık sürede önemli bir alışveriş ve eğlence merkezi haline gelmiştir. Bu özelliğinden dolayı Kopenhag şehir merkezi çevredeki bölgeler ve şehirlerden de insanları kendine çekmektedir. Şehir merkezinde yayalaştırma uygulamasına ek olarak bisiklet kullanımı da teşvik edilmiştir (Bisikletler depozito karşılığında kiralanabilmektedir.) (Demirel 2008, s. 70).

Caddenin yayalaştırılmasının amacı;

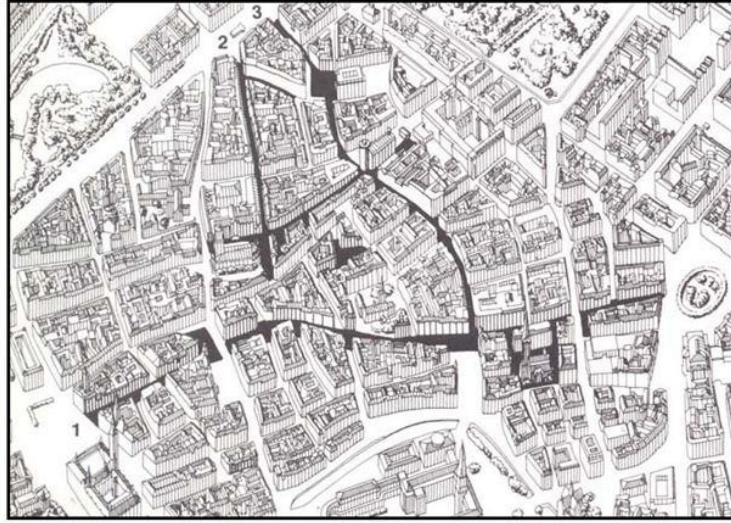
- i. Kent merkezindeki araç birikiminin azaltılması
- ii. Kent merkezindeki ticari aktiviteler, stabilize hale getirme
- iii. Kent merkezindeki yayalar, özellikle yaşlılar, kadınlar ve çocuklar için kullanılabilir hale getirerek canlandırma
- iv. Tarihi yapıların ve bölgelerin korunmasıdır.

Yukarıda belirtilen amaçlar doğrultusunda Kopenhag'ın yaya-dostu kente dönüştürmek için on aşamalı program aşağıda yer almaktadır(Demirel 2008, s. 71).

1. Sokakların yayalaştırılması: Orjinal Stroget, Town Hall Square'den King New Square'e kadar üç bitişik sokaktan oluşur. Kentin tarihi ana caddesi 1962 yılında yayalaştırılmıştır. Sağlanan başarı ile birlikte yıllar içinde bu ana caddeye sadece yayalar için ve düşük hızlı araç kullanımına izin verilen yaya öncelikli yollar eklenmiştir.

⁵ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Kopenhag>. "Kopenhag Hakkında" Erisim Tarihi: 08.04.2012

Şekil 5.10: Kopenhag Yaya Sistemi. 1. Stroget 2. Fiolstraede 3. Kobmagergade



Kaynak : Demirel T, Kent Meydanları Yer Seçimine Metodolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği, 2008

2. Trafiğin ve park yerlerinin azaltılması: Otopark alanlarında her yıl yüzde 2-3 oranında azaltmaya gidilerek, kent merkezindeki trafik yoğunluğunu azaltmaya çalışılmıştır.
3. Otopark alanların kamusal alanlara dönüşümü: Boşalan otopark alanları yeşil alan, meydan vb. kamusal alanlara dönüşmüştür.
4. Kent merkezindeki yoğunluğun korunması: Kent merkezindeki yoğunluk korunarak merkezin Kopenhag'ın diğer yerlerine göre daha iklim koşullarının daha az esintili ve daha yumuşak olması sağlanmıştır.
5. İnsan ölçeğine saygılı çevre: Kentin mütevazî ölçeği ve sokak ağı, kullanıcılarına tarihi dokusu ile birlik hoş vakit geçirtmeyi hedeflenmiştir.
6. Merkezde konut kullanımı: Kent merkezinde geceleri ışıklı ve insan hareketliliği oluşturan konut kullanımı teşvik edilmiştir.
7. Öğrencilerin teşvik edilmesi: Aktif yaşam biçimine sahip öğrencilerin merkeze yerleşmesi teşvik edilmiştir.

Şekil 5.11: 1962-1996 Yılları Arasında 6 Aşamalı Gerçekleştirilen Yayalaştırma Çalışmaları



Kaynak : Postalcıoğlu O, Yayalaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Fiziksel ve Çevresel Etkileri Adapazarı Çark Caddesi Örneği 2009

Şekil 5.12: Stroget Street Caddesinin Eski Hali



Kaynak Url-10< <http://www.streetsblog.org>

Şekil 5.13: Stroget Street Caddesinden Görünüm



Kaynak Url-11 < <http://www.thegridto.com>

8. İklimsel koşullara göre düzenleme: Kent merkezi her türlü iklimsel koşullara göre düzenlenmiştir. Yazın açık hava kafeleri, meydanlar, sokak sanatçıları gibi faaliyetler insanları cezp ederken, kışın ısıtılan banklarla, sokak ısıtıcılarıyla insanların kış mevsiminden keyif alması hedeflenmiştir.
9. Bisiklet kullanımının özendirilmesi: Bisikletin kentte kullanılan birincil ulaşım aracı olması teşvik edilmiştir. Taşıt yolları bisiklet kullanımına göre yeniden düzenlenmiş, özel bisiklet yolları ve park alanları tasarlanmıştır. Günümüzde Kopenhag kentinde ev-işyeri arası yolculukların yüzde 34'ü bisiklet ile yapılmaktadır.
10. Bisiklet kiralama: Kent merkezinde yer alan 110 kiralık bisikleti, kullanıcılar sadece \$2.50 ücretle kiralayıp, park yerlerine bıraktıktan sonra kira bedelini geri alabilmektedirler.

Şekil 5.14: City-Bike Sistemi



Kaynak : Postalcıoğlu O, Yayaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Fiziksel ve evresel Etkileri Adapazarı ark Caddesi rneği 2009

Şekil 5.15: Stroget Caddesi-Kopenhag



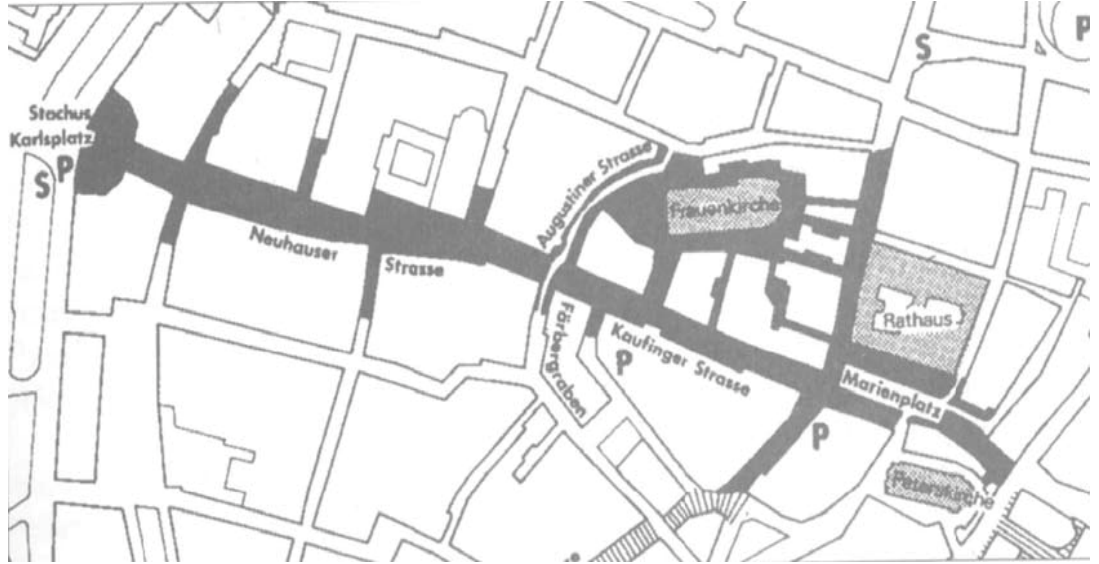
Kaynak : Postalcıoğlu O, Yayaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Fiziksel ve evresel Etkileri Adapazarı ark Caddesi rneği 2009

5.1.3 Münih (Almanya) Örneği

Bavyera eyaletinin en büyük şehri ve başkentidir. Münih, Berlin ve Hamburg'dan sonra Almanya'nın en büyük üçüncü kentidir. Münih, 2006 sayımına göre 1,3 milyon nüfusa sahiptir. Civarındaki nüfusla bu rakam 2,6 milyona ulaşır.⁶

Münih'in yaya sistemi sembolik ve fiziksel olarak şehrin ortaçağ merkezini birbirine bağlamıştır. Marien Platz, Kaufingerstrasse ve Neuhauser boyunca Frauenkirche, Yeni Belediye Binasının dükkan ve mağazaları, şehrin yönetsel, dini ve ticari fonksiyonlarını şehirde yaşayanlara ve ziyaretçilere en iyi şekilde anlatan birleşik bir yaya planıdır (Demirel 2008, s. 81).

Şekil 5.16: Münih Şehri Yaya Alanları



Kaynak : Altunbaş U, Kent Merkezlerinde Yayaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği 2006

Münih'te 1970 yılında başlanan uygulamada tarihi binalar temizlenmiş ve restore edilerek, binalar geceleri projektörlerle aydınlatılmıştır. Yayaştırılan caddede bazıları yeni ve oturmaya izin verecek kadar geniş yedi adet çeşme yapılmıştır. Yaya bölgesine portatif sandalyeler yerleştirilerek insanların bu sandalyeleri istedikleri yere taşıyabilmekte ve özel etkinlikler için gruplandırabilmektedir. Cadde boyunca sekizgen

⁶ <http://tr.wikipedia.org/wiki/Münih> "Münih Hakkında" Erişim Tarihi 08.04.2012

beton çiçekliklere yerleştirilmiştir. Bu çiçekliklerdeki plastik cepler yıl boyunca mevsimlik çiçeklerle süslenmektedir. Yayalaştırılan bölgenin çeşitli yerlerine ağaçlar dikilmiştir(Demirel 2008, s. 83).

Şekil 5.17: Marienplatz Meydanı'ndan Gece ve Gündüz Görünümleri

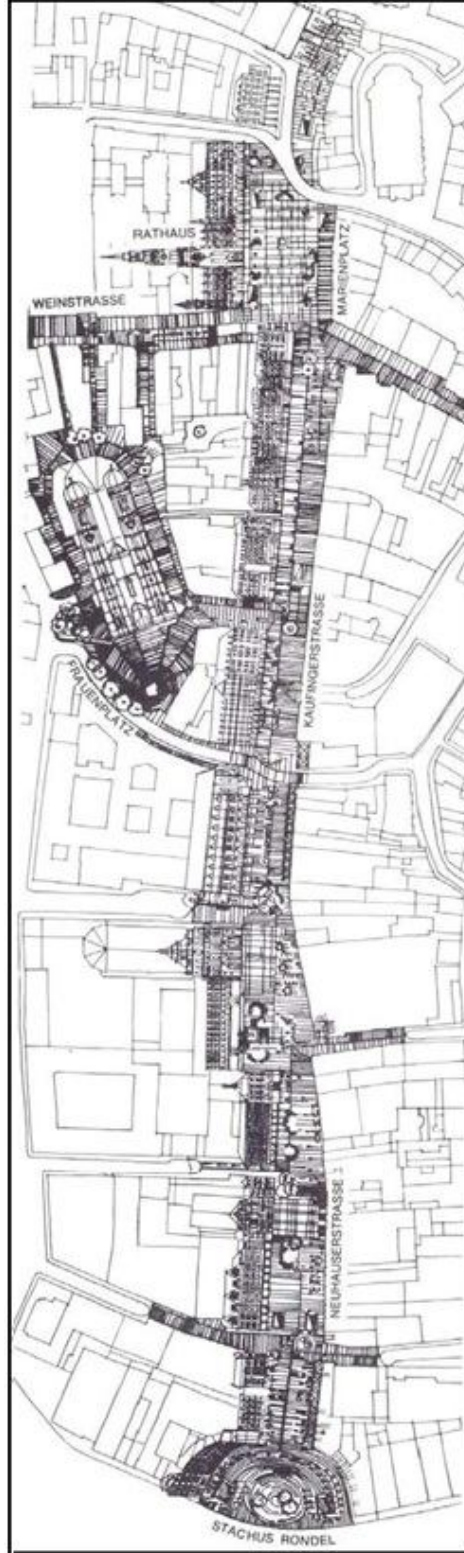


Kaynak Url-12 < <http://www.flickr.com>

1972 yılında tamamlanan uygulama, kentin sadece ticari açıdan değil aynı zamanda kültürel ve rekreasyon açısından odak noktası konumundaki iki önemli aks üzerinde gerçekleştirilmiştir. Yayalaştırılacak alandaki yolların genişliğinin ve uzunluğunun çok fazla olması nedeniyle endişe yaratmıştır. Yayalaştırılacak alandaki esnaf ve araba oryantasyonlu bireyler perakende ticaretin olumsuz etkileneceği düşüncesiyle projeye karşı çıkmışlardır. Yayalaştırılan caddelerin uygulamadan sonra kazandığı prestij uygulamanın başarı anahtarı oldu. Uygulamada sağlanan başarıdan sonra yayalaştırılan sokakların sayısı artırılarak, turistik ve sosyo-ekonomik açıdan çekicilik sağlanmıştır. Münih'teki uygulama zaman içinde yedi kilometrelik alanı kapsayacak şekilde genişletilmiştir (Demirel 2008, s. 85).

Uygulamadan sonra alanlara ilginin artmasıyla beraber perakende ticarete yüzde 35-45 arasında bir artış yaşanmış, yayalaştırılan bölgenin kiralari yükselmiş, bölgede büyük zincir mağazalar yer almaya başlamıştır (Demirel 2008, s. 86).

Şekil 5.18: Münih Yaya Bölgesi



Kaynak : Demirel T, Kent Meydanları Yer Seçimine Metodolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği, 2008

Şekil 5.19: Karlsplatz Meydanı'ndan Bir Görünüm



Kaynak: Url-13 <<http://www.ilovetogo.com/Article/29/1969/>>

Şekil 5.20: Marienplatz Meydanı'ndan Gece ve Gündüz Görünümleri



Kaynak: Url-12 <<http://www.flickr.com>>

Nispeten düşük seviyedeki cadde aydınlatmaları, bir miktar ölçek hissi vermeleri için her yaya caddesinin ortasına yol boyunca yerleştirilmiştir. Serbest duran cam gösteri panoları da ayrıca yerleştirilmiştir (Demirel 2008, s. 87).

Kentin tarihi kısımlarında, doğal taş döşeme kullanılırken diğer bölgelerde, açık gri, kırmızı ve sarı yapay taş döşemeler kullanılmıştır. Bunlar küçük taş çizgiler ve mozaik döşeme ile birbirlerine bağlanmışlardır.

Alanın üstü gölgeliklerle kapatılmamıştır, böylelikle tarihi binaların görünüşü

engellenmemiştir. Bununla birlikte, daha iç avlulardaki pasajlar, hava koşullarına karşı biraz koruma sağlar.

Turistler ve yerli halk için olan etkinliklerin çeşitliliği Münih yaya bölgesini yaşayan bir alan haline dönüştürmektedir. Restoranlar, kafeler, birahaneler ve sinemalar şehrin kalbindeki gece hayatını canlı tutmaktadır (Demirel 2008, s. 87).

Münih'in, yaya bölgesinin oluşturulmasına paralel olarak özel araçların kullanımını azaltmak ve toplu taşımayı özendirmek için bazı stratejileri bulunmaktaydı. Park etme yasağı bu amaçlara ulaşmak için en etkili yöntem olduğunu kanıtlamıştır. Bu nedenle şehrin merkezindeki caddelerde, park yerlerinin sayısı düşürülmüştür.

Ayrıca Münih büyük bir toplu taşıma sistemini ele almıştır. Şehrin yeni yeraltı ulaşım sistemi ulusal raylı sisteme bağlanmakta ve şehrin merkezine direkt olarak bağlanan ağ şeklinde etkili bir bölgesel ulaşım sistemi oluşturmaktadır (Demirel 2008, s. 88).

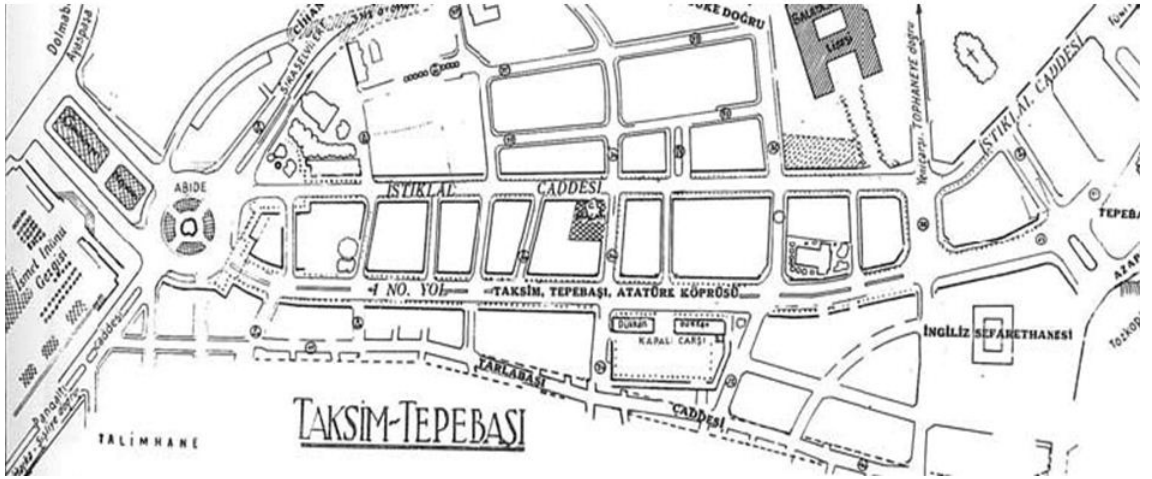
Şehir yaya bölgesinden aşırı derecede kar etmiştir. Eski şehir merkezi sadece kentsel anıtları içermemekle beraber, mağazalar, oteller, restoranlar ve kafeleri de içinde barındırmaktadır. Yaya bölgesi bu aktivitelerle birlikte gece ve gündüz çok çeşitli bir cadde yaşantısı oluşturmaktadır (Demirel 2008, s. 88).

5.2 TÜRKİYEDEN YAYA BÖLGESİ ÖRNEKLERİ

5.2.1 İstiklal Caddesi (Beyoğlu) Örneği

İstiklal Caddesi'nin 1927'den önceki ismi "Büyük Cadde" anlamına gelen "Cadde-i Kebir" idi. Cumhuriyet Dönemi'nde, Cadde-i Kebir üzerinde yapılan ilk değişiklik, 1925 yılında dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından caddenin adının İstiklal Caddesi olarak değiştirilmesidir. Tünel ile Taksim Meydanı arasında uzanan ve 19. yüzyılın sonlarından beri Türkiye'nin en ünlü caddelerinden biri olma özelliğini koruyan cadde. 1,400 metre uzunluğundaki caddenin orta noktası Galatasaray Lisesi'nin yanından geçen Yeni çarşı Caddesi'nin caddeyi kestiği ve 50. Yıl Anıtı'nın bulunduğu yer kabul edilir (Altunbaş 2006, s. 20).

Şekil 5.21: Henri Prost'un İstiklal Caddesi ve Çevresi Planı



Kaynak : Altunbaş U, Kent Merkezlerinde Yaya Laştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği 2006

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 1990/3-1 sayılı UKOME kararı "Bkz. EK 1" ile İstanbul'un en önemli yaya laştırma uygulaması olan İstiklal Caddesinin yaya laştırma kararı alınmıştır.

Yaya laştırma kararının amacı Beyoğlu'nun eski atmosferini yeniden canlandırmak, bölgenin tarihi dokusunu koruyarak bölgeyi turizm merkezi haline dönüştürmek. Bu amaçlar doğrultusunda aşağıdaki hedefler belirlendi.

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

olarak gruplanabilir (İBB, 1990).

Şekil 5.22: İstiklal Caddesi'nden Genel Görünüm



Kaynak: Url-14< <http://istiklal.caddesi.com/>

Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 14.07.1978 tarih ve 10538 sayılı kararında Beyoğlu'ndaki tarihi dokunun çok ayrıcalıklı bir yapıya sahip olduğu gerçeğinin unutulmaması suretiyle Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından yaptırılan analiz çalışmaları ve diğer tespitlere dayanarak yapılan öneriler aşağıda maddeler halinde belirtilmiştir.

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

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

İstiklal Caddesi yukarıda belirtilen amaçlar doğrultusunda araç trafiğine kapatılarak tamamen yaya trafiğine açıldı.

İstiklal Caddesi'nin başlangıcı sayılan Taksim Meydanı, Türkiye'nin nüfus açısından en büyük şehri olan İstanbul'un en bilinen yeri ve buluşma noktasıdır.

Taksim Meydanının mevcut durumu 10.100 m^2 anıt çevresinde, 5.931 m^2 metro giriş çıkışı çevresinde ve 38.281 m^2 gezi parkı alanı olmak üzere toplamda 54.306 m^2 'lik parçalı şekilde bir yaya alanı bulunmaktadır. Bu yaya alanlarının birbirine kesintisiz bağlantısı bulunmamakta, İstiklal Caddesi'ne yaya erişimi ancak sinyalizasyon kavşakları ile sağlanmaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 16 Eylül 2011 tarihinde İBB Meclisi tarafından oybirliğiyle kabul edilen Taksim Meydanı yayalaştırma planı, 4 Ocak 2012'de Anıtlar Kurulu tarafından aynen onaylandı. Bu planla Tarlabası ile Talimhane'nin birleşmesi için ilk adım atıldı.

Proje kapsamında Tarlabası Bulvarı–Cumhuriyet Caddesi araç trafiği yer altına alınması planlanmaktadır. Ayrıca AKM Önü ve Taksim Anıtı çevresinde bulunan araç yolları da yer altına alınacak, bu şekilde tüm alan yayalara bırakılacak olup Oteller Bölgesi olarak anılan bölgenin de İstiklal caddesine erişimi trafik kesintisiz olacaktır.

Yapılması planlanan proje ile tüm bu alanlar birleştirilecek ve toplamda 98.000 m²'lik yayalaştırılmış alan elde edilecektir. Bu sayede Gezi Parkı, AKM önü ile İstiklal Caddesi'ne araç kesintisiz yaya sirkülasyonu sağlanacaktır. Ayrıca Taksim Oteller bölgesi diye adlandırılan ve sınırlı araç trafiği olan bölgeye de hizmet edilmiş olacaktır.

Araç altgeçitleri Tarlabası Bulvarı-Şişli istikametinde mevcutta bulunan araç otoparkından başlayarak, Cumhuriyet Caddesi-Asker Ocağı kesişimine kadar devam edecektir. Gümüşsuyu istikametinde ise araç alt geçidi Vakıf İşhanından itibaren, Mete Caddesi istikametinde ise Ceylan oteli arazisi bitiminden itibaren araç trafiği yeraltına inmeye başlayacaktır. Sıraselviler Caddesi istikametinde ise İstiklal Caddesi kesişiminden itibaren araç trafiği yeraltına alınmaktadır. Bölgedeki binalara hizmet götürebilmek amaçlı olarak günün belli saatlerinde açık olacak şekilde servis yolları dizayn edilmiştir.

Şekil 5.23: Tarlabası Bulvarı U dönüşü



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

Şekil 5.24: Tarlabası Bulvarı U dönüşü



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

Şekil 5.25: Mete Caddesi Çıkışı



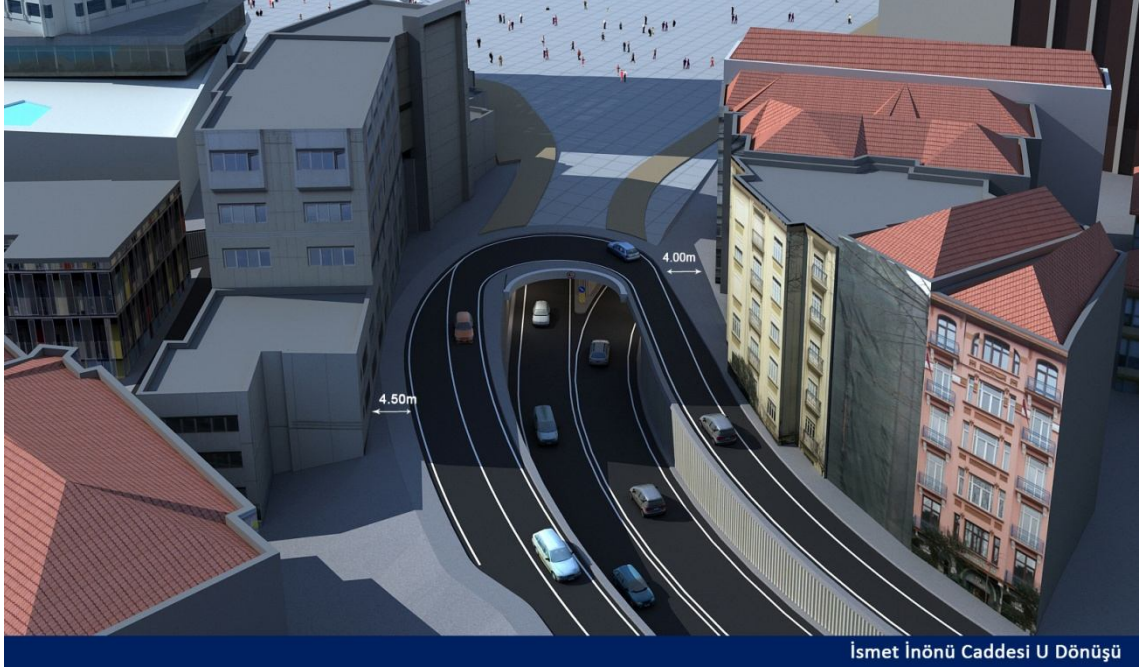
Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

Şekil 5.26: Sıraselviler Caddesi Çıkışı



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

Şekil 5.27: İsmet İnönü Caddesi U Dönüşü



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

Şekil 5.28: Cumhuriyet Caddesi U Dönüşü



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

Şekil 5.29: Cumhuriyet Caddesi U Dönüşü



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

Şekil 5.30: Cumhuriyet Caddesi U Dönüşü



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi'nin temel amacı Taksim Meydanı'nı yayalaştırmaktır. Yolların yer altına alınması nedeni ile bazı dönüş hareketleri verilememiştir. Dolayısı ile yayalaştırma ile beraber trafikte yaşanabilecek problemleri en aza indirecek bir ulaşım projesi hazırlanmıştır.

Projede özellikle Taksim Meydanındaki büyük dönel ada kavşak yer altına alınmıştır. Ayrıca Tarlabası Bulvarı da yer altına alınmıştır. Böylelikle İstiklal Caddesi, Taksim Meydanı, Oteller Bölgesi ve Gezi Parkı arasında kesintisiz bir yaya erişimi sağlanması planlanmaktadır. Proje aşağıdaki şekilde görüldüğü gibidir.

Şekil 5.31: Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

Şekil 5.32: Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

Şekil 5.33: Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi

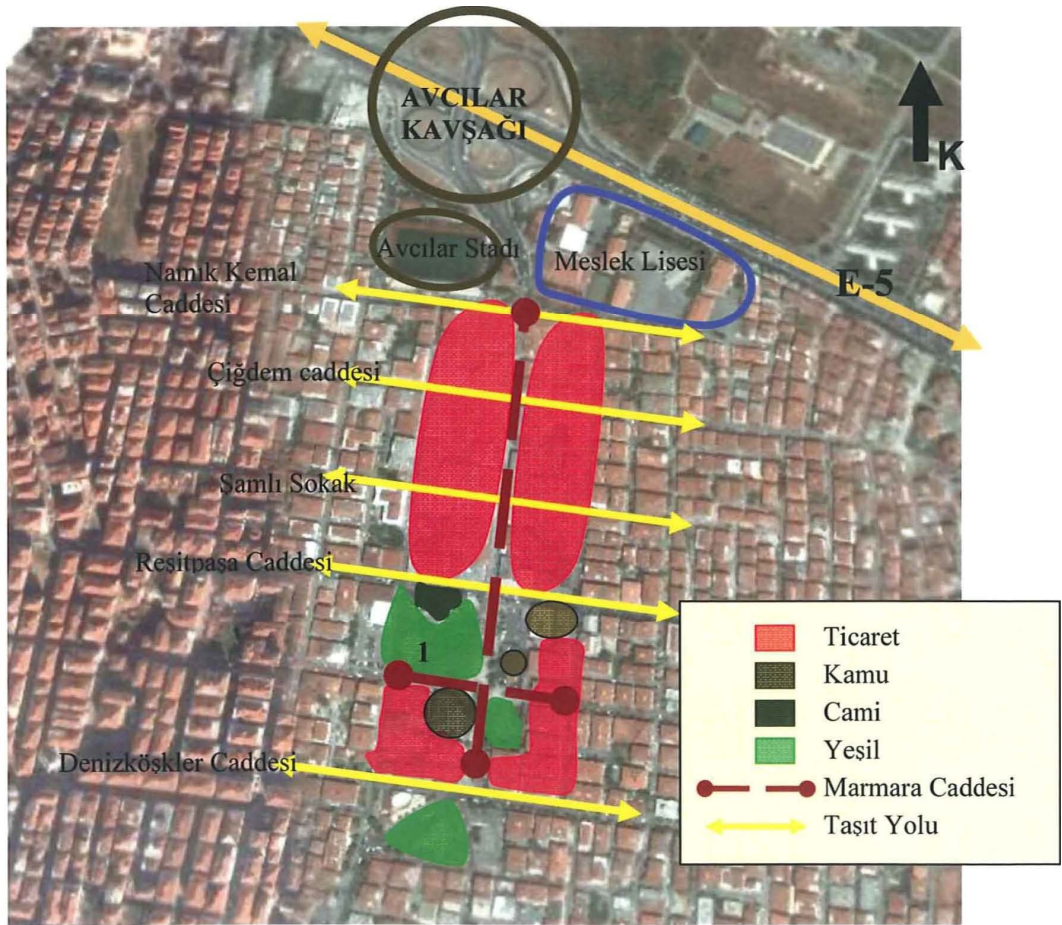


Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

5.2.2 Avcılar İlçesi, Marmara Caddesi Örneği

Marmara Caddesi, Avcılar İlçesi, Avcılar Merkez Mahallesi'nde bulunmaktadır. E-5 karayolu üzerinden Avcılara girişi sağlayan kavşağa açılan bu cadde ilçenin yerleşim alanlarına giriş için ana aks görevi görmektedir. Bu nedenden dolayı yoğun kullanılan bir taşıt aksı olan caddenin yayalaştırılması çok tartışıldıktan aşağıdaki Marmara Caddesi ulaşım kademelemesi paftası hazırlanmıştır.

Şekil 5.34: Marmara Caddesi Alan Kullanımları

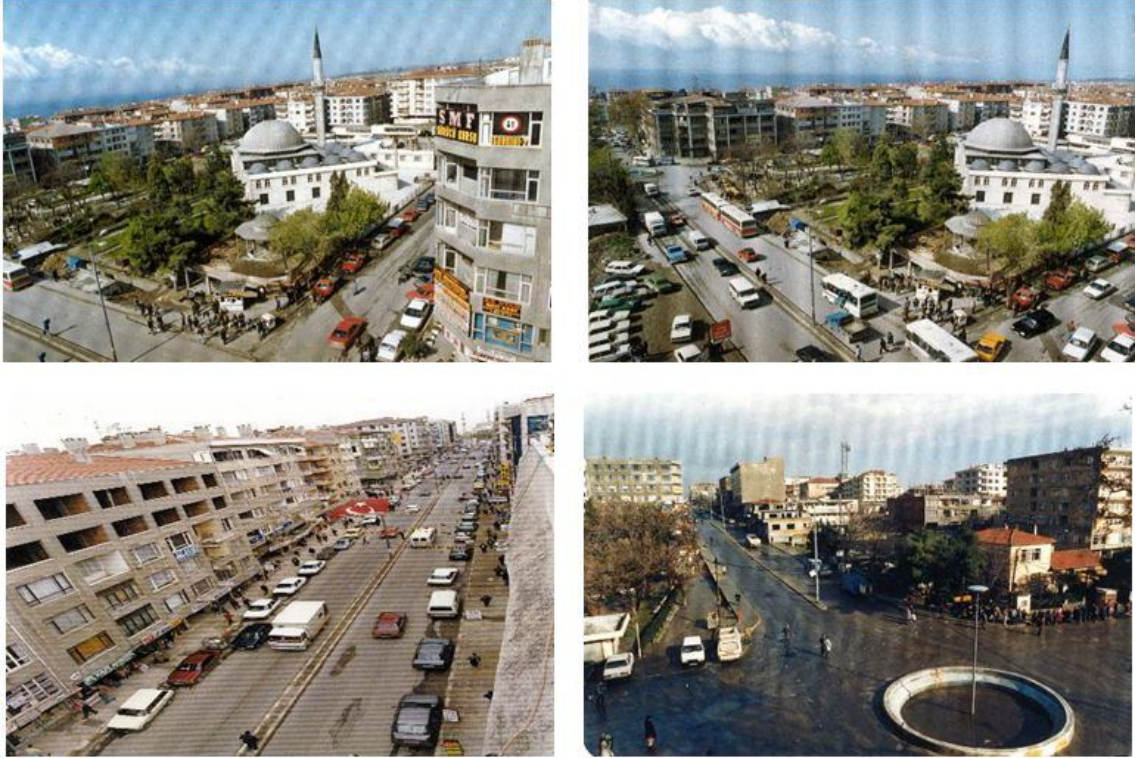


Kaynak : Yıldırım A, İstanbul'da Yayalaştırma Projelerinin Farklı Kullanıcı Grupları Üzerinde Yarattığı Etkilerin Karşılaştırmalı Analizi 2007

Marmara Caddesi incelediğimizde caddeyi dik kesen Çiğdem Caddesi, Reşitpaşa Caddesi ve Şamlı Sokak'ta ticari fonksiyonların tüm binaların üst katlarına kadar yoğun olarak kullanıldığı görülmektedir.

Marmara Caddesi üzerinde Avcılar Belediyesi ile İSKİ'ye ait bir bina , yeşil alan olarak kullanılan iki park ve 1 cami bulunmaktadır. Bu caddenin etrafında Nikah Dairesi, Kültür Merkezi, ve Adliye binaları hizmet vermektedir.

Şekil 5.35: Marmara Caddesi'nin Yayalaştırılma Öncesi Hali



Kaynak: Url-15 < <http://www.avcilar.bel.tr>

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2002/3-9 sayılı UKOME kararı "Bkz. EK 2" ile Avcılar İlçesi'nin en önemli yayalaştırma uygulaması olan Marmara Caddesinin yayalaştırma kararı alınmıştır.

Marmara Caddesi yayalaştırma projesinin amaçları şunlardır:

- i. Marmara depreminden sonra değer kaybeden Avcılar İlçesine yeni bir çehre kazandırmak ve bölgede değer artışı sağlamak,
- ii. Marmara Caddesini cazibe merkezi haline dönüştürmek ve ilçe dışındaki insanları bölgeye çekmek,

- iii. Yoğun yaya hareketleri olan cadde taşıt trafiğine kapatılarak yaya hareketini kolaylaştırmak,
- iv. İnsanların bir araya geleceği alanlar oluşturmak,
- v. Perakende ticaretin artırılmasını sağlamak,
- vi. Toplu Ulaşım araçları ile yayalaştırılan alanın kullanımının kolaylaştırılması,
- vii. Yayalaştırılan bölgenin araç gürültüsü, toz ve hava kirliliğinden arındırılarak insanların rahatlıkla alışveriş yapmalarını sağlamak,
- viii. Bölgeyi kullanan insanların nefes alabilecekleri, vakit geçirebilecekleri bir açık hava rekreasyon alanları oluşturmak.

Şekil 5.36: Marmara Caddesi'nin Yayalaştırılma Sonrası Hali



Kaynak: Url-16<<http://forum.turksportal.net>

Marmara Caddesi yukarıda belirtilen amaçlar doğrultusunda 31 Ağustos 2003 tarihinde yaya trafiğine açıldı.

5.2.3 Tarihi Yarımada(Eminönü İlçesi) Örneği

Eski adıyla Eminönü İlçesi, yaya olarak bir uçtan bir uca rahatlıkla erişilebilen büyüklükte ve birçok tarihi, kültürel, sosyal değerlere sahip zenginlikte olduğundan dolayı, yayalar için gerekli bütün fonksiyonlara, aktivitelere, değerlere sahip olduğu açıktır. Tarihi açıdan hem yer altında hem de yer üstünde eşsiz bir zenginliğe sahiptir. Üç farklı kültürün izleri ilçenin her noktasına kazanmış ve bıraktıkları eserler üstüste, yanyana bir açık hava müzesi gibi sergilenmiş olup ziyaret edilmeyi beklemektedir. İstanbul Üniversitesi, Valilik ve Büyükşehir Belediyesi gibi önemli eğitim ve idari kurumları, kütüphane, müze, sergi salonları gibi kültürel mekânları mevcuttur. Süleymaniye ve Sultanahmet Külliyesi, Ayasofya Müzesi, Topkapı Sarayı, Şehzadebaşı Camii, Laleli Camii, Küçük Ayasofya Camii, Nur-u Osmaniye Camii, Yeni Cami, Beyazıt Camii gibi eserleri ile ilçe dini, sosyal, kültürel ve turistik amaçlı birçok geziye vesile olmaktadır. Bunların yanında Hanlar Bölgesi, Kapalı Çarşı ve Mısır Çarşısı ticari aktivitelerin, geleneksel değerlerin canlılığın, sosyal yaşantının en güzel örneklerine ev sahipliği yapmaktadır. Üç yanının denizlerle çevrili olmasının yanında sahil bantları boyunca açık ve yeşil alanlara, Gülhane Parkı gibi bölgesel bir parka, Beyazıt, Sultanahmet, Çemberlitaş, Eminönü gibi kentsel açık alanlara, meydanlara sahip olması yayalar için bulunmaz bir nimettir. En önemlisi ise, bütün bu tarihi, kültürel, sosyal, doğal değerlerin bir arada ve yürüme mesafesi içinde olmasıdır. Bütün bu kriterler değerlendirildiğinde, Eminönü İlçesi'nin büyük oranda yaya ağırlıklı bir düzenlemeye tabi tutulması gayet doğal gözükmektedir.

Şekil 5.37: Tarihi Yarımada Gezilecek ve Görülecek Yerler Haritası



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

İlçe genelinde iki önemli ana yaya aksı vardır: İlki, Aksaray'dan başlayan ve Ordu Caddesi, Yeniçeriler Caddesi olarak Beyazıt'a ulaşan, oradan Divanyolu ile Çemberlitaş, Sultanahmet Meydanı'na gelen ve Alemdar Caddesi, Hüdevandigar Caddesi, Muradiye Caddesi boyunca Sirkeci'ye kadar uzanan aks. İlçe'nin omurgasını oluşturan ana yaya aksı konumundadır. Bu aks aynı zamanda üzerinden raylı sistem güzergâhının da geçtiği ve Aksaray'dan Beyazıt'a kadar olan bölümünde taşıt trafiğinin de yer aldığı önemli bir ulaşım güzergâhı özelliğini de korumaktadır. Bu ana yaya aksı, tarihin en önemli meydanlarını birbirine bağlaması açısından da çok özel bir öneme sahiptir. Aksaray, Beyazıt, Çemberlitaş ve Sultanahmet Meydanları bu aks üzerindedir. Aynı zamanda bu aks, Laleli Camii, Beyazıt Camii, İstanbul Üniversitesi, Kapalıçarşı, Sahaflar Çarşısı, Nur-u Osmaniye Camii, Sultanahmet Camii, Ayasofya Müzesi, Topkapı Sarayı, Gülhane Parkı, Valilik, Sirkeci Garı gibi birçok tarihi, kültürel, idari, ticari yapı ve mekânlara açılan kolları ile tam bir gezi güzergâhıdır. İkinci aks ise, Yenikapı'dan başlayarak, Kumkapı, Kadırga, Küçük Ayasofya, Ahırkapı, Cankurtaran,

Sarayburnu ve Sirkeci'ye kadar uzanan aks, yeni bir prestij projesinin de önünü açması açısından önem taşımaktadır.

Şekil 5.38: Eminönü Meydanının Düzenleme Sonrası Hali

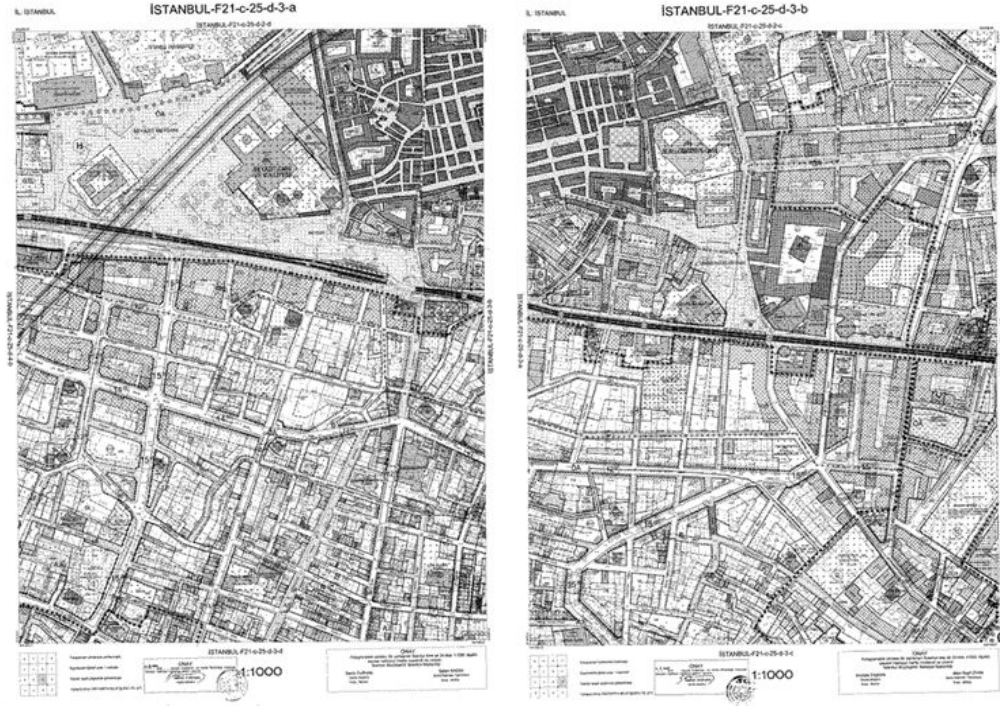


Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

5.2.3.1 Yayalaştırma Uygulama Süreci

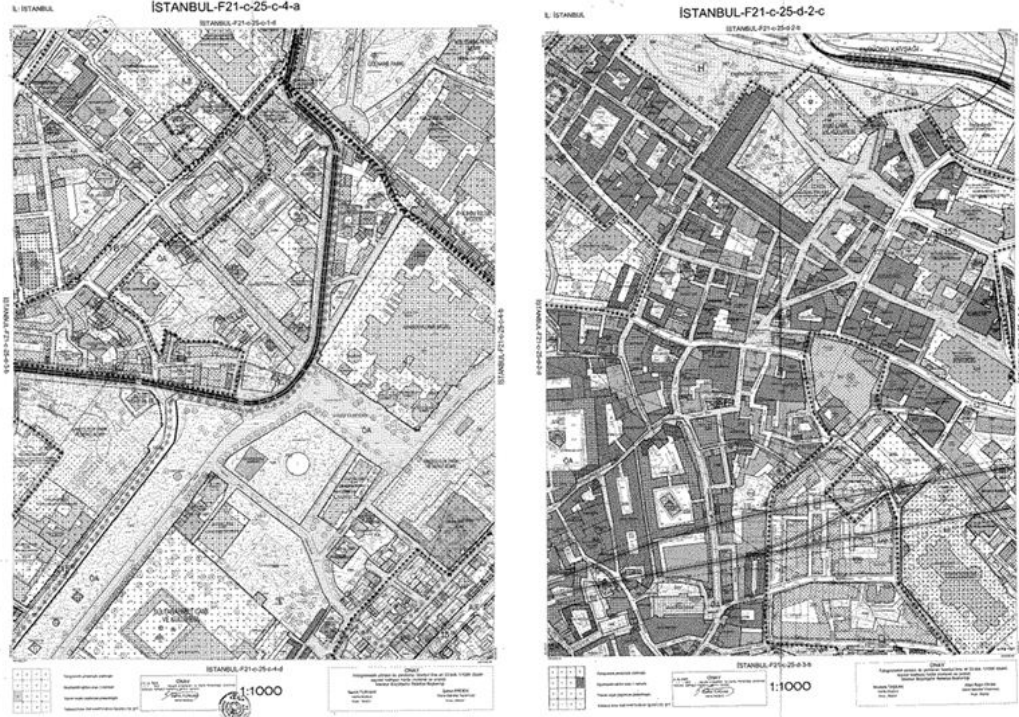
Tarihi Yarımada'nın 1/5000 ölçekli Koruma amaçlı Nazım İmar planları Mahkeme kararlarıyla iptal edildikten sonra İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığında oluşturulan çalışma grubunun hazırladığı yeni plan Kasım ayı içinde yenileme alanları Kültür varlıkları Koruma Bölge Kurulu tarafından geçtikten sonra Aralık ayı içinde oy birliği ile İBB Meclisinde kabul edildi. Plan askıya çıkmadığı için bilgi sahibi olunamamasına rağmen basında tarihi eserler civarında yapılaşmanın kısıtlandığına, bazı otopark alanlarının kurulca iptal edildiğine, lastik tekerlekli araçların tarihi yapılara zarar verdiğinden tarihi yarımada'ya lastik tekerlekli araç girişinin engelleneceği hakkında haberler çıkmıştır.

Şekil 5.39: 2005 Yılı Eminönü İlçesi Yaya Planı



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2010

Şekil 5.40: 2005 Yılı Eminönü İlçesi Yaya Planı



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2010

Tarihi yarımadaı boydan boya geçen hafif raylı sistem tramvay yolu güzergâhının Beyazıt-Çemberlitaş, Sultanahmet-Gülhane hattı yaya aksı, Beyazıt Meydanı ve Kapalıçarşı çevresi, Süleymaniye Caminin civarının bir kısmı, Hanlar bölgesi, Eminönü meydanı ve Mısır çarşısı civarı, Cankurtaran meydanı ve açılan yollar, Çemberlitaş meydanının 2005 planında yaya alanı olarak ayrıldığı görülmektedir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 10.05.2005 tarih ve 2005/3-1 sayılı UKOME kararı "Bkz. EK 3" ile Eminönü ilçesinde 85 cadde ve sokağın yayalaştırma kararı alınmıştır.

Şekil 5.41: 2009/3-2 Sayılı UKOME Kararına Göre Yayalaştırmanın Son Halini Gösterir Harita.



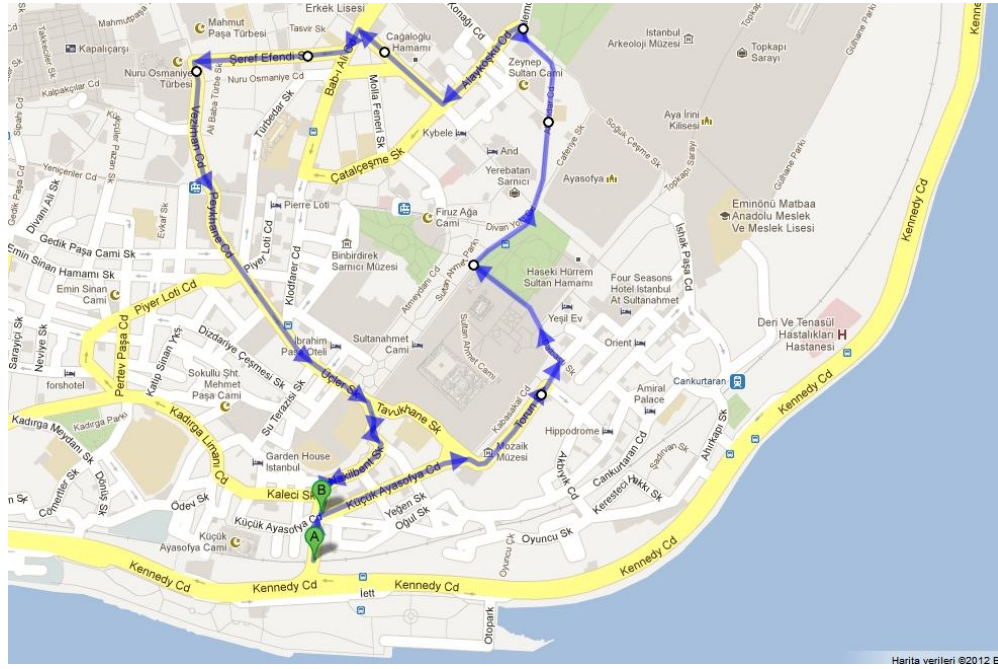
Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

25.06.2009 tarih 2009/3-2 sayılı UKOME "Bkz. EK 5" toplantısında Sultanahmet ve Ayasofya Meydanı Yayalaştırması istenmiş, bölgede yeni bir yayalaştırma projesi yapılacağından sadece Ayasofya Meydanı Sokak yayalaştırılmıştır.

Küçük Ayasofya Mahallesi Şehsuvarbey Sokak üzerinde bulunan sivil mimarı yapı örneği olan ahşap yapıların korunmasının sürdürülmesi için 22.04.2010 tarihinde 2010/2-4 sayılı UKOME kararı "Bkz. EK 6" ile Şehsuvarbey Sokak ve Pideci Sokak yayalaştırılmıştır.

20.05.2010 tarihli 2010/3-3 sayılı UKOME kararı "Bkz. EK 7" ile Sultanahmet Meydanı ve civarında 10 cadde ve sokak yayalaştırılmış, Turist otobüsleri park alanı ve Shuttle güzergahı belirlenmiştir.

Şekil 5.42: Turist Otobüslerinin Shuttle Güzergahını Gösterir Harita



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

07.07.2010 tarih 2010/5-3 sayılı UKOME kararıyla "Bkz. EK 8" Eminönü Doğu bank civarındaki 5 cadde ve sokağın yayalaştırma kararı alınmıştır.

30.12.2010 tarih 2010/9-7 sayılı UKOME kararı "Bkz. EK 9" ile Aşirefendi Caddesi-Türkocağı Caddesi-Vasıfçınar Caddesi yayalaştırması kapsamında 7 adet sokağın yayalaştırılmasına karar vermiştir.

Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesinde yayalaştırma çalışmaları devam etmektedir. Bölgede 19.04.2012 tarih 2012/3-2 sayılı UKOME kararıyla "Bkz. EK 12" Hocapaşa Mahallesi için yayalaştırma kararı alınmıştır.

5.2.3.2 Yayaılaştırılmış Yollar ve Meydanlar

30.12.2010 tarih 2010/9-9 sayılı UKOME kararıyla "Bkz. EK 11" Fatih Eminönü Yaya Bölgesi Yönergesi çıkarılmıştır. Buna göre yaya bölgelerine 24 saat giriş çıkış yapacak araçlar belirlenmiş, taksi durakları dışında belirtilen otoparklar haricinde park yapılamayacağını, yaya bölgesinde yapılacak inşaatlarla ilgili madde panoları ilgili hükümler açıklanmış, İBB Zabıta müdürlüğüne diğer yerlerde Fatih Belediyesince yapılacağı hükme bağlanmıştır.

Yayaılaştırma kararı alınan cadde ve sokaklardan Sultanahmet-Ayasofya Meydanı civarı, Beyazıt-Gülhane arası yaya aksı ve bağlantı yolları, Kapalıçarşı ve NuriOsmaniye kapısı civarı Mısır Çarşısında bulunan işyerleri turizm ağırlıklıdır.

şekil 5.43: Yayaılaştırmanın Son Halini Gösterir Pafta.



Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2012

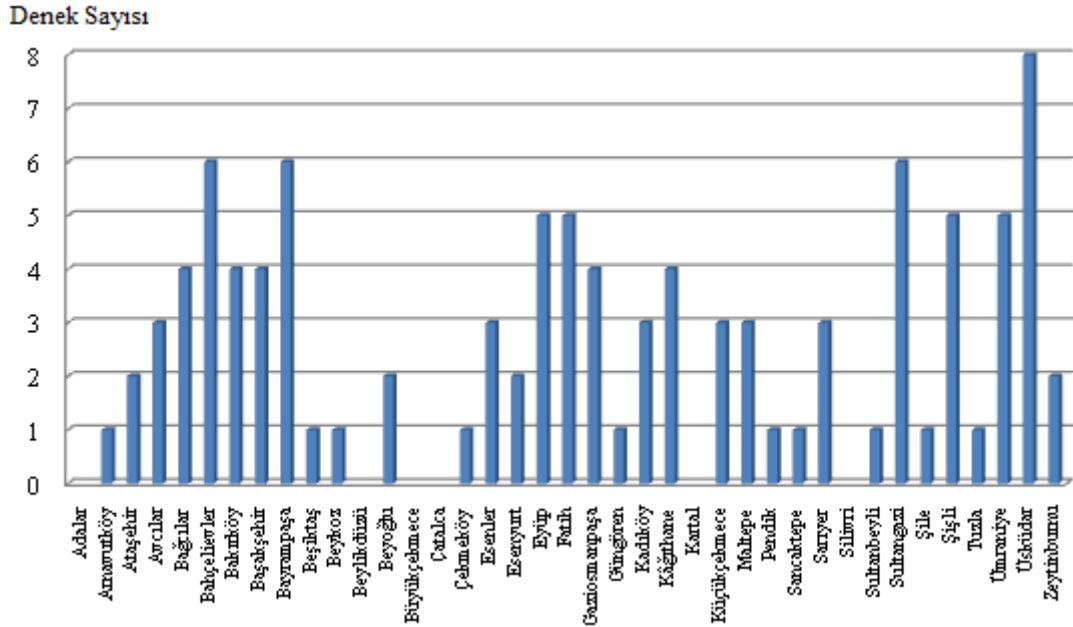
6. YAYALAŞTIRILAN TARİHİ YARIMADA'DA BÖLGEYİ KULLANAN YAYALARA VE BÖLGE ESNAFINA UYGULANAN ANKETİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde Tarihi Yarımada'nın yayalaştırma projesinin sosyal, ekonomik, mekansal ve çevresel etkilerini değerlendirmek amacıyla yayalaştırılan bölgeye ilişkin yayalara ve bölge esnafına anket çalışması yapılmıştır. Saha uygulamasından sonra anket sonuçları değerlendirilerek Tarihi Yarımada'nın yayalaştırılması projesinin sosyal, ekonomik, mekansal ve çevresel etkilerini ortaya konulmuştur.

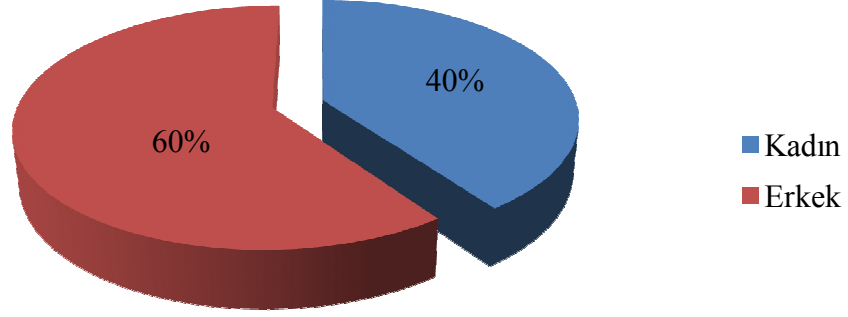
6.1 YAYALARA UYGULANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Şekil 6.1'de ikamet edilen ilçelere göre yayalaştırılan bölgeyi kullanan katılımcı sayılarını göstermektedir. Şekilde görüldüğü gibi yayalaştırılan bölgeyi en fazla Üsküdar, Bahçelievler, Bayrampaşa, Sultangazi ilçelerinden gelen yayaların kullandıkları görülmektedir.

Şekil 6.1: İkamet Edilen İlçelere Göre Katılımcı Sayıları

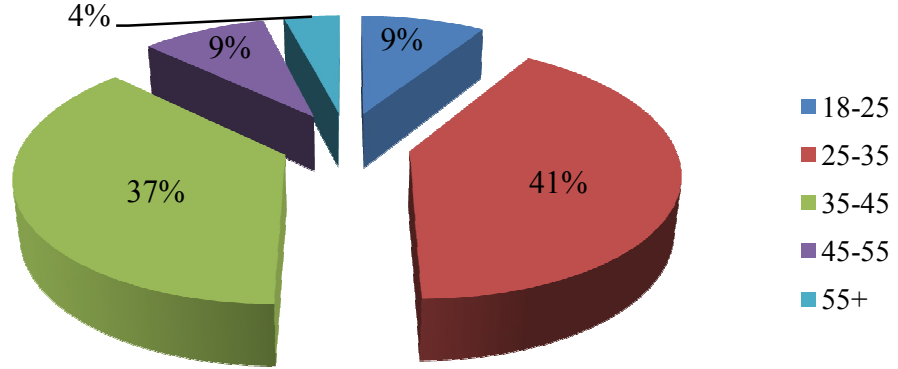


Şekil 6.2: Katılımcı Cinsiyet Oranları



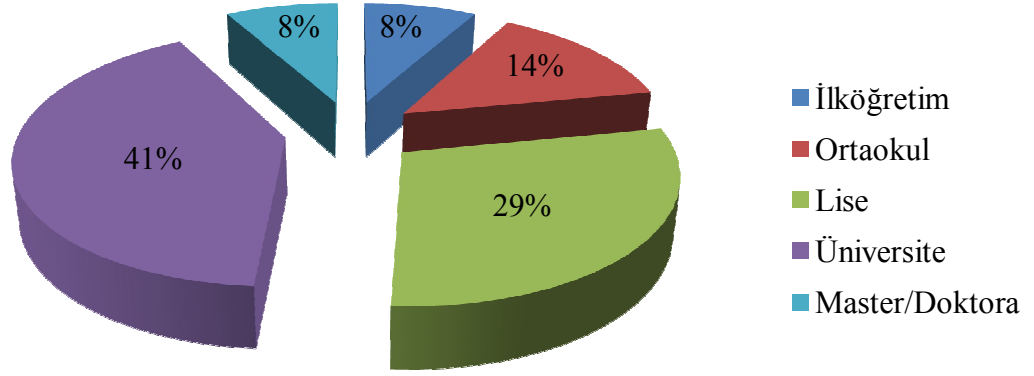
Şekil 6.2'de ankete katılan katılımcıların cinsiyetini göstermektedir. Ankete katılanların yüzde 60'ının erkek, yüzde 40'ının kadın olduğu görülmektedir.

Şekil 6.3: Katılımcı Yaş İstatistikleri



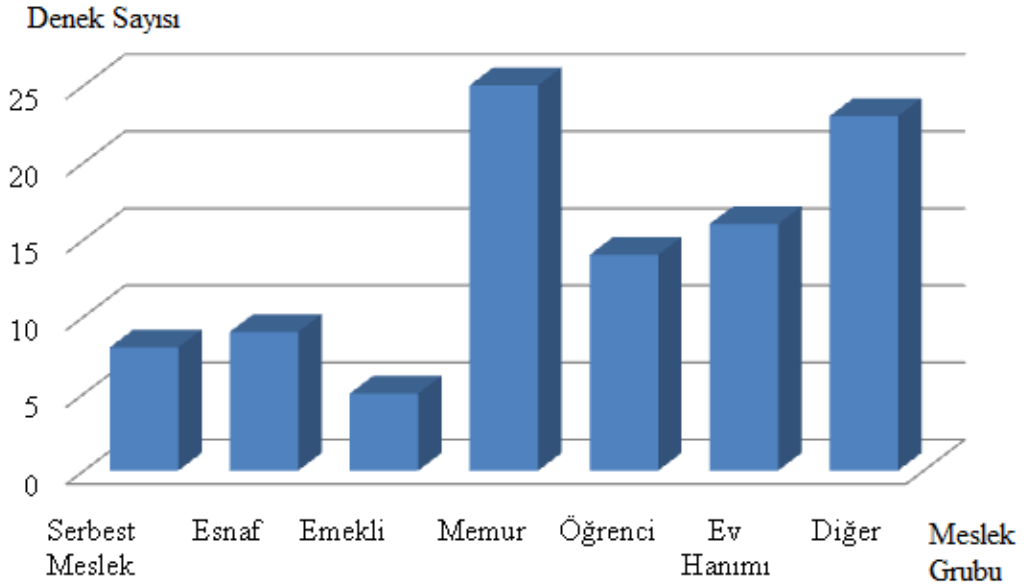
Şekil 6.3'de ankete katılan katılımcıların yaş istatistikleri göstermektedir. Ankete katılanların yaşları incelediğimizde yüzde 41'inin 25-35 yaş arasında, yüzde 37'sinin 35-45 yaş arasında olduğu, yüzde 4'ünü ise 55 yaş ve üzerinde olduğu görülmektedir.

Şekil 6.4: Katılımcı Eğitim Durumu



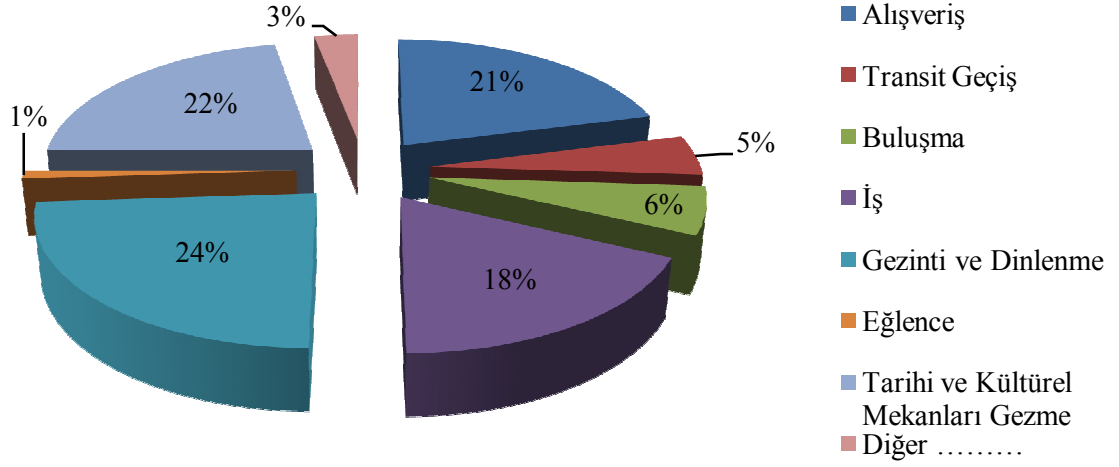
Şekil 6.4'de ankete katılan katılımcıların eğitim durumlarını göstermektedir. Ankete katılanların eğitim durumlarını incelediğimizde yüzde 41'inin Üniversite mezunu, yüzde 29'unun Lise, yüzde 14'ünü Ortaokul mezunu olduğu görülmektedir.

Şekil 6.5: Katılımcı Meslek Dağılım Oranları



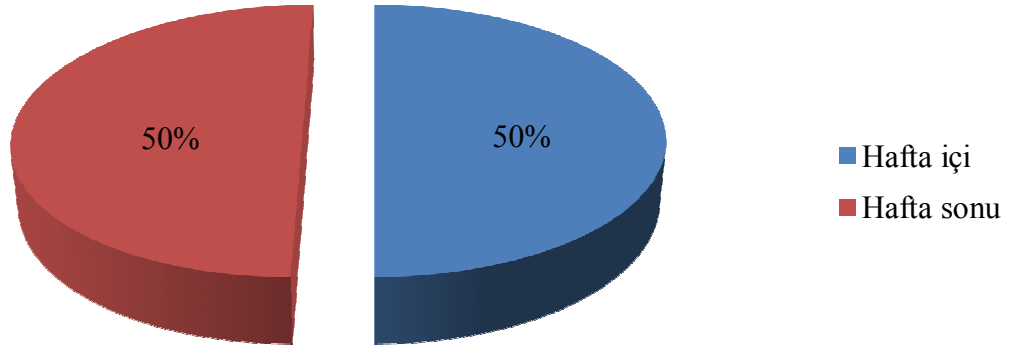
Şekil 6.5'de ankete katılan katılımcıların meslek dağılım oranları gösterilmektedir. Ankete katılanların meslek dağılımlarına göre yayalaştırılan bölgede memur meslek grubunun en yüksek oranda olduğu; emeklilerin ise en düşük oranda olduğu görülmektedir.

Şekil 6.6: Katılımcıların Bölgeyi Kullanım Amacına Göre Yüzelik Oranları



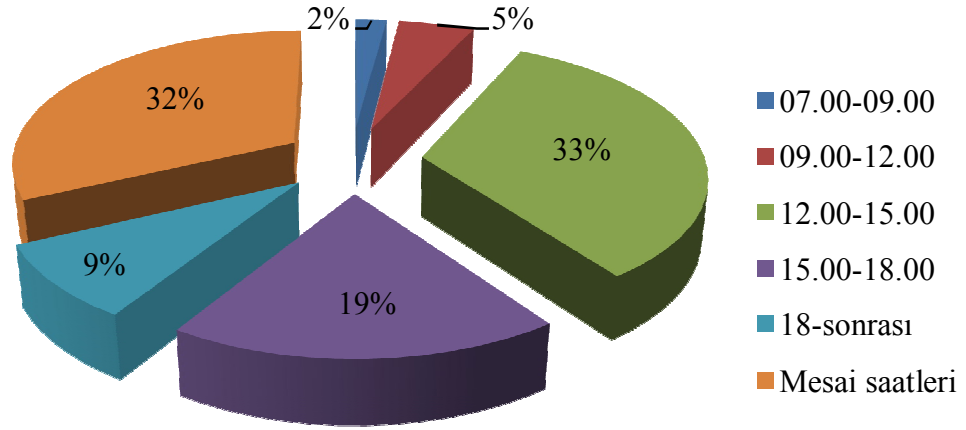
Şekil 6.6'de ankete katılan katılımcıların bölgeyi kullanım amacına göre yüzelik oranlarını göstermektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 24'ünün yayalaştırılan bölgeyi gezinti ve dinlenme amaçlı kullandıkları yüzde 22'sinin ise tarihi ve kültürel mekanları gezme amaçlı kullandıkları görülmektedir.

Şekil 6.7: Bölgeye Sık Uğrayan Katılımcıların Uğradıkları Güne Göre Yüzdesi



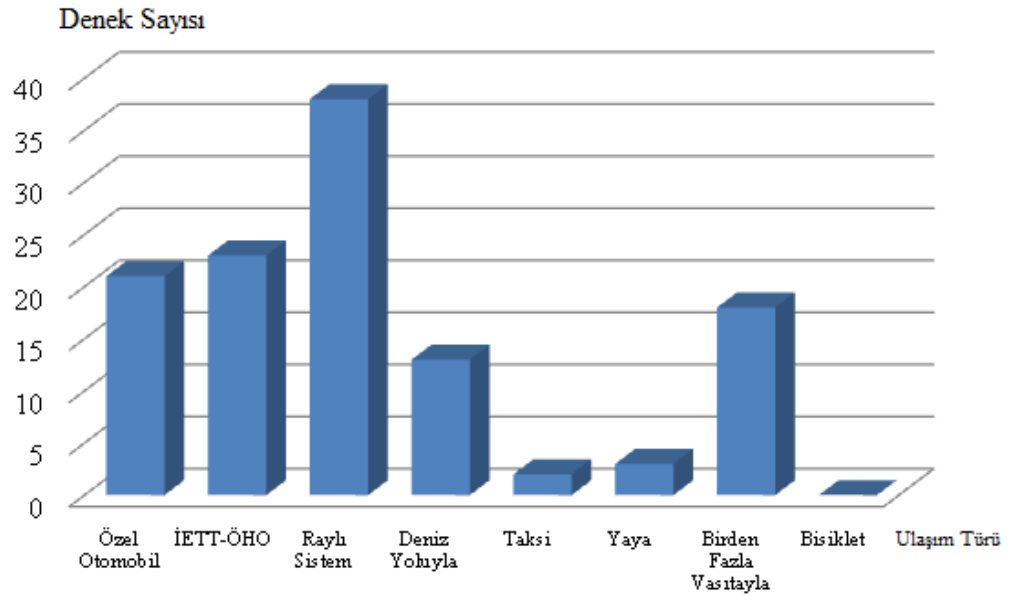
Şekil 6.7'de ankete katılan katılımcıların bölgeyi kullanım durumlarını göstermektedir. Ankete katılan katılımcıların yayalaştırılan bölgeyi hafta içi ve hafta sonunda aynı oranda kullandıkları görülmektedir.

Şekil 6.8: Yayalaştırılan Bölgeyi Kullanım Saatleri



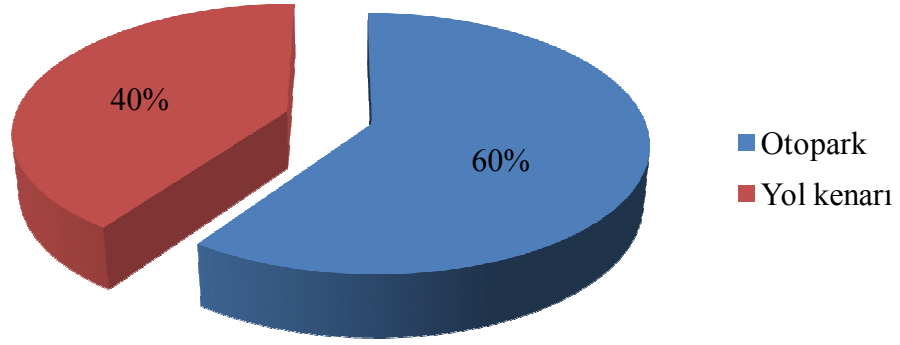
Şekil 6.8'de ankete katılan katılımcıların bölgeyi hangi saatler içinde kullandıklarını göstermektedir. Katılımcıların en yüksek oranla yüzde 33'nün bölgeyi 12:00-15:00 saatleri arasında; en düşük oranla da yüzde 2 sinin 07:00-09:00 saatleri arasında ziyaret ettikleri görülmektedir.

Şekil 6.9: Yayaların Bölgeye Ulaşım Yöntemleri



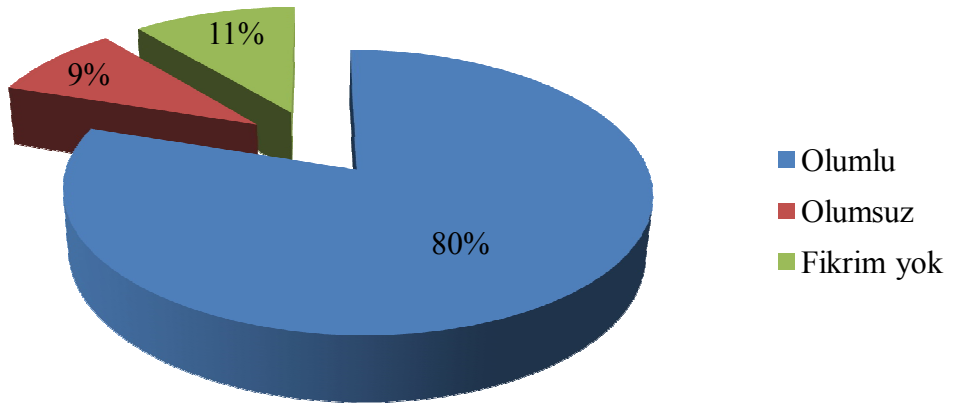
Şekil 6.9'da ankete katılan katılımcıların bölgeye hangi ulaşım yöntemleri ile ulaştıklarını göstermektedir. Ankete katılan katılımcıların bölgeye ulaşmak için daha çok Raylı sistemi tercih ettiği ve duruma göre birden fazla toplu taşıma aracı kullananların sayısının ise az olmadığı görülmektedir.

Şekil 6.10: Özel Araçların Parklanma Dağılımı



Şekil 6.10'da ankete katılan katılımcıların özel araçları ile bölgeye geldiklerinde araçlarının parklanma dağılımı göstermektedir. Ankete katılan katılımcıların özel araçları ile geldiklerinde yüzde 40'ının aracını yol kenarına, yüzde 60'ının ise otoparka park ettiği görülmektedir.

Şekil 6.11:Yayalaştırmanın Çevrenin Fiziksel Görünümüne Etkisi



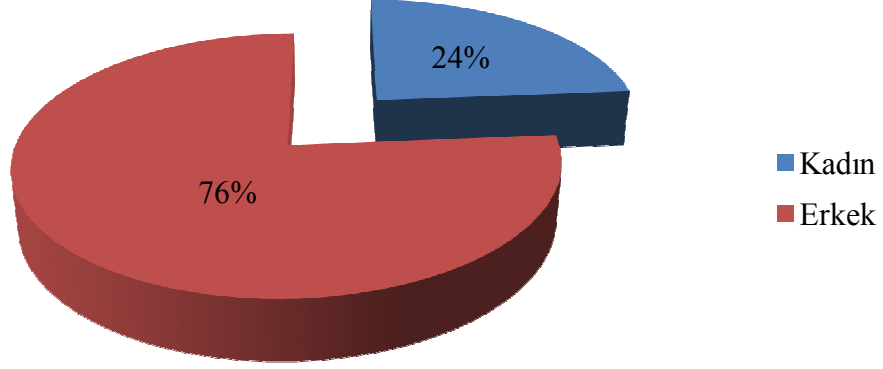
Şekil 6.11'da ankete katılan katılımcıların yayalaştırmanın çevrenin fiziksel görünümüne etkisini oransal olarak göstermektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 80'ini yayalaştırmanın çevrenin fiziksel değişimine etkisinin olumlu olduğunu, yüzde 9'unun olumsuz etki ettiğini belirtmiştir.

Yapılan anket çalışmasına göre yayalaştırma sonrası;

- Yayıların yüzde 66'sının yayalaştırılan bölgeyi kullanım sıklığı arttığı,
- Yayıların yüzde 89'unun yayalaştırılan bölgede daha rahat seyahat etmesi sağlandığı,
- Yayıların yüzde 84'ünün yayalaştırılan bölgede daha rahat alışveriş yapabilmesi sağlandığı,
- Yayıların yüzde 82'sinin yayalaştırılan bölgede alışveriş yapma güvenliği artırıldığı,
- Yayıların yüzde 82'sinin yayalaştırılan bölgede vitrinlerin daha rahat izlenebilmesi sağlandığı,
- Yayıların yüzde 83'ünün yayalaştırılan bölgede çevreyi daha iyi algılayabilmesi sağlandığı,
- Yayıların yüzde 75'inin yayalaştırılan bölgede Sosyal Kültürel etkinliklere katılımı artırıldığı,
- Yayıların yüzde 68'inin yayalaştırılan bölgeye daha rahat alışveriş yapabilmesi sağlandığı,
- Yayıların yüzde 68'inin yayalaştırılan bölgeye ulaşım kolaylığı arttığı,
- Yayıların yüzde 66'sının bölgeyi kullanım süresi arttığı,
- Gürültü, çevre ve hava kirliliği yüzde 55 oranında azaldığı,
- Bölgede ziyaretçi sayısının yüzde 68 oranında arttığı,
- Bisiklet kullanımının yüzde 51 oranında arttığı gözlemlenmiştir.

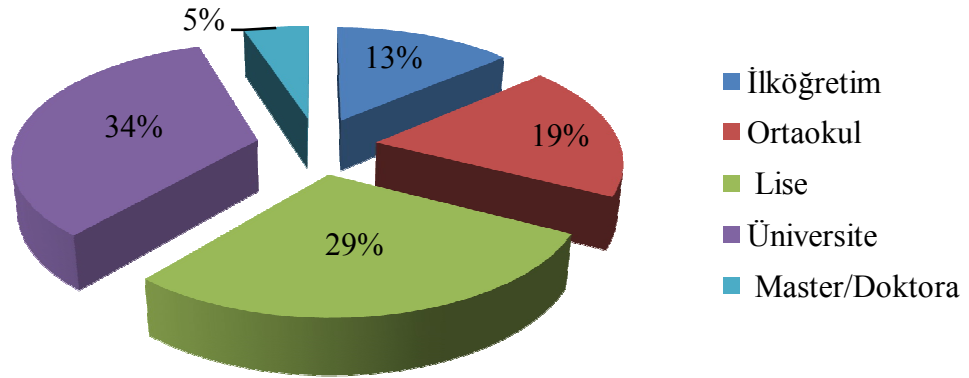
6.2 ESNAFA UYGULANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Şekil 6.12: Katılımcı Cinsiyet Oranları



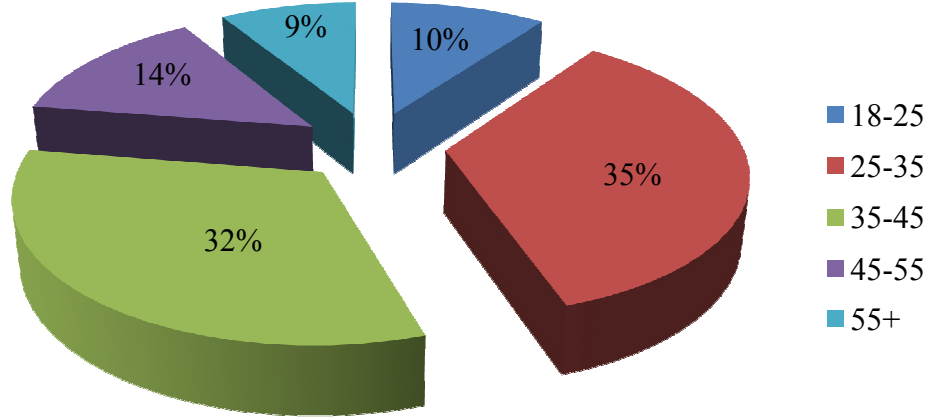
Yukarıdaki Şekil 6.12'de ankete katılan katılımcıların cinsiyetini göstermektedir. Ankete katılanların yüzde 76'sı erkek, yüzde 24'ü kadın olduğu görülmektedir.

Şekil 6.13: Katılımcı Eğitim Durumu



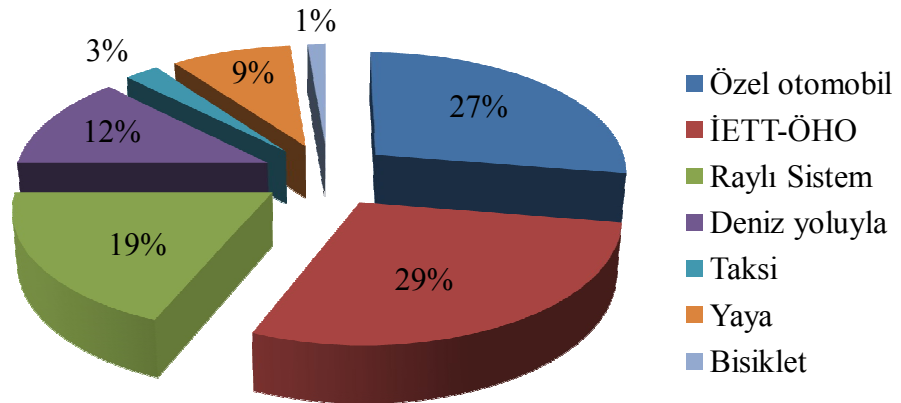
Şekil 6.13'de ankete katılan katılımcıların eğitim durumlarını göstermektedir. Ankete katılanların eğitim durumlarını incelediğimizde yüzde 34'ünün Üniversite mezunu, yüzde 29'unun Lise, yüzde 19'unun Ortaokul, yüzde 13'ünün İlköğretim mezunu olduğu görülmektedir.

Şekil 6.14: Katılımcı Yaş İstatistikleri



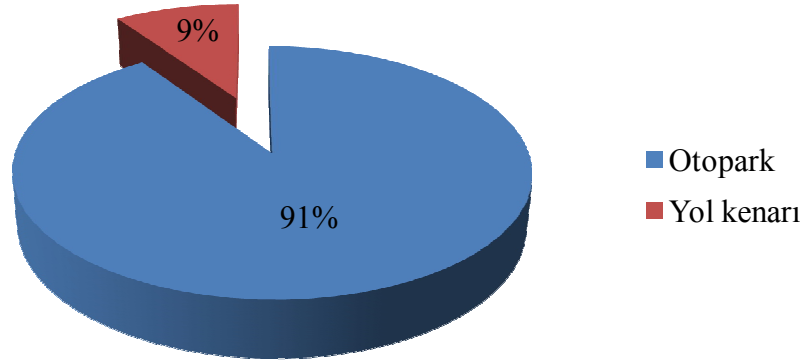
Şekil 6.14'de ankete katılan katılımcıların yaş istatistikleri göstermektedir. Ankete katılanların yaş oranlarını incelediğimizde yüzde 35'inin 25-35 yaş arasında, yüzde 32'sinin 35-45 yaş arasında olduğu, yüzde 14'ünün ise 45-55 yaş arasında olduğu görülmektedir.

Şekil 6.15: Yayaların Bölgeye Ulaşım Yöntemleri



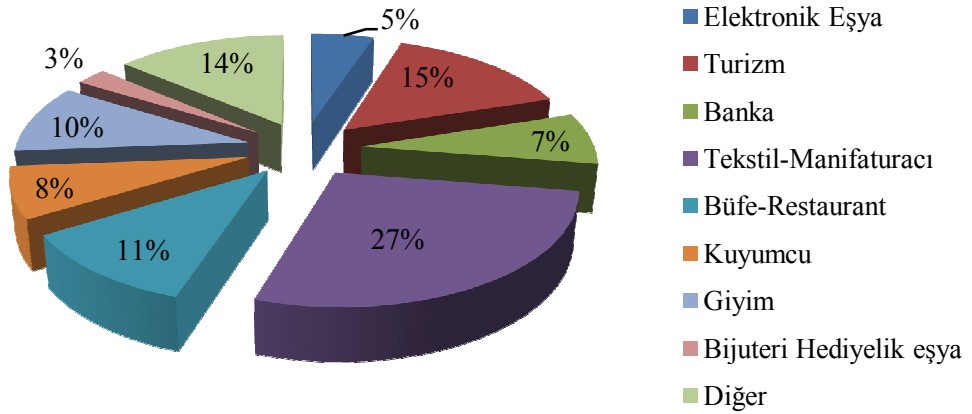
Şekil 6.15'de ankete katılan katılımcıların bölgeye hangi ulaşım yöntemleri ile ulaştıklarını göstermektedir. Ankete katılan katılımcıların bölgeye ulaşmak için daha çok İETT-ÖHO sistemi tercih ettiği görülmektedir.

Şekil 6.16: Özel Araçların Parklanma Dağılımı



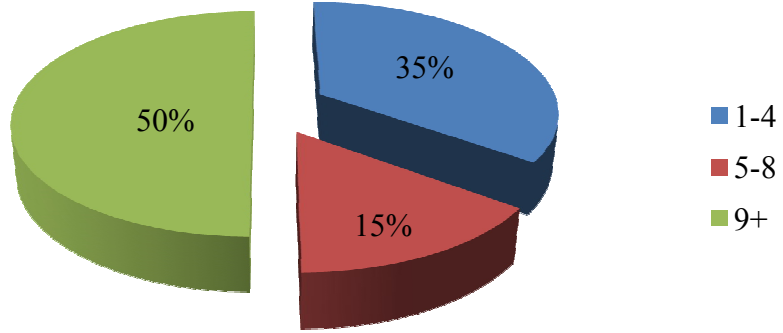
Şekil 6.16'da ankete katılan katılımcıların özel araçları ile bölgeye geldiklerinde araçlarının parklanma dağılımı göstermektedir. Ankete katılan katılımcıların özel araçları ile geldiklerinde yüzde 91'inin aracını otoparka, yüzde 9'unun ise yol kenarına park ettiğini görülmektedir.

Şekil 6.17: Ankete Katılan Esnafın Faaliyet Alanları



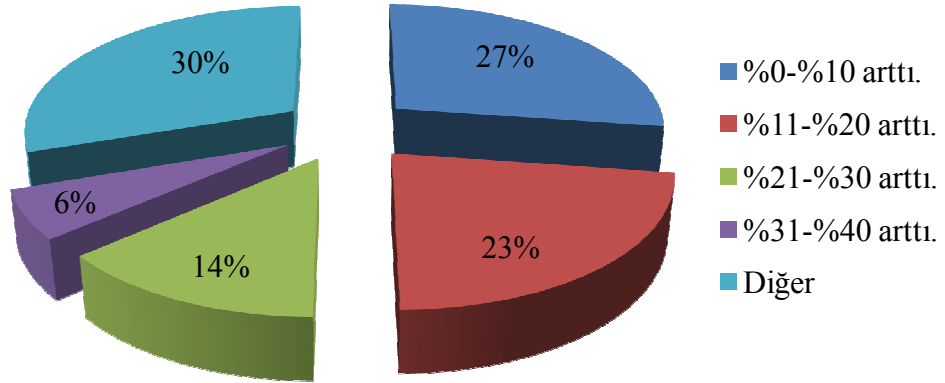
Şekil 6.17'de ankete katılan esnafın faaliyet alanlarını oransal olarak göstermektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 27'si Tekstil-Manifatura faaliyetinde hizmet ettiği görülmektedir.

Şekil 6.18: Ankete Katılan Esnafın Ne Zamandan Beri Hizmet Verdiği



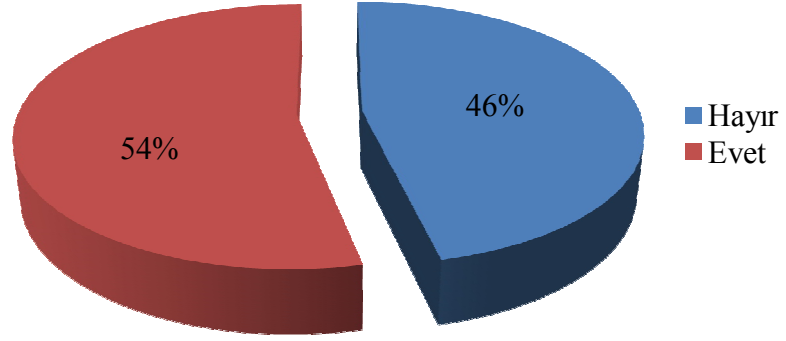
Şekil 6.18'de ankete katılan esnafın yayalaştırılan bölgede ne zamandan beri hizmet verdiklerini göstermektedir. Ankete katılan esnafın yüzde 50'sinin yayalaştırılan bölgede 9 yıl ve üzerinden fazla hizmet ettiği görülmektedir.

Şekil 6.19: Yayalaştırılan Bölgenin Emlak Değer ve Kira Artış Oranları



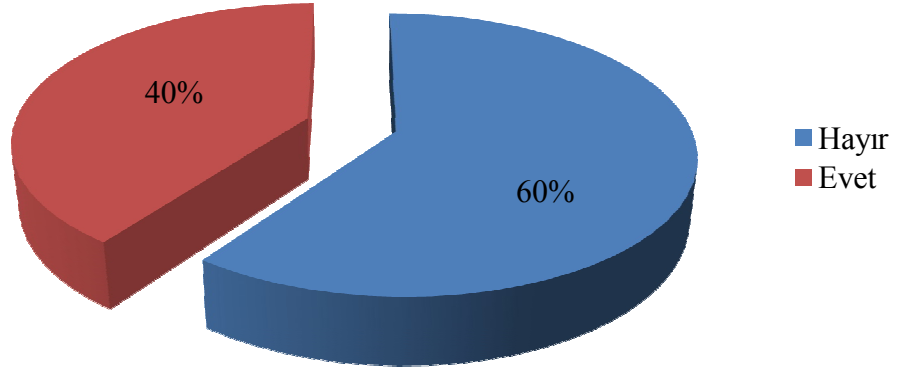
Şekil 6.19'de yayalaştırılan bölgenin emlak değer ve kira artış oranlarını göstermektedir. Ankete katılan esnafın yüzde 27'sinin yayalaştırmadan sonra bölgede emlak değeri ve kira artış oranının yüzde 0-yüzde 10 arttığı, yüzde 23'ünü ise yayalaştırılan bölgede emlak değeri ve kira artış oranının yüzde 11-yüzde 20 oranında arttığı görülmektedir.

Şekil 6.20: Yayalaştırılan Bölgenin Müşteri Sayısının Artış Oranları



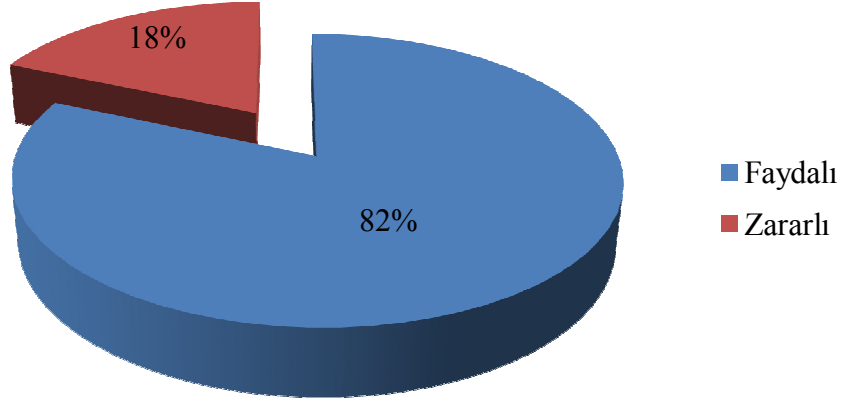
Şekil 6.20'de yayalaştırılan bölgenin müşteri sayısının artış oranları göstermektedir. Ankete katılan esnafın yüzde 54'ünün yayalaştırmadan sonra müşteri sayısının arttığı, yüzde 46'sının ise yayalaştırmadan sonra müşteri sayısının artmadığını belirtmiştir.

Şekil 6.21: Yayalaştırılan Bölgedeki Esnafın Ciro Oranları



Şekil 6.21'de yayalaştırılan bölgedeki esnafın ciro oranları gösterilmektedir. Ankete katılan esnafın yüzde 60'ının yayalaştırmadan sonra cirosunun artmadığını, yüzde 40'ının ise yayalaştırmadan sonra cirosunun arttığını belirtmiştir.

Şekil 6.22: Yayalaştırmanın Bölge Esnafına Göre Değerlendirmesi



Şekil 6.22'de yayalaştırılan bölgedeki esnafa göre fayda zarar değerlendirme gösterilmektedir. Ankete katılan esnafın yüzde 82'sinin bölgedeki yayalaştırmanın faydalı, yüzde 18'inin ise yayalaştırmanın zararlı olduğunu belirtmiştir.

Bölgenin yayalaştırılmasının amacı; *“Tarihi, kültürel ve ticari fonksiyonların yoğun olduğu bu bölgede turistlerin ve halkın rahatlıkla tarihi ve kültürel yerleri gezebilmesi ve alışveriş imkanı sağlayabilmektir.”* Anket çalışmamıza katılan katılımcıların yüzde 86'sı bu amacın kısmen veya tamamen gerçekleştiğini belirtmişlerdir.

Yapılan anket çalışmasına göre yayalaştırma sonrası;

- Esnafın yüzde 69'unun yayalaştırılan bölgeyi kullanım sıklığı arttığı,
- Esnafın yüzde 92'sinin yayalaştırılan bölgede daha rahat seyahat etmesi sağlandığı,
- Esnafın yüzde 85'inin yayalaştırılan bölgede daha rahat alışveriş yapabilmesi sağlandığı,
- Esnafın yüzde 86'sının yayalaştırılan bölgede alışveriş yapma güvenliği artırıldığı,
- Esnafın yüzde 95'inin yayalaştırılan bölgede vitrinlerin daha rahat izlenebilmesi sağlandığı,
- Esnafın yüzde 95'ünün yayalaştırılan bölgede çevreyi daha iyi algılayabilmesi sağlandığı,
- Esnafın yüzde 69'unun yayalaştırılan bölgede Sosyal Kültürel etkinliklere katılımı artırıldığı,

- Esnafın yüzde 70'inin yayalaştırılan bölgeye ulaşım kolaylığı arttığı,
- Esnafın yüzde 75'inin yayalaştırılan bölgede araçsız daha rahat alışveriş yapabilmesi sağlandığı,
- Esnafın yüzde 68'inin bölgenin trafiğe kapatılmasıyla ulaşımın olumlu etkilendiğini,
- Esnafın yüzde 78'ini yayalaştırılan bölgeyi kullanım sıklığı arttığı,,
- Bölgede ziyaretçi sayısının yüzde 76 oranında arttığı,
- Bisiklet kullanımının yüzde 44 oranında arttığı gözlemlenmiştir.

SONUÇ

İnsanlar için kaliteli yaşam alanı üretmek adına ortaya çıkan yaya bölgeleri, otomobilin icadından sonra hızla şehir mekânının motorlu araçların hakimiyetine girmesi sonucunda hareket alanları kısıtlanan insanların biraz nefes almalarını sağlamak, şehir merkezinde yürünebilir alanlar oluşturmak adına ortaya çıkmıştır. Yaya bölgelerinin oluşturulmasının hem sosyal yapı hem de ekonomik yapıyla yakından ilintileri vardır. Ağırlıklı hizmet sektörünün yoğunluk kazandığı bölgelerde yapılıyor olması ekonomik yapıyla ilintili, yerleşik yani gece nüfusunun azaldığı çöküntü bölgelerinde yapılıyor olması sosyal yapıyla ilintilidir. Doğru seçimlerin yapılması her iki yapının olumlu anlamda gelişmesi anlamına geldiği gibi aksi de geçerlidir.

Avrupa'da 20. Yüzyılın ilk yarısında, Amerika'da ise 1960'lı yıllardan sonra modern hayatın gündelik monotonluğundan kurtulmak ve şehir sakinlerine rekreasyon, ticaret, kültür alanı sağlamak amacıyla özellikle de, o dönemde eskimeye başlayan şehir merkezi (downtown...) bölgesini canlandırmak amacıyla şehir plancıları bulmuştur. Bu çözüm yayalara daha serbest hareket etme imkânı sağlayan yayalaştırma uygulamalarıdır.

Avrupa da bu trende, II. Dünya Savaşı'nın yıkımını yaşadığı için, şehirleri yeniden kurmaya çalışan Batı (Federal) Almanya ve Hollanda Krallığı öncülük etmiş, buradaki başarılı ve cazip uygulamanın tutması ile bu ülkeleri İtalya, Fransa, Avusturya ve İsveç takip etmiştir.

Türkiye'de ise ilk yayalaştırma uygulaması 1978 yılında Ankara'da gerçekleştirilmiştir.

Batı Ülkelerinde banliyölerde (suburb) yerleşimlerin yaygınlaşması ile düşük gelirli kesimlere terk edilen ve geceleri boşalarak slum bölgeleri haline gelen şehir merkezlerinin sosyal ve ticari açıdan yeniden canlanması, yayalaştırma uygulamaları ile sağlanmaya çalışılmıştır.

Yayalaştırma uygulamalarının bu sayılanlara ek olarak pek çok farklı sebepleri olabilir ama tüm bunların hepsinin ortak amaçları vardır. Bunlar sırasıyla;

- i. Kent ekonomisinin canlandırılması ve ticaretin artması
- ii. Kentteki yaşam kalitesinin artırılması
- iii. Sosyal refahın artırılması

Bu sayılanların gerçekleştirilmesi durumunda elde edilecek çıktılar ise şunlardır;

1. Sosyal iletişimi mümkün kılmak,
2. Kentsel mekânı daha da yaşanabilir kılmak,
3. Çevresel şartları ve mikro klimayı düzenlemek,
4. Kent merkezindeki nüfus yoğunluğu ve arazi kullanımını düzenlemek,
5. Kent merkezinin yeniden cazibe merkezi olmasını sağlamak,
6. Rekreasyon alanları sağlamak,
7. Şehir trafiğini düzenlemek,
8. Özel araç kullanımını sınırlamak, etkin ve kullanıcı dostu bir toplu ulaşım sisteminin tesisini sağlamaktır.

Bu yüzden yayalaştırma uygulaması ve yaya bölgesi planlanmasında bu ilkeler dikkate alınmalıdır.

a) Yayalaştırma uygulaması izole, şehrin gerçekliğinden kopuk bir uygulama değildir. Bu yüzden de kentin ulaşım, çevre ve imar planı içinde düşünülmelidir.

b) Ulaşım ve kentsel planlama açısından uygun bir yer seçimine dikkat edilmelidir.

Yine yayalaştırma uygulaması yapılırken uygun bir yer kaplaması ve yeterli aydınlatma yapılmalıdır. Yayaaların refahı için yeterli sayıda sosyal donatı (çeşmeler, tuvaletler, oturma yerleri) konulmalıdır.

Bunlara ek olarak yoğun yaya hareketinin bu bölgede suçu da teşvik edebileceği için (Örneğin Taksim İstiklal Caddesi gibi) güvenlik de mutlaka sağlanmalıdır.

Yayalaştırma bölgesel yada tek bir sokak bazında yapılıyor olsa bile uygulama sırasında uyulması gereken kuralların belirlenerek girişlerde ilan edilmesi, bilgilendirme levhalarının asılması gerekir. Bu kurallar genellikle yayalaştırma yönetmeliğine uygun olmakla birlikte özel durumlar özel kuralları gerektirebilir. Uygulamada karşılaşılan en büyük sıkıntılar itfaiye, ambulans yada polis araçlarının giriş çıkışlarının engellemeden diğer araçları engellemek, insanların huzurunu bozmadan güvenliği sağlamak uygulamanın başarısını artırır.

Tarihi Yarımada'yı kullanan yayalar ile bölge esnafına yapılan yayalaştırma uygulamalarından memnun olup olmadıklarını ve bölgede kendileri açısından ne gibi eksikler gözlemledikleri konusunda bir anket uygulaması yapılmıştır.

Bölgeyi kullanan yayalara ve esnafa uygulanan memnuniyet anket çalışmasına göre aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Esnaf ve yayalara ortak olarak sorulan "*yayalaştırılmanın sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mı? Var ise nelerdir? Belirtiniz.*" soruya ortak cevap olarak şunları belirtmişlerdir.

1. Görüntü ve ses kirliliği azaldı.
2. Yayalar bölgede daha rahat yürüyebiliyor ve güvenli bir şekilde alışveriş yapabiliyor.
3. Vitrinlere daha rahat bakılıyor.
4. Araçların bölgeden çekilmesi ve karmaşıklığın ortadan kalkmasıyla beraber alışveriş yapılan bölgeye daha fazla turistler gelmeye başladı.
5. Bölgede perakende ticareti yapan esnafın işlerinde artış olduğu, diğer iş kollarında ise artış-azalış olmadığı gözlemlendi.

Bölgeyi kullanan yayaların ortak cevapların dışında şunları belirtmişlerdir.

1. Bölgeyi kullanan taksilerin yayalaştırılan alandan çıkması,
2. Bölgede dinlenme alanları yetersiz

Esnaf ve yayalara ortak olarak sorulan "*Bölgenin yayalaştırılması sonucunda size zararları oldu mu? Var ise nelerdir? Belirtiniz*" sorusuna,

Bölge esnafı;

1. Bölgenin gün içinde araç trafiğine kapalı olmasından dolayı bölge esnafının mal sevkیاتlarını gün içinde yapamaması,
2. Bölgenin turizm bölgesi olması nedeniyle otele giriş yapacak turistlerin girişlerinde sıkıntılara neden olmaktadır.
3. Bölgeye araç girişlerinin yasaklanmasıyla beraber alışverişe gelir seviyesi yüksek kesim gelmemeye başladı.

Bölgeyi kullanan yayalar;

1. Yaşlı ve engelli vatandaşların bölgeyi kullanamıyor.

Esnaflar ve yayalara ortak olarak sorulan "*Yayalaştırılan Bölgede başka neler yapılsaydı daha iyi olurdu ?*" soruya ortak cevap olarak şunları belirtmişlerdir.

1. Bölgede otopark ihtiyacı karşılayacak uygulamaların yapılması
2. Dinlenme alanlarının yetersizliği
3. Bölgede yoğun şekilde olan görüntü kirliliğinin giderilmesi
4. Bölgenin tarihi dokusunu ve kültürünü ortaya çıkarmak için Tarihi binalar ve çeşmelerin restore edilmeli hizmete açılmalı
5. Bölgenin turizm açısından önemli olmasından dolayı çöp kutularının tarihi dokuya uygun olması ve çöplerin alınmasındaki aksaklıkların giderilmesi
6. Bölgedeki yer döşemelerindeki işçiliğin ve görselliğin artırılması
7. Bölgenin yeşillendirilmesinin artırılması

Bölge esnafı;

1. Bölgeyi kullanan yayaların tuvalet ihtiyacını karşılayacak hizmetlerin artırılması.
2. Bölgedeki seyyar satıcıların eğitilmesi veya kaldırılması
3. Turistlerin ilgisini çekecek bazı uygulamaların hayata geçirilmesi.
4. Bölgeye girişi engelleyen dubaların kapanış saatinin 11:00'e alınması
5. Bölgede kültürel ve sanatsal faaliyetlere ağırlık verilebilir.
6. Dükkanların önündeki tezgahlar kaldırılmalı

Bölgeyi kullanan yayalar;

1. Nurosmaniye, Gedikpaşa, Mahmutpaşa, Çemberlitaş bölgelerindeki imalathanelerin başka bir bölgeye nakledilmesi.
2. Bölgenin tamamen yayalaştırılmalı
3. Bölgede bisiklet alanlarının oluşturulması ve teşvik edici uygulamaların olması
9. Bölgenin dokusuna uygun olmayan çarpık yapılaşmış binaların yıkılması
10. Bölgedeki reklam tabelalarının tarihi dokuya uygun hale getirilmesi
11. Yaşlı ve engelli vatandaşların bölgeyi kullanabilmeleri için çevreci alternatif çözümler oluşturulmalı (finüküler sistem, golf arabası vb.)
12. Bölgenin turizm açısından önemli olmasından dolayı çöp toplama alanlarının alana uygun olmaması ve çöplerin alınmasındaki aksaklıkların giderilmesi
13. Bölgede çalışan taksilerin eğitilmesi

14. Bölgedeki yer döşemelerinin düzeltilmesi

Yayalaştırma sonucunda bölgeyi kullanan araçların gürültü ve egzoz nedeniyle çevreye verdiği zarar ortadan kalmış oldu. Bölgenin bütünleşmesiyle de çevre ve binalar algılanabilir hale geldi. Trafik tehlikesi olmadan yürünebilir ortam oluşturulmuş oldu.

Yayalaştırılan bölgede otopark ve dinlenme alanlarının bölgedeki talebi karşılayacak seviyede olmadığı belirlendi. Yaya bölgesinin dışında yeterli ve uygun fiyata erişilebilirliği uygun park yerleri belirlenmeli.

Tarihi eserlerin ve binaların önünü kapatan veya cephesinde bulunan reklam ve ilan panolarının kaldırılması veya uygun boyutlara getirilmesi kent mobilyalarının bölgenin kimliğine uygun seçilmesi, alanın büyüklüğüne göre dinlenme ve peyzaj düzenlemesinin yapılması gerekmektedir.

Yayaların temel ihtiyaçlarını karşılayacak düzenlemelerin yapılması, seyyar satıcıların kaldırılarak, el sanatları ve geleneksel özellikler taşıyan ürünlerin tanıtıldığı üniteler kurulabilir. Ancak bunlar bölgenin bütünlüğünü bozmayacak seviyede tutulmalı.

Sonuç olarak; uzun vadeli projeksiyon yapıldığında tez sonuçları yayalaştırmanın olumlu etkilerinin görülebileceğini göstermiştir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Karabay, H, “*Kent içinde yaşayabilir yaşanabilir kentsel mekanların planlamasında bir politika: yayalaştırma ve kentleşmeye katkısı*”, Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu, İstanbul, 8593 (1993).
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi., 1990. “*1/25.000-1/2000-1/500 Ölçekli İstiklal Caddesi Yaya Bölgesi Düzenleme Projesi Çalışma Raporu*”, İstanbul
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi., 2003. “*Tarihi Yarımada Eminönü-Fatih 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu*”, İstanbul
- Perçin, H ve Yılmaz Ö. 2001. “*Yaya Bölgeleri* ”, TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, İstanbul

Sürelî Yayınlar

Tan, G., 2006. Tarihi Yarımada Canlı Höyük *Atlas dergisi*.

Diğer Yayınlar

Karpuz, H., 2009. *Koruma Alanlarında Alan Yönetimi Kapsamında Tarihi Yarımada*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi. İstanbul.

Tayşi, Ş. E., 2006. *İstanbul Tarihi Yarımada meydanlarının oluşumunu etkileyen çevresel faktörler ve meydanların mimari kurgusu*. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi. İstanbul.

Demir, Ü., 2008. *Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği*. Mustafa Kemal Üniversitesi. Hatay.

Yıldırım, A., 2007. *İstanbul'da yayalaştırma projelerinin farklı kullanıcı grupları üzerinde yarattığı etkilerin karşılaştırmalı analizi*. Yıldız Teknik Üniversitesi. İstanbul.

Yıldırım, A. B., 2006 *Yaya Bölgeleri Planlama ve Tasarımı: Çanakkale Çarşı Caddesi Yaya Yolu Örneğinde*. Çanakkale Ondokuz Mart Üniversitesi. Çanakkale.

Altunbaş, U., 2006. *Kent merkezlerinde yayalaştırmanın işlevsel değişim üzerine etkileri: İstiklal Caddesi Örneği*. İstanbul Teknik Üniversitesi. Çanakkale.

Postalcioğlu, O., 2009. *Yayalaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Fiziksel ve Çevresel Etkileri Adapazarı Çark Caddesi Örneği*. Gazi Üniversitesi. Ankara.

Döllük, G., "Yayalaştırılmış mekanların kent peyzajına katkısı : 58. bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği", İstanbul Teknik Üniversitesi. İstanbul.

Hamamcıoğlu, C. 2009., *Ulaşım Ağının Hizmet Alanlarının Yer Seçimine Etkilerinin İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde Değerlendirilmesi*. Yıldız Teknik Üniversitesi. İstanbul.

Demirel, T. 2008., *Kent Meydanları Yer Seçimine Metodolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği*. Çukurova Üniversitesi. Adana

Url-1<<http://tr.wikipedia.org/wiki/Lojistik>,<http://tr.wikipedia.org/wiki/Antrepo>. erisim tarihi: 06.04.2012

Url-2<<http://tr.wikipedia.org/wiki/Kopenhag>. erisim tarihi: 08.04.2012

Url-3<<http://tr.wikipedia.org/wiki/Stockholm>. erisim tarihi: 11.05.2012]

- Url-4<<http://www.fatih.bel.tr/bpi.asp?caid=995&cid=86>. erisim tarihi: 13.05.2012]
- Url-5<http://www.trafikkurallari.net/yaya_yolu_yaya_kaldirimi_nedir.php. erisim tarihi: 16.06.2012]
- Url-6<<http://www.rayturk.net/>. erisim tarihi: 19.07.2012]
- Url-7<<http://www.avanosgazetesi.com/yere1-haber/gundem/3537-avanos-sueruecue-kursu-trafik-haftas-mesaj.html>. erisim tarihi: 19.08.2012]
- Url-8<<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=66806793>. erisim tarihi: 19.08.2012]
- Url-9< <http://flickrhivemind.net/Tags/biblioteksgatan/Interesting>. erisim tarihi: 20.08.2012]
- Url-10< <http://www.streetsblog.org/2009/12/04/the-climate-pitfalls-of-denmarks-electric-car-parking-perk/>. erisim tarihi: 20.08.2012]
- Url-11< <http://www.thegridto.com/city/local-news/5-ways-to-make-toronto-happier/> erisim tarihi: 20.08.2012]
- Url-12< <http://www.flickr.com/photos/ashleypalmero/4127068770/> erisim tarihi: 20.08.2012]
- Url-13<<http://www.ilovetogo.com/Article/29/1969/> erisim tarihi: 20.08.2012]
- Url-14< <http://istiklal.caddesi.com/> erisim tarihi: 20.08.2012]
- Url-15< <http://www.avcilar.bel.tr/ResimDetay.aspx?no=666&albumno=23> erisim tarihi: 20.08.2012]
- Url-16<<http://forum.turksportal.net/vb/showthread.php?p=689621> erisim tarihi: 20.08.2012]
- Url-17<<http://tr.wikipedia.org/wiki/M%C3%BCnih> erisim tarihi: 08.04.2012]
- Url-18<<http://www.toplumdusmani.net/modules/wordbook/entry.php?entryID=6834> erisim tarihi: 08.04.2012]

EKLER

EK 1: 1990/3-1 sayılı UKOME Kararı

PROJELER DAİRE BAŞKANLIĞI	İST. BÜY. ŞEH. BEL. BAŞKANLIĞI	KARAR	
ULAŞIM KOORDINASYON MÜDÜRLÜĞÜ	ULAŞIM KOORDINASYON MERKEZİ KARARI	No :	90/3-1
		Tarih :	14.2.1990
İLGİ : 14.2.1990 tarih 90/3-1 sayılı gündem			Kod :
UKOME, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Genel Sekreter Sayın Alev COŞKUN Başkanlığında 14.2.1990 gün ve saat 14.00 de gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.			
İLGİ: Yat.Pl.Md.mün 9.2.1990 tarih ve (2.15-4) R-169 sayılı yazısı.			
TEKNİK KURUL GÖRÜŞÜ: Projeler Daire Bşk.nın 9.2.1990 tarih ve (2.15.4) R.169 sayılı yazılarında İstiklal Caddesi yaya bölgesi düzenleme proje çalışmalarına başlandığından bu uygulamanın Tünel ile Taksim arasında yaya bölgesi olarak kullanılması uygun görülmüştür.			
UKOME'NİN KARARI: Uygun bulunmuştur.			
<u>BASKAN</u> NURETTİN SÖZEN Belediye Başkanı	<u>ÜYE</u> ALEV COŞKUN Genel Sekreter	<u>ÜYE</u> H.FEHMİ MANİ Genel Sek. Yard.	<u>ÜYE</u> BİLGİN SOYER İETT Gen. Müdürü
<u>ÜYE</u> Yalçın TEKER PROJELER DAI. BŞK.	<u>ÜYE</u> Mesut ŞENKAL T.C.K. I. Bölge Md.	<u>ÜYE</u> Ramazan GÜRBÜZ T.C.K. 17. Bölge Md. Tem.	<u>ÜYE</u> SADIK HOŞGÖR T.D.I. Gn. Md. Tem.
<u>ÜYE</u> ÖMER YILMAZ T.C.O.D. I. İst. Md. Tem.	<u>ÜYE</u> MEHMET ÇETİNALP İst. Trf. Şb. Md. Tem.	<u>ÜYE</u> İSMAİL ACAR Ulş. Koord. Müdürü	

EK 2: 2002/3-9 sayılı UKOME Kararı

ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI	KARAR	
		NO	2002/3-9
		TARİH	10.05.2002
		KOD	
İLGİ:.....2002/3.....SAYILI GÜNDEM			
UKOME, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı ^{Sn. Ümit ÖZEROL'un} Sayın Ali Mümt GÜRTUNA'nın.....Başkanlığında10.05.2002..... gün ve saat14:30.....' de gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.			
İLGİ : a) Avcılar Belediye Başkanlığı, İmar ve Planlama Müdürlüğü'nün 07.02.2002 tarih ve Ü-7/R-36787 sayılı yazısı. b) Ulaşım Planlama Müdürlüğü'nün 14.02.2002 tarih ve 040-800/215-107 sayılı yazısı. c) 09.05.2002 tarihli Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu.			
TEKLİF: Avcılar ilçesi, Marmara Caddesi Yayalaştırma ve Çevresi Trafik Düzenleme Projesi.			
RAPOR: İlgi (c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda; "İlgi (a) yazıda; ilçe belediyesince Marmara Caddesi'nin yayalaştırılması hususunda çeşitli başvurularına istinaden Başkanlığımızın gönderdiği cevabi yazılarında; - Avcılar Katlı Kavşağı Rehabilitasyon Projesi'nin Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesi ile entegre edilmesi. - Trafik yönlendirildiği alternatif cadde ve sokakların rahat akabilmesi için gerekli zemin altı, zemin üstü ve ada içi otopark alanlarının giriş-çıkışlarını da gösterecek şekilde meydan dahil ulaşım planının hazırlanmasının istendiği, Bu isteğimiz doğrultusunda Başkanlık onayının alındığı ve bu onaya göre; Marmara Caddesi ve Yakın Çevresi Şehircel Tasarım ve Mimari Avan Projesi'nin yürürlükteki imar planı ve halihazır durumu ile Başkanlığımızca önerilen kavşak projeleri dikkate alınarak tadili, kamu yararına uygunluk sağlanarak entegre edilmesi, son aşamada da plan tadili yapılarak ilgili mercilere sunulmasının kararlaştırıldığı belirtilmektedir. Ayrıca yazı eki paftalardaki öneri sirkülasyon dikkate alınarak Marmara Caddesi'nin yayalaştırılması ve trafikin çevre caddelerde sirkülasyonu olacak şekilde bir düzenin getirilmesi istenmektedir. İlgi (b) yazıda ise; proje bitiminde plan değişikliği tekliflerine ilişkin ulaşım görüşlerinin taraflarca yapıldığı, bu sebeple koordinasyonun sağlanması istenmektedir. İlgi yazılar ve öneri yazılar dikkate alınarak Marmara Caddesi Yayalaştırma ve Çevresi Trafik Sirkülasyonu Projesi hazırlanmıştır. Projede yer alan hususlar; - Daha önce UKOME kararı alınan Avcılar Katlı Kavşağı Projesi ile entegre edilmiştir. Ancak sözkonusu katlı kavşak projesinde halen genişletme çalışmaları devam eden Firuzköy Bulvarı ve Bağlariçi Caddesi'nin eski durumu dikkate alındığından bu proje de değişikliğe uğramış ve üniversite önünde farklı bir düzenleme getirilmiştir. - Marmara Caddesi'nin yayalaştırılması ve trafikin çevre yollara dağıtılarak verilmesi ancak otoparkın yeterliliğinin sağlanması ve trafikin verildiği yollardaki parklanma olayının kaldırılması ile olabilecektir. Bu sebeple İlçe Belediyesinin de halihazır haritaya işleyerek tarafımıza gönderdiği gibi ada içi otoparklarının mutlaka oluşturulması, yayalaştırılan meydan altının otopark olarak düzenlenmesi gerekmektedir. - Şu anda meydana yer alan otobüslerin ve minibüslerin 31.10.2001 tarih ve 2001/47 sayılı İlçe Meclis Kararı'nda kabul edilen "İETT otobüs son durak yeri ve minibüs durağı bekleme yeri" olarak ayrılan alana kaydırılması, ulaşım için Fevzi Çakmak Caddesi, Reşitpaşa Caddesi, Cumhuriyet Caddesi'ni kullanması, meydana ise ring yapması uygun görülmektedir. - Marmara Caddesi'nin yayalaştırılmasına ilişkin yaya yönetmeliği ayrıca hazırlanacaktır. - Uygulamaya geçmeden önce gerekli plan tadilatlarına uyulması gerekmektedir."denilmektedir.			
UKOME'İN KARARI: İlgi (c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu doğrultusunda projenin kabulüne karar verilmiştir.			
Başkan Ali Mümt GÜRTUNA Belediye Başkanı	Üye Altan Raşit CIVAN Genel Sekreter V.	Üye Doç.Dr.Rafet BOZDOĞAN Ulaşım Dai.Bşk.	Üye Yasar AGDEFE İst.Enh.Mdlüğü Tem.
Üye Mesut ŞENKAL TCK 1.Böl.Mdlüğü Tem.	Üye Hikmet ERKUT TCK 17.Bölge Mdlüğü Tem.	Üye Mustafa COŞKUN İETT Gen. Mdlüğü Tem. Katılmadı	Üye Mehmet YILDIRAN TDİ Gen.Mdlüğü Tem.
Üye Reşat ÖZMEN TCDD 1.Bİ.Mdlüğü Tem.	Üye Ufuk TUĞCU İDO San.ve Tic.A.Ş. Tem.	Üye Mikail ARSLAN Ulaşım Koord. Mtd.	Üye Abdurrahman GÜNDOĞDU İst.Ulş.A.Ş. Gen.Mdlüğü Tem. Katılmadı


EK 3: 2005/3-1 sayılı UKOME Kararı

ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI	KARAR	
		NO	2005/3-1
		TARİH	10/05/2005
İLGİ:.....2005/3.....SAYILI GÜNDEM		KOD	
<p>UKOME, İstanbul Büyük Şehir Belediye BaşkanıSn. Dr.Mimar Kadir TOPBAŞ.....Başkanlığında 10/05/2005... gün ve saat 14.00'da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.</p> <p>İLGİ: a) 17/02/2005 tarih ve 2005/1-13 sayılı UKOME Kararı. b) İstanbul Valiliği'nin 28/03/2005 tarih, B.05.1.EGM.4.34.00.41.01.A.BÖL./2578 (D-36) sayılı yazısı. c) Eminönü Belediye Başkanlığı'nın 30/03/2005 tarih ve 5930-5940 sayılı yazısı.</p> <p>TEKLİF: İlgi (a) UKOME Kararı ile "Sirkeci Hocaapaşa Habyar Mahallesi ve Çevresi Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi" uygun görülmüş olup, ayrıca Beyazıt- Sultanahmet- Sirkeci tramvay güzergahı ile Ragıp Gümüşpala Caddesi, Cemil Bilsel Caddesi- Bakırcılar Caddesi arasındaki bölgeyi kapsayan yeni bir yayalaştırma trafik sirkülasyonu proje çalışmasının yapılmasına karar verilmiştir.</p> <p>Bu karara istinaden bölgede yapılan çalışmalarla ekli, "Eminönü İlçesi, Ragıp Gümüşpala Caddesi- Prof. Dr.Cemil Bilsel Caddesi- Nuruosmaniye Caddesi ve Ankara Caddesi Arası Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi" hazırlanmış olup, bu proje kapsamında aşağıda belirtilen; cadde ve sokakların trafiğe kapatılarak yayalaştırılması öngörülmüştür. Bu cadde ve sokaklarda günün her saatinde ambulans, itfaiye, emniyet araçlarının girebilmesine, yükleme- indirme- boşaltma ve servis hizmetlerinin ise 20.00- 06.00 saatleri arasında yapılabilmesine imkan tanınacak şekilde düzenlemelerin yapılması uygun görülmektedir.</p> <p>Ayrıca ilgi (a) UKOME kararıyla yayalaştırılması öngörülen Şeyhülislam Hayri Efendi Caddesi ile Sultan Hamam Sokak'ın bu proje kapsamında Hamidiye Caddesi ile Aşır Efendi Caddesi'nin birbirine bağlantısını sağlaması açısından trafiğe açılması gerekli görülmüş olup, ilgi (c) Eminönü Belediye Başkanlığı yazısında da Ragıp Gümüşpala Caddesi- Prof.Dr. Cemil Bilsel Caddesi- Nuruosmaniye Caddesi ve Ankara Caddeleri arasında kalan bölgede öngörülen yayalaştırma ve trafik sirkülasyonu düzenlemesinin uygun görüldüğü bildirilmiştir.</p> <p>İlgi (b) İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğü yazısında; Bakırcılar ile Mercan Caddesi'ne her iki yönde de parkmetre konulmaması belirtildiğinden bu caddelerdeki parkmetrelerin iptal edilmesi ve ekli "Eminönü İlçesi, Ragıp Gümüşpala Caddesi- Prof. Dr.Cemil Bilsel Caddesi- Nuruosmaniye Caddesi ve Ankara Caddesi Arası Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi" kapsamında aşağıda belirtilen cadde ve sokakların yayalaştırılması teklif edilmektedir.</p>			
TRAFİĞE KAPATILACAK CADDE VE SOKAKLAR			
Ağa Sokak	Küçük Yıldızhan Sokak		
Alaca Hamam Caddesi	Limoncu Sokak		
Arifpaşa Sokak	Lütfullah Sokak		
Asmaaltı Caddesi	Macuncu Sokak		
Aynacılar Sokak	Mahmutpaşa Hamamı Sokak		
Balkapanı Sokak	Mahmutpaşa Yokuşu		
Bestekar Basri Sokak	Mangalçı Sokak		
Bezciler Sokak	Marpuccular Caddesi		
Büyükbaş Sokak	Mengene Çıkmazı		
Cağaloğlu Hamamı Sokak	Mercan Cami Çıkmazı		
Celal Ferdi Gökçay Sokak	Molla Feneri Sokak		
Cemal Nadir Sokak(Bir Kısmı)	Mühürdar Emin Paşa Sokak		
Cömert Türk Sokak	Nargileci Sokak		
Çadırcılar Caddesi	Narlı Bahçe Sokak		
Çakmacılar Yokuşu	Nasuhiye Sokak		

EK 3: 2005/3-1 sayılı UKOME Kararı

Çarkçılar Sokak	Necip Efendi Sokak
Çarşıkapı Nuru Sokak	Örtücüler Kapısı Sokak
Çeridehane Sokak	Paçacı Sokak
Çeşneci Sokak	Paşa Cami Sokak
Çökelik Sokak	Rastıkçı Sokak
Çuhacıhanı Sokak	Sabuncu Hanı Sokak
Deveoğlu Yokuşu Sokak	Saka Mehmet Sokak
Direkli Hanı Sokak	Sandalyeciler Sokak
Fındıkçılar Sokak	Selvili Mescit Sokak
Fincancılar Sokak	Sultan Mektebi Sokak
Gümüş Haneli Sokak	Sultan Mektebi Çıkmazı
Hacı Küçük Sokak	Şeker Ahmet Paşa Sokak
Hakkı Tarık Us Sokak	Şeyh Davut Hanı Sokak
Han Arkası Çıkmazı	Tahmis Sokak
Hanımeli Sokak	Tarakçılar Caddesi
Hasırcılar Caddesi	Tahtakale Caddesi
Havaşça Şahin Sokak	Tarakçılar Hanı Sokak
İmameci Sokak	Tasvir Sokak
Kadioğlu Sokak	Taşsavaklar Sokak
Kalçın Sokak	Tesbihci Sokak
Kaputçular Sokak,	Teskereci Sokak
Katırcıoğlu Sokak	Tığcılar Sokak
Kefeli Han Sokak	Tomruk Sokak
Kılıççılar Sokak	Uzunçarşı Caddesi
Kızıllıhan Sokak	Yavuz Adem Sokak
Köprücü Sokak	Yeşil Dibekli Sokak
Kutlucu Sokak	Yorgancılar Caddesi
Kutucular Caddesi	

UKOME’NİN KARARI: Teklifin kabulüne karar verilmiştir.


Başkan 1 Dr.Mimar Kadir TOPBAŞ Belediye Başkanı
Üye Prof.Dr.Ramazan EVREN Genel Sekreter
Üye Doç.Dr.Rafet BOZDOĞAN Ulaşım Daire Başkanı
Üye Mehmet SELVİ İst.Ern.Mdl.Tem.
Üye Yunus BALTA Fen İşl.Dai.Bşk.
Üye Recep ATMACA TCK 1.Bl.Mdl.Tem.
Üye Engin BAYRAM TCK 17.Böl.Mdl.Tem.
Üye C. Mahmut SOLAK İl.İd. Kom.Tem.
Üye Mustafa HATİPOĞLU İST.İst.Mdl.Tem.
Üye Engin ÖNGEN TDİ Gen.Mdl.Tem. (Katılmadı)
Üye Metin AKBAŞ TCDD 1.Böl.Mdl.Tem.
Üye Ufuk TUĞCU İDO San.ve Tic.A.Ş.Tem.
Üye Özkan EKER Ulaşım Koord.Md.
Üye Mehmet KARIVECİ İst.Ulş.A.Ş.Gen.Mdl.Tem.
Üye Ender KURT Den.Müs.İst.Böl.Mdl.Tem. (Katılmadı)

EK 4: 2008/3-2 sayılı UKOME Kararı

ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI		KARAR NO TARİH KOD
İLGİ:.....2008/3.....SAYILI GÜNDEM			
UKOME, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Sn. Kadir TOPBAŞ.....Başkanlığında 02/04/2008... gün ve saat10.00.....'da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.			
İLGİ: a) Eminönü Belediye Başkanlığı Fen İşleri Müdürlüğü'nün 19.02.2008 tarih ve 604-398 sayılı yazısı. b) 10.05.2005 tarih ve 2005/3-1 sayılı UKOME Kararı. c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'nün 28/02/2008 tarihli raporu. d) UTK'nın 28/02/2008 tarih, UTK2008/7-13 sayılı kararı. e) 13/03/2008 tarih, 2008/2-8 sayılı UKOME Kararı.			
TEKLİF: Eminönü İlçesi, Ragıp Gümüş Pala Caddesi-Prf. Cemil Bırsel Caddesi-Nuru Osmaniye Caddesi ve Ankara Caddesi Arası Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyonu Revizyon Projesi			
UTK'NIN KARARI: İlgili (d) Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu Kararında; "İlgili (c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda; "İlgili (a) yazıda; Eminönü İlçesi, Sururi Mahallesi, Tarakçı Caferaga ve Sultan Mektebi Sokaklarının yayalaştırılması istenmektedir. Yerinde yapılan inceleme sonucunda, Sururi Mahallesi, Tarakçı Caferaga ve Sultan Mektebi Sokaklarının yayalaştırılması uygun görülmüştür. Söz konusu yerle ilgili daha önce alınan ilgi (b) UKOME Kararlı proje "Eminönü İlçesi Ragıp Gümüş Pala Caddesi-Prf. Cemil Bırsel Caddesi-Nuru Osmaniye Caddesi ve Ankara Caddesi Arası Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyonu Projesi" yeniden revize edilmiştir. - Resmî araçların, Vilayet araçlarının, Konsolosluk araçlarının, Zabıta-Polis araçlarının, PTT ve Bankalara ait zırhlı araçların, itfaiye ve cankurtaran araçlarının 24 saat giriş-çıkış yapması serbesttir. Ancak yayalara bırakılmış alanlarda park yapılması yasaktır. - Yaya Bölgesi içerisinde yer alan bina ve işyerleri, yükleme boşaltma ve diğer ihtiyaçlarını her gün gece 20:00 den sabah 7:00 e kadar yaya bölgesine girerek yapabileceklerdir. - Yaya bölgesine giren araçların kontrolleri, İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kontrol Daire Başkanlığı'nca yapılacaktır. - Yaya bölgesi içerisinde seyyar satıcıların bulunması yasaktır. Revize edilen "Eminönü İlçesi Ragıp Gümüş Pala Caddesi-Prf. Cemil Bırsel Caddesi-Nuru Osmaniye Caddesi ve Ankara Caddesi Arası Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyonu Revizyon Projesi" ektedir" denilmektedir. Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu'nca yapılan incelemede; İlgili (c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu ve eki projeye göre uygulama yapılması ulaşım ve trafik açısından uygun görülmüştür."denilmektedir.			
UKOME'NİN KARARI: UTK kararının kabulüne karar verilmiştir.			
Başkan Kadir TOPBAŞ Belediye Başkanı	Üye Mesut PEKTAŞ Genel Sekreter	Üye Muzaffer HACIMUSTAFAOĞLU Genel Sekreter Yard.	Üye Muzaffer HACIMUSTAFAOĞLU Ulaşım Daire Başkanı
Üye Adnan ÜZMEZ 1. İnci Ordu Kom. Loj. Bşk. Tem.	Üye Cemal ÇOLAK İl. San. Kom. Tem.	Üye Yayuz GEÇİM San. İş. Kom. Tem.	Üye Ali KABAASLAN 1. Müluk Müş.
Üye Ömer BAYLAR TCK Gen. Md. Tem.	Üye Erdogan TIKIÇ Denizcilik Müs. Tem.	Üye Erdogan BOZKURT DHMI Gen. Md. Tem.	Üye Metin AKBAŞ TCDD 1. Bölge. Md.
Üye Fahri KARAOZMAN İBİT Gen. Md. Tem.	Üye Uluk TUĞCU İDO San. ve Tic. A.Ş. Gn. Md.	Üye Ömer YILDIZ İst. Ulaş. A.Ş. Gen. Md.	Üye Ozkan EKER Ulaşım Koordin. Md.
			Üye Gürsel FIRAT İst. Em. Md. Tem.
			Üye Abdullah İZAK Gen. İş. Daire Bşk.
			Üye M. Ziya ERDEM DLH Gen. Md. Tem.
			Üye Ali AĞSLAN Tıp. Ulaş. Hiz. Md.

EK 5: 2009/3-2 sayılı UKOME Kararı






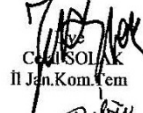
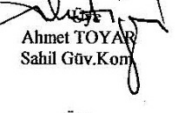
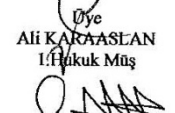
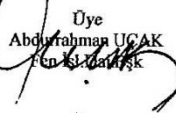
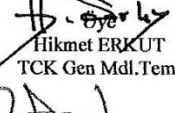
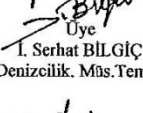
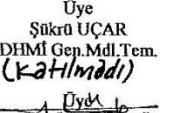
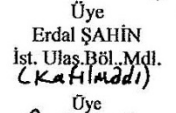
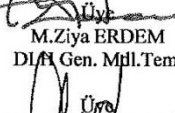
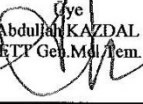
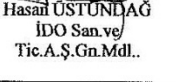
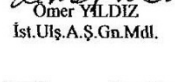

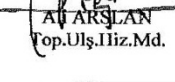
ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI	NO	2009/3-2
		TARİH	25.06.2009
İLGİ:.....2009/3.....SAYILI GÜNDEM		KOD	
UKOME, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreteri... Sn. Sabri DERELİ.....Başkanlığında25/06/2009... gün ve saat ...14.00...’da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.			
İLGİ : a) İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğü’nün 25.12.2008 tarih ve 2008/9803-1(D-27) sayılı yazısı. b)13.10.2008 tarih ve 2008/26-11 sayılı UTK Kararı c) 19.06.2009 tarihli Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu.			
TEKLİF: Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, Sultanahmet ve Ayasofya Meydanı Yayalaştırma Projesi.			
RAPOR: İlgi (c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda; “Müdürlüğümüzce yapılan “Fatih-Eminönü İlçeleri Genelinde Geometrik Düzenleme ve Sirkülasyon Projesi” kapsamında, Sultanahmet ve Ayasofya bölgesinin tarihi-turistik yer olması sebebiyle, ziyaretçilerin ve yayaların rahat gezebilmesi, yaya güvenliğinin sağlanabilmesi ve tarihi yarımadaı araç trafiğinden mümkün olduğunca arındırılması amacıyla cadde ve sokakların yayalaştırılması öngörülmüştür. Hazırlanan proje görüş alınmak üzere İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğü’ne gönderilmiş ve Emniyet Müdürlüğü uygunluk görüşü ilgi (a) yazı ile tarafımıza iletilmiş olup, ilgi (b) “ Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, Sultanahmet ve Ayasofya Meydanı Yayalaştırma Projesi ” nin UTK Kararı alınmıştır.			
Projede önerilen yaya alanları; -Yerebatan Caddesi -Bab-ı Humayun Caddesi -Kabasakal Caddesi -At Meydanı Sokak -Ayasofya Meydanı Sokak -Ticarethane Sokak -Tevkifhane Sokak -Seyit Hasan Sokak -Utangaç Sokak -Kutlugün Sokak -Dalbastı Sokağı kapsamaktadır.			
Yaya Bölgesinde; <ul style="list-style-type: none">• Resmi kurumlara ait araçların - İtfaiye ve Cankurtaran araçlarının - Turizm Müdürlüğü ve Müze Müdürlüğüne ait araçların - Polis ve Zabıta araçlarının 24 saat giriş-çıkış yapmaları serbesttir. Ancak yaya bölgesinde bekleme ve park yapmaları yasaktır.• Bölgede yapılacak inşaat ve onarım faaliyetleri için UTK’dan izin alınması gerekmektedir.			

(Handwritten signatures and initials)

EK 5: 2009/3-2 sayılı UKOME Kararı

Bu şartlar doğrultusunda ilgi (b) UTK kararlı "Fatih-Eminönü İlçeleri Genelinde Geometrik Düzenleme ve Sirkülasyon Projesi" kapsamında "Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, Sultanahmet ve Ayasofya Meydanı Yayalaştırma Projesi" ektedir." denilmektedir.

UKOME'NİN KARARI: Teklif edilen yaya alanlarından sadece Ayasofya Meydanı Sokak'ın yayalaştırılmasına, bölgede yeni bir yayalaştırma projesi yapılacağından diğerlerinin daha sonra değerlendirilmesine ve sözkonusu alan içinde kalan İl Trafik Komisyon Kararlı taksi durağının iptal edilmesine ulaşım ve trafik açısından uygun görülmüştür.

 Başkan Sabri DERELE Genel Sekreter V.	 Üye Muzaffer HACIMUSTAFA ÖGÜT Genel Sekreter Yrd.	 Üye Muzaffer HACIMUSTAFA ÖGÜT Ulaşım Daire Başkanı	 Üye Ali Kemal HANLI İst.Emin.Mdl. Tem.	 Üye Cahit ÜNSAL 1. Ordu Kom.Loş.Bşk. Tem.
 Üye Cahit SOLAK İl Jân.Kom. Tem.	 Üye Ahmet TOYAR Sahil Gv.Kom.	 Üye Ali KARASLAN İ.Hukuk Mş.	 Üye Abdurrahman UÇAK Gen.İst.Ş.Bşk.	 Üye Hikmet ERKUT TCK Gen Mdl.Tem.
 Üye I. Serhat BİLGİÇ Denizcilik. Ms.Tem.	 Üye Şükrü UÇAR DHMİ Gp.Mdl.Tem. (Katılmadı)	 Üye C. Yaşar TANGÜL TCDD 1.Bölge.Mdl.	 Üye Erdal ŞAHİN İst. Ulaş.Bl.,Mdl. (Katılmadı)	 Üye M.Ziya ERDEM DİM Gen. Mdl.Tem.
 Üye Abdullah KAZDAL İETT Gen. Mdl. Tem.	 Üye Hasan ÜSTNDAG İDO San.ve Tic.A.Ş.Gn.Mdl.	 Üye Omer YILDIZ İst.Ulaş.A.Ş.Gn.Mdl.	 Üye Bedir ÇİFTÇİ Ulaşım Koord.Mdl.V.	 Üye Ali ARSLAN Top.Ulaş.İliz.Md.

EK 6: 2010/2-4 sayılı UKOME Kararı

ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK.		KARAR
	ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ		NO 2010/2-4
	KARARI		TARİH 22.04.2010
İLGİ:.....2010/2.....SAYILI GÜNDEM			KOD
UKOME, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreteri.... Sn. Adem BAŞTÜRK....Başkanlığında 22/04/2010 22/04/2010... gün ve saat ...14.00...’da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı. Sabri DERELİ			
İLGİ: a) İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı Koruma Uygulama ve Denetim Müdürlüğü’nün 24.11.2009 tarih ve Gd.2264459 sayılı yazısı. b) İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğü’nün 09.02.2010 tarih ve 2010/3802-1-P-158 (D-27) sayılı yazısı. c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü’nün 01.03.2010 tarihli raporu. d) Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu’nun (UTK) 10.03.2010 tarih, UTK2010/7-5 sayılı kararı.			
TEKLİF: Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, Şehsuvarbey Sokak ve Pideci Sokağın yayalaştırma projesi			
ULAŞIM VE TRAFİK DÜZENLEME KOMİSYONU KARARI:			
İlgi (d) UTK Kararında; “İlgi (c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda; “İlgi (a) yazıda; 2863/5226 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve mevzuatı uyarınca, tarihi ve kültürel değerlerin ortaya çıkarılması, tescilli eski eserlerin özgün kimlik ve değerlerinin korunması konuları da görevli ve yetkili olduğu bu anlamda Fatih (Eminönü) İlçesi, Küçük Ayasofya Mahallesi, Şehsuvarbey Sokak üzerinde bulunan sivil mimari yapı örneği olan ahşap yapıların restorasyon, cephe yenileme gibi çalışmalarının yapıldığı belirtilerek; bu yapıların korunmasının sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi, İstanbul 2010 Kültür Başkenti Çalışmaları kapsamında yabancı konukların gezip görebileceği kültür mirası olan ahşap yapı örneklerinin sokak boyunca sıralandığı, konut bölgesi niteliğinde olan ve Kadırga Parkına açılan Şehsuvarbey Sokak’ın yayalaştırılması talep edilmektedir. Tarafımıza iletilen ilgi (b) yazıda; İstanbul 2010 Kültür Başkenti Çalışmaları kapsamında yabancı konukların gezip görebileceği kültür mirası olan ahşap yapı örneklerinin sokak boyunca sıralandığı, konut bölgesi niteliğinde olan ve Kadırga Parkına açılan Şehsuvarbey Sokak’ın yayalaştırılmasında trafik yönünden herhangi bir sakınca olmadığı, sokağın kapatılması halinde bu sokağa bağlantısı olan Pideci Sokağında araç trafiğine kapatılmasında herhangi bir sakınca bulunmadığı belirtilmiştir. Konuyla ilgili “Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, Şehsuvarbey Sokak ve Pideci Sokağın Yayalaştırma Projesi” hazırlanmıştır. Söz konusu projeye göre; - Şehsuvarbey Sokak ve Pideci Sokak Yayalaştırılmıştır. Yayalaştırılan bölgede; - Resmi araçların, Vilayet araçlarının, Konsolosluk araçlarının, Zabita-Polis araçlarının, PTT ve Bankalara ait zirhli araçların, itfaiye ve cankurtaran araçlarının 24 saat giriş-çıkış yapması serbesttir. Ancak yayalara bırakılmış alanlarda park yapılması yasaktır. - Yaya Bölgesi içerisinde yer alan bina ve işyerlerinin yüklenme boşaltma ve diğer ihtiyaçları her gün gece 20:00 den sabah 7:00 e kadar yaya bölgesine girerek yapabileceklerdir. - Yaya bölgesine giren araçların kontrolleri İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kontrol Daire Başkanlığı’na yapılacaktır. - Yaya bölgesi içerisinde seyyar satıcıların bulunması yasaktır. Konunun Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu’nda incelenerek UKOME’YE sunulması” talep edilmektedir. Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu’na yapılan incelemede; İlgili (c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu ve eki projeye göre uygulama yapılması ulaşım ve trafik açısından uygun görülmüştür.”denilmektedir.			
UKOME’NİN KARARI: Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu doğrultusunda teklifin kabulüne karar verilmiştir.			
Başkan Adem BAŞTÜRK Genel Sekreter	Üye Muzaffer HACİMUSTAFAOĞLU Genel Sekreter	Üye Dursun BALCIOĞLU Ulaşım Daire Başkanı	Üye Özay BULDUK İst.Emn.Mdl.Tem.
Üye Cemil SOLAK İl.İn.Kom.Tem.	Üye Albay Yavuz GEÇİM Sahil Gdv.Kom.	Üye Mustafa KARAKAŞ Hukuk Müşaviri	Üye Abdurrahman UÇAK Fetih D.Bşk.
Üye Savaş SEYİTUN Denizcilik Müs.Tem.	Üye Hüseyin İNCE BHMJ Gen.Mdl.Tem.	Üye C.Yaşar TANGÜL TCDD 1.Bölge.Mdl.	Üye Veli ATILGAN İst. Ulaş.Böl.Mdl.
Üye Mümin KARVEÇİ İETT Gen.Mdl.Tem.	Üye Ufuk TUĞCU İDO San.ve Tic.A.Ş.Gen.Mdl. (Katılmadı)	Üye Ömer YILDIZ İst.Ulaş.A.Ş.Gen.Mdl.	Üye Adil KARAIŞMAIOĞLU Ulaşım Koord.Mdl.
			Üye İs.Alb. Cevat GÖĞÜŞ 1. Ordu Kom.Loç.Bşk.Tem (Katılmadı) Üye Hikmet ERKUT TCK Gen. Mdl.Tem. Üye Sırac KARAYAGIZ DLH Gen. Mdl.Tem.

EK 7: 2010/3-3 sayılı UKOME Kararı

ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI	KARAR
		NO TARİH KOD
İLGİ:.....2010/3.....SAYILI GÜNDEM		2010/3-3 20.05.2010
<p>UKOME, İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreteri.... Sn. Adem BAŞTÜRK.....Başkanlığında20/05/2010... gün ve saat ...14.00...’da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.</p> <p>İLGİ: a) 25.06.2009 tarih ve 2009/3-2 sayılı UKOME Kararı. b) İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğünün 06.04.2010 tarih ve B.05.EGM.4.34.00.41.02.2010/14032-1.P-592-1(D-27) sayılı yazısı. c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü’nün 18.05.2010 tarihli raporu.</p> <p>TEKLİF: Sultanahmet Meydanı civarındaki yolların yayalaştırması shuttle güzergahı ve alt alan yönetimi teklifi.</p> <p>ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ RAPORU: İlgi (c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda; “İlgi (a) UKOME Kararı ile; Fatih İlçesi Sultanahmet ve Ayasofya Meydanı Yayalaştırma Projesi kapsamında Sultanahmet Meydanı Ayasofya Cami Önü (Ayasofya Meydanı Sokağı) yayalaştırma kararı alınmıştır. Bu yayalaştırma projesi yerinde uygulanmış, Ayasofya Cami önündeki turist otobüsleri ve küçük araçların parklanmalarının önüne geçilmiştir. Söz konusu yerdeki karmaşa önlenerek önemli bir yaya bölgesi ortaya çıkmıştır.</p> <p>Ancak kültür başkenti olan şehrimizin kültür ve tarih merkezi olan Sultanahmet Meydanının tamamı ile çevresinde bulunan diğer sokaklarında yayalaştırılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu hususta Emniyet Müdürlüğüne daha önce görüş sorulmuş, ilgi (b) yazı ile Emniyet Müdürlüğü otobüslerin bu bölgeye girmemesi koşuluyla yayalaştırmasına uygun görülmüştür.</p> <p>Yayalaştırmaya müteakip kruvaze ile gelen yolcuların bölgeye taşınması ile ilgili İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nce oluşturulacak “Alt Alan Yönetimi” yetkili olacaktır.</p> <p>Konuyla ilgili; “Fatih İlçesi Eminönü Bölgesi, Sultanahmet ve Civarı Yayalaştırma Projesi” ile “Alan Yönetim Sistemi, Turistler Otobüsleri Park Alanı ve Shuttle Güzergahı” hazırlanmıştır.</p> <p>Yayalaştırma; Ek projede gösterildiği şekilde mevcut “Sultanahmet Meydanı Yayalaştırma Kararına” ek olarak projede gösterilen; * Bab-ı Hümayun Caddesi, * Tevfikhane Sokak, * Kutlugün Sokak, * Seyit Hasan Sokak, * Utangaç Sokak, * Dalbastı Sokak, * Kabasakal Caddesi, * Atmeydanı Caddesi, * Ticarethane Sokak, * Yerebatan Caddesi, yürüyüş ve turistik alan haline getirilebilmesi için yayalaştırılmıştır.</p> <p>Yayalaştırılan bölgede; - Resmî araçların, Vilayet araçlarının, konsolosluk araçlarının, Zabıta-Polis araçlarının, PTT ve Banka Zırlı araçlarının, İtfaiye ve Cankurtaran Araçlarının 24 saat giriş-çıkışı ile Shuttle Bus ların ring yapması serbesttir. Ancak park yapılması yasaktır. - Yaya bölgesi içinde yer alan bina ve işyerlerine yüklem boşaltma ve diğer ihtiyaçlarını Yaz aylarında (Haziran-Temmuz-Ağustos-Eylül) gece 23:00 den sabah 08:00 `e, Kış aylarında gece 21:00`den sabah 08:00 `e kadar yayalaştırılmış bölgeye girerek yapabileceklerdir.</p>		

EK 7: 2010/3-3 sayılı UKOME Kararı

Alan Yönetim Sistemi:

Yaya bölgesine araç giriş-çıkış ile shuttle güzergahı kontrolleri İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığınca oluşturulacak "Alan Yönetim Sistemi" ile sağlanacaktır.

Shuttle Güzergahı:

Turist otobüsleri için ise Sultanahmet Meydanının güney yönünde sahilde bulunan Kennedy Caddesi üzerindeki iki adet otobüs park alanı belirlenmiş olup;

Shuttle için yaya bölgesi içinde oluşturulacak shuttle indirme-bindirme otoparklarından turistler inerek bölgedeki yaya olarak geziler tamamlanacak, tekrar shuttler ile turist otobüs park yerine ulaştırılacaklardır.

Turist otobüsleri parkı olan alandan shuttle ile alınan turistler; Ahırkapı Caddesi - İshakpaşa Caddesi üzerinden yayalaştırılmış alana girerek (yayalaştırılmış alan başlangıcı) Bab-ı Hümayun Caddesi - Kabasakal Caddesi devamında mevcut İspark otoparkına giriş yapacak, (buradaki tarihi alan Topkapı Sarayı, Ayasofya ve civarı gezilip) ardından Kabasakal Caddesi - Yerebatan Caddesi (yayalaştırılmış alan sonu)- Prof.Dr.Kazım İsmail Gürkan Caddesi - Bab-ı Ali Caddesi - Şeref Efendi Sokak - Vezirhan Caddesini gelerek Çemberlitaş İspark Otoparkına giriş yapacak, (buradaki tarihi alan Kapalı Çarşı, Nuruosmaniye ve civarı gezilip) ardından Vezirhan Caddesi - Peykhane Caddesi - Üçler Sokak - Nakışbent Sokak - Şifa Hamamı Sokak - Küçük Ayasofya Caddesi bitiminden Kennedy Caddesi üzerinde bulunan otobüs park alanına dönüşünün ring olarak yapılmasının bölge trafiği açısından uygun olacağı kanaatine varılmıştır."denilmektedir.

UKOME'NİN KARARI: Teklifin kabulüne karar verilmiştir.

Başkan
Adem BAŞTÜRK
Genel Sekreter

Üye
Muzaffer
HAÇIMUSTAFAOĞLU
Genel Sekreter Yrd.

Üye
Dönme BAŞTÜNGÜLÜ
Ulaşım Daire Başkanı

Üye
Özay BELDUK
İst.Ümn.Mdl. Tem.

Üye
İs.Alb. Cevat GÖGÜŞ
1. Ordu Kom.Loç.Bşk.Tem

Üye
Cem SOLAKI
İl.İn.Kom.Tem

Üye
Albay Yusuf GEÇİM
Sahil Gdv.Kom.

Üye
Ali KARAAŞLAN
1. Bölge Müş

Üye
Abdurrahman İÇAK
İst.Ümn.Mdl. Bşk.

Üye
Hikmet ERKUT
TCK Gen Mdl.Tem.

Üye
Zahid DAVAS
Denizcilik.Mas.Tem

Üye
Hidayet İnan İNCE
DHMI Gen.Mdl.Tem.

Üye
C.Yaşar FANGÜL
TCDD 1.Bölge.Mdl.

Üye
Veli ATILGAN
İst. Ulaş.Böl.Mdl.

Üye
M.Ziya ERDEM
DLH Gen. Mdl.Tem.

Üye
Hayri BARAÇLI
İETT Gen.Md.Tem.

Üye
Mustafa MUTLU
İDO San.ve
Tic.A.Ş.Gn.Mdl.

Üye
A. İrfan ÖYGÜN
İst.Ulaş.A.Ş.Gn.Mdl.

Üye
Adn KARAIŞMAILOĞLU
Ulaşım Koord.Md.

Üye
Ali ARSLAN
Top.Ulaş.Hiz.Md.

EK 8: 2010/5-3 sayılı UKOME Kararı

ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI		KARAR
		NO	2010/5-3
		TARİH	07.07.2010
İLGİ:.....2010/5.....SAYILI GÜNDEM		KOD	
<p>UKOME, İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreteri.... Sn. Adem BAŞTÜRK.....Başkanlığında07/07/2010... gün ve saat ...14.00...’da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.</p> <p>İLGİ: a) Fatih Belediye Başkanlığının 21.01.2010 tarih ve 239 sayılı yazısı. b) 31.03.2010 tarih ve 2010/11-4 sayılı UTK Kararı. c) İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğü’nün 31.05.2010 tarih ve B.05.EGM.4.34.00.41.02.2010/23994-1P-979-(D-27)/T sayılı yazısı. d) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü’nün 05.07.2010 tarihli raporu.</p> <p>TEKLİF: Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, Hobyar Mahallesi (Doğubank civarı), Arpacılar Sokak, Mimar Vedat Sokak, Büyük Postane Sokak, Yalıköşkü Sokak, Hamidiye Caddesi Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi</p> <p>ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ RAPORU: İlgi (d) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda; “İlgi (a) yazıda; Fatih İlçesi, sınırları içerisinde bulunan cadde ve sokakların turizm ve ticaret açısından önemli bir bölge olduğu yoğun insan ve araç trafiği taşınması nedeniyle gün içinde (10:00- 19:00) saatleri arasında araç trafiğine kapatılması hususunda gereğinin yapılması istenmektedir.</p> <p>2010 Avrupa Kültür Başkenti İstanbul’un tarihi yarımadası Eminönü, yerli ve yabancı turistlerin yoğun olduğu bir bölgedir. Müdürlüğümüzce “Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, Hobyar Mahallesi Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi” hazırlanmış ve ilgi (b) UTK Kararı alınmıştır. Bu projede yayalaştırma sonucunda, dar sokaklara sahip olan çarşı alanında yaya dolaşımını rahatlatarak, trafik yükünü azaltacak ve insanların alışveriş, gezi ihtiyaçlarını taşıtların yarattığı tehlikeden, gürültü ve hava kirliliğinden arındırılmış olarak daha sağlıklı gerçekleştirilmesini sağlayacaktır. Emniyet Müdürlüğü’nün ilgi (c) yazısı ile “yapılacak olan yayalaştırma projesinin bölge trafiğini ve yaya geçişlerine oldukça fayda sağlayacağından planlanan bu düzenlemenin uygun olduğu” belirtilmektedir.</p> <p>Söz konusu projeye göre; - Arpacılar Caddesi - Mimar Vedat Sokak - Büyük Postane Sokak - Yalıköşkü Caddesi - Hamidiye Caddesi</p> <p>yayalaştırılmış olup, Aşirefendi Sokağın trafik sirkülasyonu ise Ankara Caddesi istikametine doğru değiştirilmiştir.</p>			

EK 8: 2010/5-3 sayılı UKOME Kararı

Yayalaştırılan bölgede;

- Resmi araçların, Vilayet araçlarının, Konsolosluk araçlarının, Zabıta-Polis araçlarının, PTT ve Bankalara ait zırhlı araçların, itfaiye ve cankurtaran araçlarınının 24 saat giriş-çıkış yapması serbesttir. Ancak yayalara bırakılmış alanlarda park yapılması yasaktır.
- Yaya Bölgesi içerisinde yer alan bina ve işyerlerinin yüklenme boşaltma ve diğer ihtiyaçları her gün gece 20:00 den sabah 10:00 e kadar yaya bölgesine girerek yapabileceklerdir.
- Yaya bölgesine giren araçların kontrolleri İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kontrol Daire Başkanlığı'nca ve Fatih Belediyesi Zabıta Müdürlüğü tarafından yapılacaktır.
- Yaya bölgesi içerisinde seyyar satıcıların bulunması yasaktır.

Konunun Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu'nda incelenerek UKOME 'ye sunulması" teklif edilmektedir.

UKOME'NİN KARARI: Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu doğrultusunda yaz saati uygulaması yapıldığında gün içinde 10.00-20.00 saatleri arasında, kış saati uygulamasına geçildiğinde gün içinde 10.00-18.00 saatleri arasında araç trafiğine kapatılması şartıyla teklifin kabulüne karar verilmiştir.

Başkan Adem BAŞTÜRK Genel Sekreter	Üye Mehmet HACIMUSTAFAOĞLU Genel Sekreter YMK	Üye Dursun BALCIOĞLU Ulaşım Daire Başkanı	Üye Ahmet ŞİRİNGİN İst. Emn. Mdl. Tem.	Üye Osman ÖZGÜLEŞ 1. Ordu Kom. Loj. Bşk. Tem.
Üye Zelal SOĞAK 1. Jan. Kom. Tem.	Üye H.A. GİNDİK Saha Güv. Kom.	Üye Ali KARAYSLAN 1. Trafik Müş.	Üye Abdurrahman UCAK 1. Trafik Bşk.	Üye Hikmet ERKUT TCK Gen. Mdl. Tem.
Üye Mustafa AZMAN Denizcilik Müs. Tem.	Üye Hıdır İlhan İNCE DHMI Gen. Mdl. Tem. (Kadıncıca)	Üye İsmail ÖZDEMİR TCDD 1. Bölge Mdl.	Üye Vahit ATILGAN İst. Ulaş. Böl. Mdl.	Üye Şirac KARAYPAÇI DLH Gen. Mdl. Tem.
Üye Hayri BARAÇLI İETT Gen. Mdl. Tem.	Üye Mustafa MUTLU İDO San. ve Tic. A. Ş. Gn. Mdl.	Üye A. Hasan UYGUN İst. Ulaş. A. Ş. Gn. Mdl.	Üye Adil KARAIMAİLİOĞLU Ulaşım Koordin. Mdl.	Üye Burhan KALE Top. Ulaş. Mdl.

EK 9: 2010/9-7 sayılı UKOME Kararı

ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI		KARAR
		NO	2010/9-7
		TARİH	30.12.2010
İLGİ:.....2010/9.....SAYILI GÜNDEM		KOD	
<p>UKOME, İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreteri.... Sn. Adem BAŞTÜRK.....Başkanlığında30/12/2010... gün ve saat ...14.00...’da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.</p> <p>İLGİ: a) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü’nün 22.12.2010 tarihli raporu. b) Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu (UTK)’nun 22.12.2010 tarih, UTK2010/46-15 sayılı kararı.</p> <p>TEKLİF: Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi Aşirefendi Caddesi ve Vasıfçınar Caddesi yayalaştırma teklifi.</p> <p>ULAŞIM VE TRAFİK DÜZENLEME KOMİSYONU (UTK)’NUN KARARI: İlgi (b) UTK Kararında; “İlgi Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda; “Fatih Belediyesi ile yapılan şifai görüşmelerde Fatih İlçesi, sınırları içerisinde bulunan cadde ve sokakların turizm ve ticaret açısından önemli bir bölge olduğu yoğun insan ve araç trafiği taşıması nedeniyle gün içinde (08:00-20:00) saatleri arasında araç trafiğine kapatılması hususunda gereğinin yapılması istenmektedir.</p> <p>Müdürlüğümüzce yapılan incelemede ek projede 10/05/2005 tarih ve 2005/3-1 sayılı UKOME Kararı ile yayalaştırılmasına karar verilen sokaklardan bir kısmı fiilen yayalaştırılmış bir kısmı ise halen araç trafiğine açık olduğu görülmüştür. Kararı alınan bu sokak ve caddelerden Asmaaltı Caddesi ve Kalçın Sokağın yayalaştırılmasının ulaşım ve trafik açısından uygun olmadığından yayalaştırma kararının iptal edilmesi düşünülmüştür.</p> <p>Müdürlüğümüzce “Fatih İlçesi, Aşirefendi Caddesi-Türkocağı Caddesi-Vasıfçınar Caddesinin Yayalaştırma Projesi” hazırlanmıştır. Bu projede yayalaştırma çalışmasının amacı, dar sokaklara sahip çarşı alanında yaya dolaşımını rahatlatmak, trafik yükünü azaltmak ve insanların alışveriş, gezi ihtiyaçlarını taşıtların yarattığı tehlikeden, gürültü ve hava kirliliğinden arındırılmış olarak daha sağlıklı gerçekleştirilmesini sağlamaktır.</p> <p>Söz konusu projeye göre; - Aşirefendi Caddesi - Türkocağı Caddesi - Vasıfçınar Caddesinin - Hoca Kasım Köprüsü Sokak - Cemal Nağir Sokak - Hoca Hanı Sokak - Fındıklı Remzi Sokak yayalaştırılmıştır.</p> <p>Yayalaştırılması iptal edilen Sokak ve Cadde: - Asmaaltı Caddesi - Kalçın Sokak</p>			

EK 9: 2010/9-7 sayılı UKOME Kararı

Yayalaştırılan bölgede;

Resmi araçların, Vilayet araçlarının, Konsolosluk araçlarının, Zabıta-Polis araçlarının, PTT ve Bankalara ait zırhlı araçların, itfaiye ve cankurtaran araçlarının 24 saat giriş-çıkış yapması serbesttir. Ancak yayalara bırakılmış alanlarda park yapılması yasaktır.

Yaya Bölgesi içerisinde yer alan bina ve işyerlerinin yüklenme boşaltma ve diğer ihtiyaçları her gün gece 18:00 den sabah 10:00'e kadar yaya bölgesine girerek yapabileceklerdir.

Yaya bölgesine giren araçların kontrolleri İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğü, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kontrol Daire Başkanlığı'nca ve Fatih Belediyesi Zabıta Müdürlüğü tarafından yapılacaktır.

Yaya bölgesi içerisinde seyyar satıcıların bulunması yasaktır.

Konunun Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu'nda incelenerek UKOME'YE sunulması" teklif edilmektedir.

Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu'nca yapılan incelemede; İlgili Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu ve eki projeye göre uygulama yapılması ulaşım ve trafik açısından uygun görülmüştür."denilmektedir.

UKOME'NİN KARARI: İlgili (b) UTK Kararı doğrultusunda; söz konusu sokakların yayalaştırılmasına karar verilmiştir.


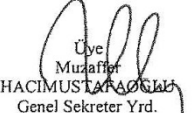
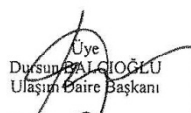
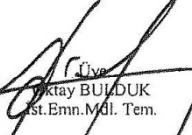
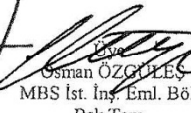
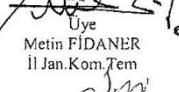
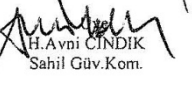
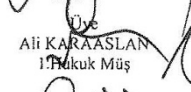
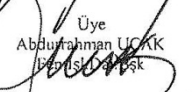

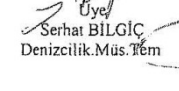
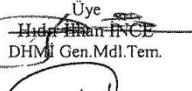
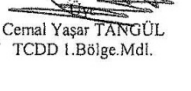
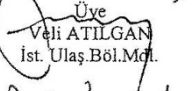
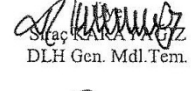
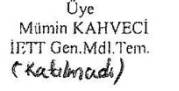
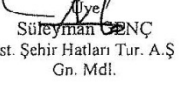
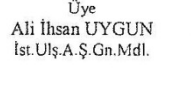
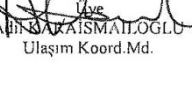
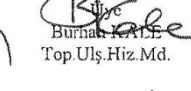
Söz konusu projeye göre;

- Aşirefendi Caddesi
 - Türkocağı Caddesi
 - Vasıfçınar Caddesinin
 - Hoca Kasım Köprüsü Sokak
 - Cemal Nadir Sokak
 - Hoca Hanı Sokak
 - Fındıklı Remzi Sokak
- yayalaştırılmıştır.



Yayalaştırılması iptal edilen Sokak ve Cadde:

- Asmaaltı Caddesi
- Kalçın Sokak

Zherm

 Başkan Adem BAŞTÜRK Genel Sekreter	 Üye Muzaffer HACİMUSLU Genel Sekreter Yrd.	 Üye Dursun BALÇIOĞLU Ulaşım Daire Başkanı	 Üye Oktay BULDUK İst.Emn.Mdl. Tem.	 Üye Osman ÖZGÜLEŞ MBS İst. İnş. Eml. Böl. Bşk. Tem.
 Üye Metin FİDANER İl Jan. Kom. Tem.	 Üye H. Avni CINDİK Sahil Gv. Kom.	 Üye Ali KARAASLAN İ. Trafik Müş.	 Üye Abdurrahman UÇK İst. Ulaş. Böl. Bşk.	 Üye Hikmet ERKUT TCK Gen. Mdl. Tem.
 Üye Serhat BİLGİÇ Denizcilik. Müs. Tem.	 Üye Hüseyin İNCE DHMİ Gen. Mdl. Tem.	 Üye Cemal Yaşar TANGÜL TCDD 1. Bölge. Mdl.	 Üye Veli ATILGAN İst. Ulaş. Böl. Mdl.	 Üye Sıfak KARAKURT DLH Gen. Mdl. Tem.
 Üye Mümin KAHVECİ İETT Gen. Mdl. Tem. (Katılmadı)	 Üye Süleyman ÇENÇ İst. Şehir Hatları Tur. A.Ş. Gn. Mdl.	 Üye Ali İhsan UYGUN İst. Ulaş. A.Ş. Gn. Mdl.	 Üye Ahmet KARASMAZ Ulaşım Koord. Md.	 Üye Burhan KALE Top. Ulaş. Hiz. Md.

EK 10: 2010/9-8 sayılı UKOME Kararı

ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI	KARAR	
		NO	2010/9-8
		TARİH	30.12.2010
İLGİ:.....2010/9.....SAYILI GÜNDEM		KOD	
<p>UKOME, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreteri.... Sn. Adem BAŞTÜRK.....Başkanlığında30/12/2010...' gün ve saat ...14.00...'da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.</p> <p style="text-align: center;"></p> <p>İLGİ: a) Koruma Uygulama ve Denetim Müdürlüğü'nün 27.10.2010 tarih 3524698 sayılı yazısı. b) 20.05.2010 tarih ve 2010/3-3 sayılı UKOME Kararı. c) UKOME Kararı 04.11.2010 tarih 2010/8-4 sayılı Kararı d) 01.12.2010 tarih ve 2010/43-11 sayılı UTK Kararı e) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'nün 29.12.2010 tarihli raporu.</p> <p>TEKLİF: Sultanahmet Meydanı civarındaki yolların yayalaştırması, turist otobüsleri için alan yönetiminin oluşturulması revize teklifi</p> <p>RAPOR: İlgili (e) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda; "İlgili (a) yazıda; Fatih İlçesi, Alemdar Mahallesi, Yerebatan Caddesi, 37,38,39,54,781 adalar altında yer alan Yerebatan Sarnıcı kentsel ve arkeolojik sit alanı sınırları içinde kaldığı, ayrıca Yerebatan caddesi üzerinde turist otobüslerinin yolcu indi-bindi yaptığı ve bu sebepten de sarnıcın zarar gördüğünden bahisle İstanbul 1 Numaralı KTVK kararı ile Yerebatan Caddesine "ağır taşıt giremez" kararının bulunduğu bu konuda duyarlı olunup, Yerebatan Caddesinin ağır taşıt trafiğine kapatılması ile ilgili karar uyulması istenmektedir.</p> <p>İlgili (b) UKOME Kararı ile Sultanahmet ve Ayasofya Meydanı ile civarında bazı cadde ve sokakların yayalaştırılmasına karar verilmiştir. Yayalaştırılan bölgede turist otobüs güzergahı oluşturulmuştur. Oluşturulan güzergahta bulunan Yerebatan Caddesi altındaki Sarnıcın zarar görmesi üzerine emniyet yetkilileri ile yapılan arazi çalışmasında KTVK Kararı doğrultusunda turist otobüsleri için yeniden ilgili (c) UKOME Kararı ile alternatif güzergah oluşturulmasına karar verilmesi üzerine güzergah alanı belirlenerek, ilgili (d) UTK Kararında "Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi Sultanahmet Meydanı Turist Otobüs Güzergahı Projesi"nin UTK kararı alınmıştır.</p> <p>Bu projeye göre; Çemberlitaş'a gitmek isteyen turist otobüsleri için belirlenen güzergah alanı: Yerebatan Caddesi güzergah alanından çıkartılmış, Aksakal Caddesi-Küçük Ayasofya Caddesi-Torun Sokak-Dalbastı Sokak-Alemdar Caddesi-Alayköşkü Caddesi- Prof.Dr.Kazım İsmail Gürkan Caddesi - Bab-ı Ali Caddesi - Şeref Efendi Sokak - Vezirhan Caddesini gelerek Çemberlitaş İspark Otoparkına giriş yapacak şekilde yeni güzergah oluşturulması uygun bulunmuştur.</p> <p style="text-align: center;"></p>			

EK 10: 2010/9-8 sayılı UKOME Kararı

Cankurtarandaki İspark otoparkına gitmek isteyen turist otobüsleri için yenilenen güzergah alanı:

Kabasakal Caddesi üzerinden Topkapı Sarayına gidiş iptal edilerek, güzergah alanının; Aksakal Caddesi-Küçük Ayasofya Caddesi-Torun Sokak-Dalbastı Sokak-Atmeydanı Caddesinden **sola dönüş** yapılarak, Nakilbent Sokak-Aksakal Caddesinden Kennedy Caddesi üzerinde bulunan otobüs park alanına dönüşünün ring olarak yapılmasının bölge trafiği açısından uygun olacağı kanaatine varılmıştır.

Ayrıca ilgi (b) UKOME Kararı ile yayalaştırılmasına karar verilen sokaklardan bazıları yerinde uygulanamamıştır. Uygulandığı takdirde civarda bulunan otellere ulaşımın sağlanamayacağı gibi bölgedeki ulaşım ve trafiği de olumsuz etkileyeceği anlaşıldığından, aşağıdaki sokakların yayalaştırma kararının iptal edilmesi uygun görülmüştür.




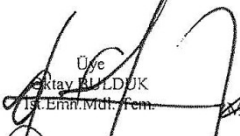
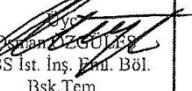
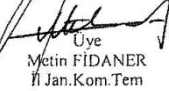
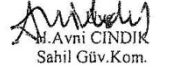

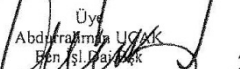

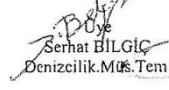
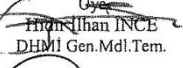


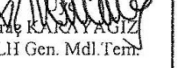
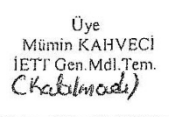

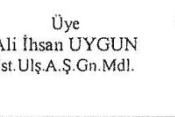
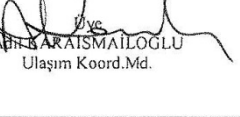
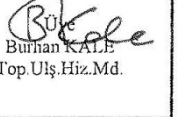
Yayalaştırılması iptal edilen sokaklar:

- Tevkihane Sokak
- Seyit Hasan Sokak
- Utangaç Sokak
- Kutlugün Sokak

Buna göre ilgi (c) UTK kararı "**Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi Sultanahmet Meydanı Turist Otobüs Güzergahı Projesi**" nin UKOME'ye sunulması" teklif edilmektedir.

UKOME'NİN KARARI: İlgi (c) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu doğrultusunda teklifin kabulüne karar verilmiştir.

Zhurra

 Başkan Adem BAŞTÜRK Genel Sekreter	 Üye Muzaffer HACIMUSTAFAOĞLU Genel Sekreter Yrd.	 Üye Dursun BALCIOĞLU Ulaşım Daire Başkanı	 Üye Ertay BULDUK İst.Emn.Mdl. Tem.	 Üye Osman ÖZGÜLTEKİN MBS İst. İnş. Emn. Böl. Bşk. Tem.
 Üye Metin FİDANER İl Jan. Kom. Tem.	 Üye M. Avni CINDİR Sahil Gv. Kom.	 Üye Ali KARASLAN I. Müh. Müş.	 Üye Abdurrahman UÇAK Ben. İst. Day. Bşk.	 Üye Hakan ERKÜT TCK Gen. Mdl. Tem.
 Üye Serhat BİLGİÇ Denizcilik. Müş. Tem.	 Üye Hüsnü İhan İNCE DHMİ Gen. Mdl. Tem.	 Üye Cemal Yaşar YANGÜL TCDD I. Bölge. Mdl.	 Üye Veli ATILCAN İst. Ulaş. Böl. Mdl.	 Üye Sinan KARAYAGIZ DLH Gen. Mdl. Tem.
 Üye Mümin KAHVECİ İETT Gen. Mdl. Tem. <i>Çakılmadı</i>	 Üye Süleyman GENÇ İst. Şehir Hatları Tur. A.Ş. Gn. Mdl.	 Üye Ali İhsan UYGUN İst. Ulaş. A.Ş. Gn. Mdl.	 Üye Ahmet KARAISMAİLOĞLU Ulaşım Koord. Md.	 Üye Bulhan KALEB Top. Ulaş. Hiz. Md.

EK 11: 2010/9-9 sayılı UKOME Kararı

ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ	İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI		KARAR
		NO	2010/9-9
		TARİH	30.12.2010
		KOD	
İLGİ:.....2010/9.....SAYILI GÜNDEM			
UKOME, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreteri.... Sn. Adem BAŞTÜRK.....Başkanlığında30/12/2010... gün ve saat ...14.00...'da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.			
TEKLİF: Fatih İlçesi, Eminönü Yaya Bölgesi Alan Yönetimi Yönergesi teklifi			
FATİH EMİNÖNÜ YAYA BÖLGESİ YÖNERGESİ			
1. YAYA BÖLGESİNİN SINIRLARI			
1. Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi sınırları dahilinde kalan bugüne kadar yayalaştırılmış ve yayalaştırılacak olan cadde ve sokakları kapsamaktadır.			
2. TAŞIT TRAFİĞİNİN UYACAĞI KURALLAR			
2.1. Yukarıda sınırları çizilen yaya bölgesi belirli saatler dışında taşıt trafiğine kapalıdır.			
2.2. Bölge içindeki yer alan Bina ve İşyerlerinin yükleme, boşaltma ve diğer ihtiyaçları için taşıtlar her gün gece 20.00'den sabah saat 08.00'e kadar yaya bölgesine girebileceklerdir.			
2.3. Turist otobüsleri yayalaştırma bölgesindeki turist otobüsleri için oluşturulacak olan UKOME Kararlı güzergaha uyacak olup, turist otobüslerinin güzergah denetimi İBB tarafından yapılacaktır.			
3. 24 SAAT GİRİŞ-ÇIKIŞ YAPILACAK ARAÇLAR VE UYULACAK KURALLAR			
3.1. Yaya Bölgesi aşağıda belirtilen taşıtlar için 24 saat açıktır.			
3.1.1. Konsolosluk Araçları (Yeşil veya Mavi Plaka)			
3.1.2. Vilayet Araçları (Kırmızı Plaka)			
3.1.3. Resmi Araçlar			
3.1.4. İtfaiye			
3.1.5. Cankurtaran			
3.1.6. Polis ve Zabıta Araçları			
3.1.7. PTT Araçları			
3.1.8. Bankalara ait zırhlı araçlar			
3.1.9. Okul servisleri (TUHİM belgeli) okul giriş- çıkış saatlerinden 30 dk önce ve sonra yaya bölgesine girebileceklerdir.			
3.2. Yaya bölgesine giren araçlar kesinlikle yayalara bırakılmış alanda park veya bekleme yapamazlar			
3.3. Bu araçlar kendilerine ait yerlere servis yaptıktan sonra yaya alanını terk etmek veya yaya alanı dışında tesis edilmiş otoparklara geçmek zorundadır.			
4. YAYA BÖLGESİNDE DURMA-DURAKLAMA-PARK YAPMA:			
4.1. Yaya bölgesi içinde belirlenen otoparklar ve taksi durakları dışında hiçbir şekilde park yapılmaz. Park eden araçlar İstanbul Emniyet Müdürlüğü tarafından çekerek veya çekirilir.			
5. YAYA BÖLGESİNDE YAPILACAK İNŞAATLAR:			
5.1. Yaya Bölgesinde inşaat izni alan inşaat sahipleri, bölgeye inşaat malzemesi araç ve gereçlerini getirebilecekleri saatleri belirleyen bir izin belgesini almak zorundadırlar. UKOME'den alınacak süreli izin belgeleri, bölgeye girerken taşıtın ön camından bulundurulacaktır.			
5.2. İnşaat sahiplerinin uyacağı koşullar:			
5.2.1. Yaya bölgesinde inşaat sahiplerince mevcut yol ve diğer tesisatı bozmayacak önlemler alınmadıkça inşaat makinaları ve taşıtlar bu alana giremezler.			
5.2.2. Yaya Bölgesine hasar verilmesi halinde hasar sorumlusu tarafından giderilmedikçe inşaatın devamına izin verilmez.			
5.2.3. İnşaat sırasında malzeme depolama veya çalışma için, inşaat taban alanından yola doğru en çok 1.00 m. işgal edilebilir.			
5.2.4. İnşaatın cephesi, teknik koşullara uygun olarak, tehlike yaratmayacak biçimde örtülür.			
5.2.5. İnşaat sahibi gerekli güvenlik tedbirlerini almakla sorumludur.			

EK 11: 2010/9-9 sayılı UKOME Kararı

6. ALTYAPI ÇALIŞMALARI:

- 6.1.Yaya Bölgesi içinde yapılacak Altyapı çalışmaları, her yıl için İ.B.B. Altyapı Koordinasyon İdaresi'nce programlanır.
6.2.Kurumlar Bölgede planladıkları Altyapı çalışmalarını bir yıl öncesinin Ekim ayına kadar bildirmek durumundadır.

7. ÇÖP TOPLAMASI:

Yaya bölgesinde çöpler, Belediyenin ilan ettiği gün ve saatlerde, çöp toplama yerlerinden alınacaktır. Tüm işyerleri ve konutlar kendi çöplerini toplama saatlerine kadar, kapalı kaplarda muhafaza edileceklerdir.

8. REKLAM PANOLARI:

Bölgede, binalar konacak ya da yollara yerleştirilecek ilan ve reklam panolarının renk, şekil, genişlik ve asılış uygulamaları için anaarterlerde ve meydanlarda İ.B.B Gelirler Müdürlüğü ve Kentsel Tasarım Müdürlüğü'ne diğer yollarda Fatih Belediyesine dilekçe ile yapılacak müracaatlarla birlikte konulacak panonun ölçü, renk ve biçimini içeren bilgi ile teknik resimler verilecektir. Uygulama, onay alındıktan sonra yapılabilecektir.

9. SEYYAR STAND:



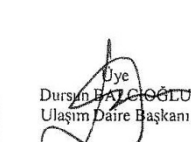
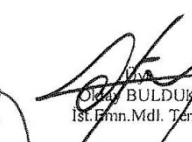


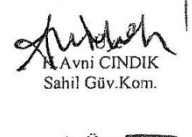
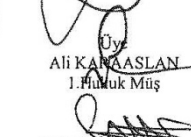
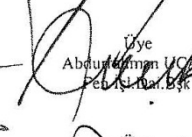
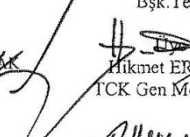
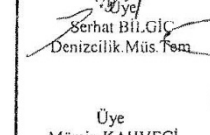
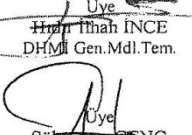
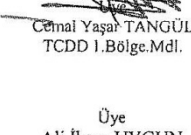
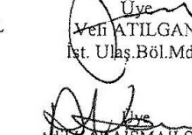
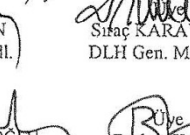
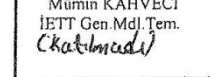
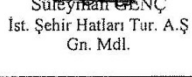
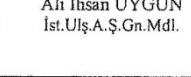
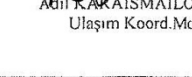
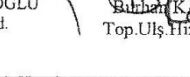
- 9.1.Bölgede yaya konforunu engelleyecek hiçbir stand kurulamaz.
9.2.Yaya Bölgesindeki standların denetimi İlçe Belediyesi ile İBB-Zabıta Müdürlüğü sorumluluğunda olacaktır.

10. DENETİM:


Yaya Bölgesine girecek araçların kontrolleri; Anaarter ve Meydanlarda İ.B.B Zabıta Müdürlüğüne diğer yerlerde Fatih Belediyesince yapılacaktır. Yaya bölgesi içinde karayolu üzerindeki trafik denetimleri Emniyet Müdürlüğüne (Trafik Kolluğu) yapılacaktır.

UKOME'NİN KARARI: Teklifin kabulüne karar verilmiştir.

Zhurra
UKOME Başkanı

 Başkan Adem BAŞTÜRK Genel Sekreter	 Üye Muzaffer HACİMUSYAFALOĞLU Genel Sekreter Yrd.	 Üye Dursun FAZLİOĞLU Ulaşım Daire Başkanı	 Üye Orhan BULDUK İst.Emn.Mdl. Tem.	 Üye Osman ÖZGÜLEK MBS İst. İnş.Emn. Böl. Bşk. Tem.
 Üye Metin FİDANER İl Jan.Kom. Tem.	 Üye Avni CINDİK Sahil Gv.Kom.	 Üye Ali KARAAŞLAN İ. Mühür Mş	 Üye Abdurrahman UÇK Ped.İnş.Emn. Bşk.	 Üye Hikmet ERKT TCK Gen. Mdl. Tem.
 Üye Serhat BİLİÇ Denizcilik Mş. Tem.	 Üye Hrhan İNCE DHM Gen. Mdl. Tem.	 Üye Cemal Yaşar TANGÜL TCDD İ. Bölge. Mdl.	 Üye Yener ATILGAN İst. Ulaş. Böl. Mdl.	 Üye Sıraç KARAYAZ DLH Gen. Mdl. Tem.
 Üye Mümin KAHVECİ İETT Gen. Mdl. Tem. (Katılmadı)	 Üye Süleyman GENÇ İst. Şehir Hatları Tur. A.Ş Gn. Mdl.	 Üye Ali İhsan UYGUN İst. Ulaş. A.Ş. Gn. Mdl.	 Üye Adil KARAIMAİLOĞLU Ulaşım Koord. Md.	 Üye Burhan KALE Top. Ulaş. Hiz. Md.

EK 12: 2012/3-2 sayılı UKOME Kararı

 <p>İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ</p>	T.C İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ KARARI	UKOME KARARI	
		TARİH	19.04.2012
		SAYI	2012/3-2

UKOME, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Genel Sekreteri Sn. Adem BAŞTÜRK Başkanlığında 19.04.2012 gün ve saat 14.00'da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.

İLĞİ: a) Fatih Belediye Başkanlığı Fen İşleri Müdürlüğü'nün 26.12.2011 tarih ve M.34.06.FT.0.20.3885 sayılı yazısı.
b) 15.02.2012 tarih ve 11113 sayılı yazımız.
c) İstanbul Valiliği'nin 15.03.2012 tarih ve P-364-(D-27) sayılı yazısı.
d) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'nün 17.04.2012 tarihli raporu.

TEKLİF: Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, Hocapaşa Mahallesi yayalaştırma projesi teklifi

ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ RAPORU:
İlgi (d) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda;
“İlgi (a) yazıda; Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, İstasyon Arkası Sokak, Kum Meydanı Sokak, Taya Hatun Caddesi, Serdar Sokak, Nöbethane Caddesi, Dervişler Sokak, Kargılı Sokak, Darüssade Sokağın planlama dahilinde hidrolik bariyer sistemiyle 10:00-18:00 saatleri arasında trafiğe kapatılarak yayalaştırılmaya uygun hale getirildiği belirtilerek, UKOME kararının alınması talep edilmektedir.

İlgi (b) yazımızla bahse konu cadde ve sokakların yayalaştırılmasıyla ilgili Emniyet Müdürlüğüne görüş sorulmuş, ilgi (c) yazı ile Emniyet Müdürlüğü'nün Fatih İlçesi, sınırlarında yer alan İstasyon Arkası Sokak, Kum Meydanı Sokak, Taya Hatun Caddesi, Serdar Sokak, Nöbethane Caddesi, Dervişleri Sokak, Kargılı Sokak, Darüssade Sokağın araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılmasının uygun hale getirmek için hidrolik bariyer sistemi kurularak 10:00-18:00 saatleri arasında yapılmasında trafik ve ulaşım açısından herhangi bir sakınca olmadığı belirtilmiştir.

Konuyla ilgili; “**Fatih İlçesi Eminönü Bölgesi, Hocapaşa Mahallesi Yayalaştırma Projesi**” hazırlanmıştır.

Yayalaştırma:
Ek projede gösterildiği şekilde mevcut “**Fatih İlçesi Eminönü Bölgesi, Hocapaşa Mahallesi Yayalaştırma Projesi**”nde;
* İstasyon Arkası Sokak,
* Serdar Sokak,
* Nöbethane Caddesi,
* Dervişler Sokak,
* Kargılı Sokak,
* Darüssade Sokak,
* Taya Hatun Caddesi,
* Kum Meydanı Sokak,
yayalaştırılmıştır.

(Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page.)

EK 12: 2012/3-2 sayılı UKOME Kararı

Yayalaştırılan bölgede:

- Resmi araçların, Vilayet araçlarının, konsolosluk araçlarının, Zabıta-Polis araçlarının, PTT ve Banka Zırhlı araçlarının, İtfaiye ve Cankurtaran Araçlarının 24 saat giriş-çıkışı serbesttir. Ancak park yapılması yasaktır.
- Yaya bölgesi içinde yer alan bina ve işyerlerine yükleme boşaltma ve diğer ihtiyaçlarını aksam 18:00 sabah 10:00 saatleri arasında giriş-çıkış yapmaları uygundur.

Alan Yönetim Sistemi:

Yaya bölgesine araç giriş-çıkış ile kontrolleri Fatih Belediye Başkanlığınca oluşturulacak "Alan Yönetim Sistemi" ile sağlanacaktır.

Konuyla ilgili proje ve dosya ekte olup UKOME 'de görüşülmesi" teklif edilmektedir.

UKOME'NİN KARARI: Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'nün ilgi (d) raporu doğrultusunda, teklifin kabulüne karar verilmiştir.

Başkan Adem BAŞTÜRK Genel Sekreter	Üye Muzaffer HACIMUSTAFAOĞLU Genel Sekreter Yrd.	Üye Dursun BALCIOĞLU Ulaşım Başire Başkanı	Üye Murat ŞENGÜN İst.Emn.Mdl. Tem.	Üye Ersin AKÇA MSB İst. İnş. Emi. BŞİ. Bşk.Tem.
Üye C. Nihatmut SÜLAK İl Jan. Kom. Tem.	Üye H. Avni CINDIK Sahil Güv. Kom. Tem.	Üye Ali KARAAZAN 1. Hukuk Müş.	Üye Abdurrahman UÇAK İst. Emn. Mdl. Tem.	Üye Nurdan APAYDIN TCK Gen. Mdl. Tem.
Üye Mustafa AZMAN Denizcilik Müş. Tem.	Üye Levent ÜNÜVAR DHMİ Gen. Mdl. Tem.	Üye Mehmet Rahmi GÜL TCDD 1. Bölge Mdl. Tem.	Üye Yeli ATILGAN Ulaş. Dış. Hbr. Bakanlığı 1. Bölge Müdürlüğü	Üye M. Ziya ERDEM DLH Gen. Mdl. Tem.
Üye Mürmin KAHVEÇİ İETT Gen. Mdl. Tem.	Üye Süleyman GENÇ İst. Şehir Hatları Tur. A.Ş.	Üye Abdullah ÖZCANLI İst. Ulaş. A.Ş. Gn. Mdl.	Üye Adil KARAIŞMAILOĞLU Ulaşım Koord. Md.	Üye Mustafa EROL Top. Ulaş. Hiz. Md.
Üye İzzettin ÖZTOSUN Fatih Bld. Bşk. Tem.				

*Marmaray Projesinde kalışan araçların da daha önce alınan UKOME kararları doğrultusunda çalışmalarına müsaade edilmesi kaydıyla.

YAYA ANKETİ

ANKET FORMLARI

YAYA ANKETİ

1. Nerede ikamet ediyorsunuz?Ümraniye Camlık.....

A. Kullanıcının bilgileri;

2. Cinsiyetiniz; a) Kadın b) Erkek

1. Yaşınız;

a) 18-25 b) 25-35 c) 35-45 d) 45-55 e) 55+

Eğitim durumunuz;

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

Mesleğiniz;

a) Serbest Meslek b) Esnaf c) Emekli d) Memur
e) Öğrenci f) Ev Hanımı g) Diğer

B. Bölgenin kullanımına yönelik sorular

3. Tarihi Yarımada'yı hangi amaç için kullanıyorsunuz?

a) Alışveriş b) Transit Geçiş c) Buluşma
d) İş e) Gezinti ve Dinlenme f) Eğlence
g) Tarihi ve Kültürel Mekanları Gezme h) Diğer

4. Tarihi Yarımada'yı kullanım sıklığınız nedir?

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

5. Tarihi Yarımada'ya eğer sık geliyorsanız özellikle hangi günler gelirsiniz?

a) Hafta içi b) Hafta sonu

6. Bölgeyi kullandığınız saatler nelerdir?

a) 07.00-09.00 b) 09.00-12.00 c) 12.00-15.00 d) 15.00-18.00
e) 18-sonrası f) Mesai saatleri



EK M: Yaya Anketi (Yıldırım 2007, ss. 176-187)

7. Bölgeye ulaşımınız hangi araçla gerçekleşiyor?

- a) Özel otomobil b) İETT-ÖHO c) Raylı Sistem d) Deniz yoluyla
e) Taksi f) Yaya g) Bisiklet

8. Özel araçla geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

- a) Otopark b) Yol kenarı

9. Tarihi Yarımada'nın yayalaştırma sonrası gözlemlediğiniz aksaklıklar var mı? Var ise lütfen belirtiniz.

Evet Hayır ()

Evet ise ;

10. Yayalaştırılan Tarihi Yarımadada, yayalaştırma projesi kapsamında başka neler yapılsaydı daha iyi olurdu?

.....Yakın yerlerde.....daha fazla otopark.....olmalı.....

11. Yayalaştırmanın çevrenin fiziksel görünümüne etkisini değerlendiriniz?

- a) Olumlu b) Olumsuz c) Fikrim yok

12. Yayalaştırma sonrası

- | | | |
|---|----------|-----------|
| a) Yayalaştırılan bölgeyi kullanım sıklığım arttı. | Evet () | Hayır (X) |
| b) Yayalaştırılan bölgede daha rahat yürüyorum. | Evet (X) | Hayır () |
| c) Yayalaştırma bölgede daha rahat alışveriş yapmayı sağladı. | Evet (X) | Hayır () |
| d) Yayalaştırılan bölgede alışveriş yapmak daha güvenli hale geldi. | Evet () | Hayır (X) |
| e) Yayalaştırılan bölgede vitrinleri daha rahat izliyorum. | Evet (X) | Hayır () |
| f) Yayalaştırılan bölgede çevreyi daha iyi algılayabiliyorum. | Evet () | Hayır (X) |
| g) Yayalaştırılan bölgede Sosyal Kültürel etkinliklere katılım arttı. | Evet (X) | Hayır () |
| h) Yayalaştırılan bölgeye ulaşmak zorlaştı. | Evet () | Hayır (X) |
| i) Yayalaştırılan bölgeye araçla girerken alışveriş daha kolaydı. | Evet () | Hayır (X) |
| j) Yayalaştırılan bölgeye ulaşım zorlaştı. | Evet (X) | Hayır () |
| k) Yayalaştırılma sonrası bölgeyi kullanım sürem arttı. | Evet () | Hayır (X) |



EK M: Yaya Anketi (Yıldırım 2007, ss. 176-187)

- l) Yayalaştırılma olduktan sonra gürültü, çevre ve hava kirliliği azaldı. Evet (X) Hayır ()
m) Yayalaştırılma olduktan sonra bölgede ziyaretçi sayısı arttı. Evet () Hayır (X)
n) Yayalaştırma sonrası bisiklet kullanımı arttı. Evet () Hayır (X)

13. Biliyorsunuz bu bölgede daha önceden araç trafiğine izin vardı. 2011 yılında araç trafiğine kapatıldı ve yoğun olarak yaya trafiğine açıldı. Bu durumun burayı kullanan biri olarak sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mı? Var ise nelerdir?

...Burgaz...kullanan...biri...olarak...bana...faydası...olması...gerekmez.
...İstanbul...değerli...bir...kent...İstanbul'a...cevre, temizlik, tarihi
...doküman...korunması...anlamında...faydası...olması...yeterli...Faydası
...da...oluyor...Ama...sadece...yayalaştırma...yeterli...değil...Dükkanlar
da tarihi dokuya uyum sağlayacak görseleğe sahip olmalı.

14. Bölgenin yayalaştırılmasının size zararları oldu mu? Var ise nelerdir?

...Bana...zararı...olmadı...Belki...sadece...yaşlıların...ulasımına...vs.
...zararı...olması...olabilir.....
.....
.....



EK M: Yaya Anketi (Yıldırım 2007, ss. 176-187)

ANKET FORMLARI

YAYA ANKETİ

1. Nerede ikamet ediyorsunuz? Kısıklı / Camlıca / Üsküdar

A. Kullanıcının bilgileri;

2. Cinsiyetiniz; a) Kadın b) Erkek

1. Yaşınız;

a) 18-25 b) 25-35 c) 35-45 d) 45-55 e) 55+

Eğitim durumunuz;

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

Mesleğiniz;

a) Serbest Meslek b) Esnaf c) Emekli d) Memur
e) Öğrenci f) Ev Hanımı g) Diğer

B. Bölgenin kullanımına yönelik sorular

3. Tarihi Yarımada'yı hangi amaç için kullanıyorsunuz?

a) Alışveriş b) Transit Geçiş c) Bulaşma
d) İş e) Gezinti ve Dinlenme f) Eğlence
g) Tarihi ve Kültürel Mekanları Gezme h) Diğer

4. Tarihi Yarımada'yı kullanım sıklığınız nedir?

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

5. Tarihi Yarımada'ya eğer sık geliyorsanız özellikle hangi günler gelirsiniz?

a) Hafta içi b) Hafta sonu

6. Bölgeyi kullandığınız saatler nelerdir?

a) 07.00-09.00 b) 09.00-12.00 c) 12.00-15.00 d) 15.00-18.00
e) 18-sonrası f) Mesai saatleri



ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI / ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

EK M: Yaya Anketi (Yıldırım 2007, ss. 176-187)

7. Bölgeye ulaşımınız hangi araçla gerçekleşiyor?

- a) Özel otomobil b) İETT-ÖHO c) Raylı Sistem d) Deniz yoluyla
e) Taksi f) Yaya g) Bisiklet

8. Özel araçla geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

- a) Otopark b) Yol kenarı

9. Tarihi Yarımada'nın yayalaştırma sonrası gözlemlediğiniz aksaklıklar var mı? Var ise lütfen belirtiniz.

- Evet (✓) Hayır ()
Evet ise ; ..Döşeme bonnelukları.....

10. Yayalaştırılan Tarihi Yarımada'da, yayalaştırma projesi kapsamında başka neler yapılsaydı daha iyi olurdu?

-Yaya bölgelerinin toplu ulaşım...
.....fönlenilmesi (evleğin topluluğu) kolaylaştırılması.....

11. Yayalaştırmanın çevrenin fiziksel görünümüne etkisini değerlendiriniz?

- a) Olumlu b) Olumsuz c) Fikrim yok

12. Yayalaştırma sonrası

- a) Yayalaştırılan bölgeyi kullanım sıklığım arttı. Evet (✓) Hayır ()
b) Yayalaştırılan bölgede daha rahat yürüyorum. Evet (✓) Hayır ()
c) Yayalaştırma bölgede daha rahat alışveriş yapmayı sağladı. Evet (✓) Hayır ()
d) Yayalaştırılan bölgede alışveriş yapmak daha güvenli hale geldi. Evet (✓) Hayır ()
e) Yayalaştırılan bölgede vitrinleri daha rahat izliyorum. Evet (✓) Hayır ()
f) Yayalaştırılan bölgede çevreyi daha iyi algılayabiliyorum. Evet (✓) Hayır ()
g) Yayalaştırılan bölgede Sosyal Kültürel etkinliklere katılım arttı. Evet (✓) Hayır ()
h) Yayalaştırılan bölgeye ulaşmak zorlaştı. Evet () Hayır (✓)
i) Yayalaştırılan bölgeye araçla girerken alışveriş daha kolaydı. Evet () Hayır (✓)
j) Yayalaştırılan bölgeye ulaşım zorlaştı. Evet () Hayır (✓)
k) Yayalaştırılma sonrası bölgeyi kullanım sürem arttı. Evet () Hayır ()



ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI / ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

EK M: Yaya Anketi (Yıldırım 2007, ss. 176-187)

- l) Yayalaştırılma olduktan sonra gürültü, çevre ve hava kirliliği azaldı. Evet () Hayır ()
- m) Yayalaştırılma olduktan sonra bölgede ziyaretçi sayısı arttı. Evet () Hayır ()
- n) Yayalaştırma sonrası bisiklet kullanımı arttı. Evet () Hayır ()

13. Biliyorsunuz bu bölgede daha önceden araç trafiğine izin vardı. 2011 yılında araç trafiğine kapatıldı ve yoğun olarak yaya trafiğine açıldı. Bu durumun burayı kullanan biri olarak sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mı? Var ise nelerdir?

Yaya olarak sürekli yaşayan bir
mekan olan yarımadada de doluluk kalaylaştı ve
ziyaretçi sayısı arttı.

14. Bölgenin yayalaştırılmasının size zararları oldu mu? Var ise nelerdir?

Hayır olmadı.



EK N: İşyeri Anketi (Yıldırım 2007, ss. 176-187)
İŞYERİ ANKETİ

ANKET FORMLARI

İŞYERİ ANKETİ

A. Kullanıcının kimliğini tanımlamaya yarayan bilgiler

Cinsiyetiniz; a) Kadın b) Erkek

1. Yaşınız;

a) 18-25 b) 25-35 c) 35-45 d) 45-55 e) 55+

Eğitim durumunuz;

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

2. İşyerine ulaşım aracı nedir?

a) Özel otomobil b) İETT-ÖHO c) Raylı Sistem d) Deniz yoluyla
e) Taksi f) Yaya g) Bisiklet

3. Özel araçla geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

a) Otopark b) Yol kenarı

4. Hangi sektörde faaliyet gösteriyorsunuz?

a) Elektronik Eşya b) Turizm c) Banka d) Tekstil-Manifaturacı
e) Büfe-Restaurant f) Kuyumcu g) Giyim h) Banka
i) Bijuteri Hediyelik eşya j) Diğer

5. Kaç yıldır yayalaştırılan bölgede faaliyetinizi sürdürüyorsunuz?

a) 1-4 b) 5-8 c) 9+

6. Mağazanın mülkiyet durumu nedir?

a) İşyeri sahibi (Mülk sahibi) b) Kiracı

B. Yayalaştırma ile ilgili sorular.

7. Bölgenin yayalaştırılması emlak değerlerine ve kiralara nasıl yansdı? Belirtiniz?

a) %0-%10 arttı. b) %11-%20 arttı. c) %21-%30 arttı.
d) %31-%40 arttı. e) Diğer



ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI / ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

EK N: İşyeri Anketi (Yıldırım 2007, ss. 176-187)

ANKET FORMLARI

İŞYERİ ANKETİ

A. Kullanıcının kimliğini tanımlamaya yarayan bilgiler

Cinsiyetiniz; a) Kadın **(b)** Erkek

1. Yaşınız;

a) 18-25 b) 25-35 c) 35-45 **(d)** 45-55 e) 55+

Eğitim durumunuz;

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

2. İşyerine ulaşım aracı nedir?

a) Özel otomobil **(b)** İETT-ÖHO **(c)** Raylı Sistem **(d)** Deniz yoluyla
e) Taksi f) Yaya g) Bisiklet

3. Özel araçla geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

a) Otopark b) Yol kenarı

4. Hangi sektörde faaliyet gösteriyorsunuz?

a) Elektronik Eşya b) Turizm c) Banka **(d)** Tekstil-Manifaturacı
e) Büfe-Restaurant f) Kuyumcu g) Giyim h) Banka
i) Bijuteri Hediyelik eşya j) Diğer

5. Kaç yıldır yayalaştırılan bölgede faaliyetinizi sürdürüyorsunuz?

a) 1-4 b) 5-8 **(c)** 9+

6. Mağazanın mülkiyet durumu nedir?

a) İşyeri sahibi (Mülk sahibi) **(b)** Kiracı

B. Yayalaştırma ile ilgili sorular.

7. Bölgenin yayalaştırılması emlak değerlerine ve kiralara nasıl yansdı? Belirtiniz?

a) %0-%10 arttı. b) %11-%20 arttı. c) %21-%30 arttı.
d) %31-%40 arttı. e) Diğer



ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI / ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

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

a) Hayır

b) Evet ise yaklaşık % olarak belirtiniz.....

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

a) Hayır

b) Evet ise yaklaşık % olarak belirtiniz.....

10. Biliyorsunuz bu bölge araç trafiğine açıktı. 2011 yılında araç trafiğine kapatıldı ve yoğun olarak yaya trafiğine açıldı. Bu durumun burayı kullanan biri olarak sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mı? Var ise nelerdir?

Faydaların en başta geleni kesin olarak; merkez yerleşim yerinde his bir artış oldu. Sadece yayaaların yaşam alanları arttı. Güvenli kilitli alanlar kaldı.

11. Bölgenin yayalaştırılması sonucunda size zararları oldu mu? Var ise nelerdir?

Bölgemizde his bir zarar olmadı. Bile his fayda oldu. Yayaaların yaşam alanları geniş yerleşim alanları.

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

Faydaları

13. Tarihi Yarımada'nın son halini (düzenlemesini) beğeniyor musunuz?

Evet

➤ Çünkü; Güvenli yol sağlandı.

Hayır

➤ Çünkü;

14. Yayalaştırılan Bölgede başka neler yapılırdı daha iyi olurdu ?

Asfalt, temizlik, temizlik, temizlik



EK N: İşyeri Anketi (Yıldırım 2007, ss. 176-187)

15. Bölgenin yayalaştırılmasının amacı; Tarihi, kültürel ve ticari fonksiyonların yoğun olduğu bu bölgede turistlerin ve halkın rahatlıkla tarihi ve kültürel yerleri gezebilmesi ve alışveriş imkanı sağlayabilmektir. Sizce bu amaçlar ne ölçüde gerçekleştirildi?

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

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

- a) Yayalaştırılan bölgeyi kullanım sıklığım arttı. Evet () Hayır ()
b) Yayalaştırılan bölgede daha rahat yürüyorum. Evet (X) Hayır ()
c) Yayalaştırma bölgede daha rahat alışveriş yapmayı sağladı. Evet (X) Hayır ()
d) Yayalaştırılan bölgede alışveriş yapmak daha güvenli hale geldi. Evet (X) Hayır ()
e) Yayalaştırılan bölgede vitrinleri daha rahat izliyorum. Evet (X) Hayır ()
f) Yayalaştırılan bölgede çevreyi daha iyi algılayabiliyorum. Evet (X) Hayır ()
g) Yayalaştırılan bölgede Sosyal Kültürel etkinliklere katılım arttı. Evet () Hayır ()
h) Yayalaştırılan bölgeye ulaşmak zorlaştı. Evet () Hayır (X)
i) Yayalaştırılan bölgeye araçla girerken alışveriş daha kolaydı. Evet () Hayır (X)
j) Yayalaştırılan bölge trafiğe kapatılması nedeniyle ulaşım olumsuz etkilendi. Evet () Hayır (X)
k) Yayalaştırılma sonrası bölgeyi kullanım süresi arttı. Evet (X) Hayır ()
l) Yayalaştırılma olduktan sonra gürültü, çevre ve hava kirliliği azaldı. Evet (X) Hayır ()
m) Yayalaştırılma olduktan sonra bölgede ziyaretçi sayısı arttı. Evet (X) Hayır ()
n) Yayalaştırma sonrası bisiklet kullanımı arttı. Evet (X) Hayır ()

Not: Ben Errol Keser (55)
Mahmutpaşa Küçük Yılkıhan Sok. No: 7/4 - 76
Lütfen sorularımıza bu 959 kontenyerlerini
kaldırınız. Gevreye 959'daki girişliliği ve pistikten
başka hiçbir fayda olmamıştır. Özellikle turizm
açısından.
İsmail
Errol Keser



ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI / ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ
İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

ÖZGEÇMİŞ

- Adı Soyadı** : İsaÇAKIROĞLU
- Doğum Yeri ve Yılı** : OF 1981
- Yabancı Dili** : İngilizce
- İlk Öğretim** : Yenibosna İlköğretim Okulu 1994
- Orta Öğretim** : Kuleli İlköğretim (Orta kısmı) 1997
- Lise** : Beyoğlu Teknik Lise ve Endüstri Meslek Lisesi 2000
- Ön Lisans** : Kocaeli Üniversitesi Köseköy Meslek Yüksek Okulu
Bilgisayar Programcılığı 2002
- Lisans** : Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi 2007
- Yüksek Lisans** : Bahçeşehir Üniversitesi
- Enstitü Adı** : Fen Bilimleri Enstitüsü
- Program Adı** : Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi
- Çalışma Hayatı** : İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2006-.....)
Ulaşım Daire Başkanlığı / Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü /
UKOME Şefliği
Örküm Örme ve Apre A.Ş (2005-2006)
Bilgi İşlem Sorumlusu / Planlama Bölüm
DRC Eğitim ve Yayıncılık (2002-2005)
Bilgi İşlem Sorumlusu / Dizgi