

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**TARİHİ ÇARŞILARIN YAYALAŞTIRILMA
PROBLEMLERİ- KADIKÖY ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

HAZEM ALHAFEZ

İSTANBUL, 2016

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

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

**TARİHİ ÇARŞILARIN YAYALAŞTIRILMA
PROBLEMLERİ- KADIKÖY ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

HAZEM ALHAFEZ

Tez Danışmanı: DOÇ. DR. HÜLYA YAKAR

İSTANBUL, 2016

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: Tarihi Çarşıların Yayalaştırılma Problemleri- Kadıköy Örneği
Öğrencinin Adı Soyadı: Hazem ALHAFEZ
Tez Savunma Tarihi:

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

Prof. Dr. Nafiz ARICA
Enstitü Müdürü
İmza

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

Yrd. Doç. Dr. İrem ŞANAL
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. Hülya YAKAR

Üye
Doç. Dr. Sırma TURGUT

Üye
Yrd. Doç. Dr. İrem ŞANAL

ÖNSÖZ

Çalışmanın başından itibaren, konunun gelişmesi ve yönlendirilmesi açısından fikirleri, önerileri ve desteğinden dolayı tez danışmanım, çok değerli hocam Doç. Dr. Hülya Yakar'a; Jürilerdeki katkılarından ve anlayışlarından dolayı değerli hocalarım Sırma Turgut'a ve İrem Şanal'a sonsuz teşekkür ederim.

Ayrıca, sağladıkları zengin kaynaklardan dolayı Bahçeşehir Üniversitesi'nin Barbaros Kütüphanesi'ne, YTÜ Şevket Sabancı Kütüphanesi'ne; hiçbir zaman desteklerini esirgemeyen aileme; bu tez çalışmasının oluşmasında katkıları ve destekleri olan Hasan Cinel'e, Osman Yüksek'e ve Metehan Yıldız'a en içten teşekkürlerimi sunarım.

Nisan, 2016

Hazem Alhafez

ÖZET

TARİHİ ÇARŞILARIN YAYALAŞTIRILMA PROBLEMLERİ- KADIKÖY ÖRENEĞİ

Hazem ALHAFEZ

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Hülya YAKAR

Nisan, 2016, 60 Sayfa

Bu tezin amacı, tarihi çarşıların yayalaştırılması ve ulaşımın buna etkisini incelemektir, yayalaştırılan tarihi çarşıların çevresindeki sokaklarla nasıl etkileşimde olduğunu, artan taşıma ve günlük trafiğin yarattığı sorunları ortaya çıkarmaktır.

Çalışmaya başlamadan önce, yaya kent mekanı arasındaki ilişkiler, kent yollarında yaya- taşıt ayrımı, yürünebilirlik ve bunları etkileyen unsurlar açıkça vurgulanmış; çalışmanın konusu ve içinde geçen tanımlar açıkça gösterilmiştir. Bizim kalabalık ve beton şehirlerimizde, bu uygulamaların önemini ve gerekliliğini göstermek için; amaçlar, nedenler, yayalaştırmanın yararları ve bunların yanında fiziksel, sosyal ve ekonomik, çevresel açılardan uygulanıp alanlar üzerindeki etkisinden de söz edilmiştir.

Ulaşım ve yayalaştırılan alan ile etkileşimi denemek ve kullanıcıların herhangi bir sorun ya da zorluk yaşayıp yaşamayacağını belirlemek amacıyla Halitağa Caddesi seçilmiştir. İlk etapta, çalışma alanı mevcut tesislerin işlevlerini sınıflandırmak için bölge taranmış ve analiz edilmiştir. Bundan sonra, yayalaştırma hakkında anketler hazırlanmıştır; böylelikle vatandaşların ve esnafların uygulamalar hakkında ne düşündüğü öğrenilmeye çalışılmıştır. Yayalaştırma hakkında vatandaşların ve esnafların memnuniyeti, trafiğe kapalı bir alana ulaşmaya ve bölgenin taşıma eksikliklerini değerlendirmeye temel kriter olmuştur.

Bu çalışma kapsamında, Kadıköy'deki trafiğe kapalı sokaklar ve alanlar arasındaki bağlantıların yetersizliğinin önemi vurgulanmıştır. Kentsel yaşamın iyileştirilmesi ve bu yayalaştırılan sokaklar ile Kadıköy Tarihi Çarşısı arasında daha iyi bağlantılı bir ağ yaratması amaçlanmıştır; çünkü bu tarihi çarşı, yayalaştırılan tüm kamusal alanların ticaret merkezidir.

Anahtar Kelimeler: Yaya, Yaya Bölgeleri, Yayalaştırma, Halitağa Caddesi, Kadıköy Tarihi Çarşısı.

ABSTRACT

PEDESTRIANIZATION PROBLEMS OF HISTORICAL MARKETPLACES- KADIKÖY MARKETPLACE

Hazem ALHAFEZ

Urban Systems and Transportation Management

Thesis Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Hülya YAKAR

April, 2016, 60 pages

The objective of this thesis is to study the pedestrianization problems of historical marketplaces and transport effects on it, how pedestrianized marketplace areas interact with surrounding streets and uncover problems created by daily increasing traffic.

Before starting the study, relation of urban place with pedestrian, elements affecting walkability and distinction between vehicles and pedestrians in city streets were apparently demonstrated to emphasize sufficient definitions and understanding of the study's topic. Then to show the importance and need to such of implementation in our both crowded and concrete cities; purposes, causes and benefits of pedestrianization beside its influence on applied areas from aspects as physical, social and economic environment were mentioned as well.

Halitağa Street was chosen to experience the interaction with transportation and to detect any troubles or difficulties which face users of the pedestrianized area. In the first place, the studied area was scanned and analyzed to classify the functions of existing facilities. After that, surveys about pedestrianization have been done in order to learn what the citizens and tradesmen think about the application. Pleasure of the citizens and tradesmen about pedestrianization, access to pedestrianized area, and the deficiencies in transport of the area had been the main criteria in the evaluation process.

In the context of this study, the incapacity of connections between pedestrianized streets and areas of Kadıköy was underlined with the aim of improving the urban life and creating better connected network between them and the vibrant Historical Bazaar of Kadıköy; which is the commercial center of pedestrianized public area.

Keywords: Pedestrian, Pedestrian Areas, Pedestrianization, Halitağa Street, Historical Bazaar of Kadıköy.

İÇİNDEKİLER

| | |
|---|------|
| TABLOLAR..... | viii |
| ŞEKİLLER..... | ix |
| 1. GİRİŞ..... | 1 |
| 1.1 ÇALIŞMANIN AMACI VE KAPSAMI..... | 2 |
| 1.2 ÇALIŞMADA KULLANILAN YÖNTEM..... | 2 |
| 1.3 ÇALIŞMA ALANIN KONUMU..... | 3 |
| 2. KAVRAMSAL YAKLAŞIM..... | 5 |
| 2.1 ULAŞIM KADEMELENMESİ..... | 5 |
| 2.1.1 Ulaşım ve Ulaştırma..... | 5 |
| 2.1.2 Toplu Taşıma/Ulaşım..... | 5 |
| 2.1.3 Ulaşım Türleri..... | 6 |
| 2.1.4 Karayolların Sınıflandırılması..... | 7 |
| 2.1.5 Yaya ve Yayalaştırma..... | 8 |
| 2.1.6 Kentiçi Yollar..... | 9 |
| 2.2 KENT MERKEZİ..... | 11 |
| 3. KENT MERKEZLERİ VE YAYALAŞTIRMA..... | 13 |
| 3.1 KENT MERKEZİLERİ - YAYA YOLLARI İLİŞKİSİ..... | 13 |
| 3.2 KENT MERKEZİLERİNİN - ULAŞIM İLİŞKİSİ..... | 13 |
| 3.3 KENT MERKEZİLERİNİN ÖZELLİKLERİ..... | 14 |
| 3.3.1 Fizik Mekan Açısından..... | 14 |
| 3.3.2 İşler Alanları- Çeşitleri..... | 15 |
| 3.3.3 Sit Alanları..... | 16 |
| 3.3.4 Tarihi Çarşı..... | 16 |
| 3.4 KENT MERKEZİLERİNİN SINIFLANDIRILMASI..... | 18 |
| 3.4.1 Ulaşım Odağı Olma Durumunda..... | 18 |
| 3.4.2 Perakende Ticaret Durumunda..... | 20 |
| 3.5 YAYALAŞTIRILMIŞ CADDE ÇEŞİTLERİ..... | 21 |
| 3.6 YAYALAŞTIRMANIN SEBEPLERİ..... | 22 |
| 3.7 YAYALAŞTIRMANIN AMAÇ VE HEDEFLERİ..... | 22 |
| 3.8 YAYALAŞTIRMANIN YARARLARI..... | 24 |

| | |
|---|-----------|
| 4. YAYALAŞTIRILAN HALİTAĞA CADDESİ'NDE BÖLGEYİ KULLANAN YAYALARA, BÖLGE ÇALIŞANLARINA VE ESNAFINA UYGULANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ..... | 26 |
| 4.1 YAYALARA UYGULANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ.... | 26 |
| 4.2 ESNAFLARA VE ÇALIŞANLARA UYGULANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ..... | 38 |
| 5. SONUÇ..... | 53 |
| 5.1 ÇALIŞMANIN DEĞERLENDİRMESİ..... | 54 |
| 5.2 ÇALIŞMANIN SONUCU..... | 59 |
| KAYNAKÇA..... | 61 |
| EKLER..... | 68 |
| Ek 1: İstanbul Geneli Yayalaştırma Projeleri..... | 69 |
| Ek 2: İbb Ulaşım Koordinasyon Merkezi Kararı- 1991/11-4..... | 73 |
| Ek 3: İbb Ulaşım Koordinasyon Merkezi Kararı- 2001/5-7..... | 74 |
| Ek 4: İbb Ulaşım Koordinasyon Merkezi Kararı- 2004/1-4..... | 75 |
| Ek 5: İbb Ulaşım Koordinasyon Merkezi Kararı- 2006/6-7..... | 76 |
| Ek 6: Halitağa Caddesi Kat Adedi Paftası..... | 77 |
| Ek 7: Halitağa Caddesi Kat Adedi Paftası..... | 78 |
| Ek 8: Halitağa Caddesindeki Binalarda Katlara Göre Ticaret Sektörleri Sınıflaması Paftaları- Giriş Katı..... | 79 |
| Ek 9: Halitağa Caddesindeki Binalarda Katlara Göre Ticaret Sektörleri Sınıflaması Paftaları- Birinci Katı..... | 80 |
| Ek 10: Halitağa Caddesindeki Binalarda Katlara Göre Ticaret Sektörleri Sınıflaması Paftaları- İkinci Katı..... | 81 |
| Ek 11: Halitağa Caddesindeki Binalarda Katlara Göre Ticaret Sektörleri Sınıflaması Paftaları- Üçüncü Katı..... | 82 |

| | |
|--|-----------|
| Ek 12: Halitağa Caddesindeki Binalarda Katlara Göre Ticaret Sektörleri | |
| Sınıflaması Paftaları- Dördüncü Katı..... | 83 |
| Ek 13: Halitağa Caddesindeki Binalarda Katlara Göre Ticaret Sektörleri | |
| Sınıflaması Paftaları- Beşinci Katı..... | 84 |
| Ek 14: Halitağa Caddesindeki Binalarda Katlara Göre Ticaret Sektörleri | |
| Sınıflaması Paftaları- Altıncı Katı..... | 85 |
| Ek 15: Kadıköy Tarihi Çarşısı'ndaki Binalara Göre Ticaret Sektörleri | |
| Sınıflaması Paftaları- Zemin Katları..... | 86 |
| Ek 16: Kadıköy Çarşısı Ve Bahariye Caddesi Arasındaki Yayalaştırılan | |
| Bölge Binalara Göre Ticaret Sektörleri Sınıflaması Paftaları- Zemin | |
| Katları..... | 87 |
| Ek 17: Kadıköy Çarşısı Ve Bahariye Caddesi Arasındaki Yayalaştırılan | |
| Bölgenin Devamı (Moda Cad.) Binalara Göre Ticaret Sektörleri | |
| Sınıflaması Paftaları- Zemin Katları..... | 88 |
| Ek 18: Kadıköy Çarşısı Ve Bahariye Caddesi Arasındaki Yayalaştırılan | |
| Bölgenin Devamı (Mühürdar) Binalara Göre Ticaret Sektörleri | |
| Sınıflaması Paftaları- Zemin Katları..... | 89 |
| Ek 19: Çilek Ve Ali Suavi Sokaklarındaki Binalara Göre Ticaret Sektörleri | |
| Sınıflaması Paftaları- Zemin Katları..... | 90 |
| Ek 20: Bahariye Caddesi'ndeki Binalara Göre Ticaret Sektörleri | |
| Sınıflaması Paftaları- Zemin Katları..... | 91 |

| | |
|---|-----------|
| Ek 21: Bahariye Caddesi'ndeki Devamı Binalara Göre Ticaret Sektörleri Sınıflaması Paftaları- Zemin Katları..... | 92 |
| Ek 22: Kadıköy'de Bahariye Caddesi Yayalaştırılan Bölgeni Binalara Göre Ticaret Sektörleri Sınıflaması Paftaları- Zemin Katları..... | 93 |
| Ek 23: Kadıköy Tarihi Çarşısı, Halitağa Caddesi, Ali Suavi Ve Çilek Sokağı'ndaki Yayalaştırılan Bölgeni Binalara Göre Ticaret Sektörleri Sınıflaması Paftaları- Zemin Katları..... | 94 |
| Ek 24: Yayaalara Uygulanan Anketi..... | 95 |
| Ek 25: Esnaflara Ve Çalışanlara Uygulanan Anketi..... | 98 |

TABLÖLAR

| | |
|--|----|
| Tablo 3.1: Bazı kentlerde yayalaştırma uygulamalarının ticaret üzerine etkisi..... | 25 |
| Tablo 4.1: Katılımcılara yöneltilen evet-hayır tipi sorular ve alınan cevapların oranları..... | 37 |
| Tablo 4.2: Katılımcılara yöneltilen evet-hayır tipi sorular ve alınan cevapların oranları..... | 52 |



ŞEKİLLER

| | |
|--|----|
| Şekil 1.1: Halitağa Caddesi'nin ve Kadıköy Tarihi Çarşısı'nın coğrafi konumu..... | 3 |
| Şekil 1.2: Kadıköy'de yayalaştırılan sokakların bulunduğu mahalleler..... | 4 |
| Şekil 1.3: Kadıköy'de yayalaştırılan sokakların çevresi ve çalışma sınırları..... | 4 |
| Şekil 3.1: İstanbul Kapalı Çarşı..... | 17 |
| Şekil 3.2: İstanbul Mısır Çarşısı..... | 18 |
| Şekil 3.3: Konya Tarihi Bedesten Çarşısı..... | 18 |
| Şekil 4.1: İkamet edilen ilçelere göre katılımcı oranları..... | 26 |
| Şekil 4.2: Katılımcı cinsiyet oranları..... | 27 |
| Şekil 4.3: Katılımcı yaş istatistikleri..... | 27 |
| Şekil 4.4: Katılımcı eğitim durumu..... | 28 |
| Şekil 4.5: Katılımcı meslek dağılım oranları..... | 28 |
| Şekil 4.6: Katılımcıların çalışma durumu oranları..... | 29 |
| Şekil 4.7: Katılımcıların çalıştığı kurumların ilçelere göre dağılımı..... | 29 |
| Şekil 4.8: Katılımcıların bölgeyi kullanım amacına göre yüzdelik oranları..... | 30 |
| Şekil 4.9: Yayalaştırılan bölgeyi kullanım saatleri..... | 30 |
| Şekil 4.10: Bölgeye sık uğrayan katılımcıların hafta içi, hafta sonu dağılımlarına göre yüzdesi..... | 31 |
| Şekil 4.11: Bölgeye sık uğrayan katılımcıların uğrama sıklığına göre yüzdesi..... | 31 |
| Şekil 4.12: Yayaların bölgeye ulaşmak için kullandığı vasıta sayısı..... | 32 |
| Şekil 4.13: Yayaların bölgeye ulaşım yöntemleri..... | 32 |
| Şekil 4.14: Yayaların kullandığı toplu taşıma araçları..... | 33 |
| Şekil 4.15: Özel araçların parklanma dağılımı..... | 33 |
| Şekil 4.16: Yayaların özel araca sahip olma oranı..... | 34 |
| Şekil 4.17: Yayaların otopark problemi yaşanması..... | 34 |
| Şekil 4.18: Araç sahibi yayaların ulaşım aracı tercih etme oranları..... | 35 |
| Şekil 4.19: Yayalaştırmanın çevrenin fiziksel ve estetik görünümüne etkisi..... | 35 |
| Şekil 4.20: Yayalaştırmayı katılımcıların beğenme oranı..... | 36 |
| Şekil 4.21: Yayalaştırmayı yararlı bulan katılımcıların dağılımı..... | 36 |
| Şekil 4.22: İkamet edilen ilçelere göre katılımcı sayıları..... | 38 |
| Şekil 4.23: Katılımcıların cinsiyet dağılımı..... | 38 |

| | |
|--|----|
| Şekil 4.24: Katılımcı yaş istatistikleri..... | 39 |
| Şekil 4.25: Katılımcı eğitim durumu..... | 39 |
| Şekil 4.26: Katılımcı sektör faaliyetlerinin dağılım oranları..... | 40 |
| Şekil 4.27: Katılımcıların çalıştığı kurumların yıllık faaliyet süreleri..... | 40 |
| Şekil 4.28: Katılımcıların çalıştığı kurumların kapanma saatleri..... | 41 |
| Şekil 4.29: Katılımcıların çalıştığı kurumların çalışan sayıları..... | 41 |
| Şekil 4.30: Katılımcıların çalıştığı kurumların mülkiyet durumu..... | 42 |
| Şekil 4.31: Katılımcıların çalıştığı kurumların çalışma şekli..... | 42 |
| Şekil 4.32: Katılımcıların çalıştığı kurumların çalışma günleri..... | 43 |
| Şekil 4.33: Katılımcıların iş dışında bölgeyi kullanım amacına göre yüzdelik oranları..... | 43 |
| Şekil 4.34: Katılımcıların bölgeye ulaşmak için vasıta kullanım sayılarının oranları..... | 44 |
| Şekil 4.35: Katılımcıların bölgeye ulaşım yöntemlerinin dağılımı..... | 44 |
| Şekil 4.36: Katılımcıların kullandığı toplu taşıma araçlarının dağılımı..... | 45 |
| Şekil 4.37: Özel araçların park edildiği bölgelerin dağılımı..... | 45 |
| Şekil 4.38: Katılımcıların özel araca sahip olma oranı..... | 46 |
| Şekil 4.39: Katılımcıların otopark problemi yaşayıp yaşamama oranı..... | 46 |
| Şekil 4.40: Katılımcıların otopark sayısını yeterli bulma oranı..... | 47 |
| Şekil 4.41: Katılımcılara göre otopark fiyatlarının pahalılık oranı..... | 47 |
| Şekil 4.42: Katılımcıların ulaşım aracını tercih oranları..... | 48 |
| Şekil 4.43: Yayalaştırılan bölgenin emlak değer ve kiralarının artış oranı..... | 48 |
| Şekil 4.44: Yayalaştırılan bölgenin müşteri sayısındaki değişim oranları..... | 49 |
| Şekil 4.45: Yayalaştırılan bölgedeki esnafın ciro değişim oranları..... | 49 |
| Şekil 4.46:Yayalaştırmanın çevrenin fiziksel ve estetik görünümüne etkisi..... | 50 |
| Şekil 4.47:Yayalaştırmayı katılımcıların beğenme oranı..... | 50 |
| Şekil 4.48: Yayalaştırmayı yararlı ya da zararlı bulan katılımcıların dağılımı..... | 51 |

1. GİRİŞ

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

Ancak plancılar için yayalaştırmanın tek hedefi ticaretin canlanmasını sağlamak değildir. Bunun yanında yayalaştırmadan beklenen olumlu değişimler; kentin merkezi fonksiyonlarını korumak, alışveriş birimlerine erişimi kolaylaştırmak, kent imajını geliştirmek, gürültüyü ve hava kirliliğini azaltmak, kentin görüntüsünü güzelleştirmektir.

Türkiye'nin en kalabalık kenti olma özelliğine sahip olan İstanbul'da artan özel araç trafiği ve toplu taşımanın yetersizliği, taksi, dolmuş ve minibüs tarzı taşıtların çoğalması şehir plancılarını yeni çözümler aramaya yönlendirmiştir.

Bu tez çalışmasında ülkemizde önemi giderek artan yayalaştırma ve yayalaştırma çalışmalarının önemli örneklerinden biri olan İstanbul'un Kadıköy ilçesinin Halitağa caddesinin ve Kadıköy Tarihi Çarşısı'nın yayalaştırılmaları konusu incelenecektir.

Çalışmanın;

I. Kısımda, ulaşım ağı ve türleri, karayolların sınıflandırılması, yaya ile kent mekanı arasındaki ilişkiler, yaya ağlarının dağılımı, yaya ve yayalaştırılmada kullanılan elemanların tanımlarını, yaya yolları, kaldırımları ve geçitleri ve yaya ağlarının yürünebilirliği hakkında bilgiler verilecek,

II. Kısımda ise, kent merkezi, tarihi doku ve çarşı. Kent merkezilerinin özellikleri ve sınıflandırılması, yayalaştırmanın sebepleri ve hedefleri, ayrıca kente etkileri ve sağladığı yararları hakkında genel bilgi edineceğiz.

III. Kısımda da, yayalaştırılan bölgede yapılan anket sonuçlarını yorumlayarak bölge esnafı ve ziyaretçilerinin yayalaştırma hakkındaki görüşlerini inceleyeceğiz.

1.1 ÇALIŞMANIN AMACI VE KAPSAMI

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

Her yayalaştırma projesinin hem kente hem de kullanıcıya etkileri vardır. Fiziksel, sosyal ve ekonomik etkileri üzerine çok sayıda araştırmalar yapılmıştır. Ayrıca bu tez çalışmasının temel amacı; diğer benzer çalışmalarda yeterince üzerinde durulmayan ulaşım ile yayalaştırılmış kamusal alanların etkileşiminden bahsetmektir. Ek olarak, yayalaştırılan bölgenin çevresindeki sokaklarla olan ilişkisini incelemek, taşıma ve günlük trafiğin yarattığı sorunları ortaya çıkarmaktır. Bu amaç kapsamında Halitağa Caddesi'nde ve Kadıköy Tarihi Çarşısı'nda çalışmalar yapılmıştır.

1.2 ÇALIŞMADA KULLANILAN YÖNTEM

Yayalaştırma ile ilgili tezler ve kaynaklar incelenmiş ve İstanbul içerisinde çeşitli yayalaştırma örneklerinden birbirine benzer ve farklı yönleri bulunan caddeler tespit edilmiştir. Bu çalışmada yeterli karşılaştırmalı analizler yapılabilmesi için İstanbul'da yayalaştırılmış cadde ve çevresindeki bölgede diğer yayalaştırılan caddeler ele alınmıştır. Anadolu'da Kadıköy'ün Halitağa Caddesi ve Kadıköy Tarihi Çarşısı seçilmiştir.

Seçilen caddelerin bağlı bulunduğu belediyeler ile iletişime geçilerek cadde planları alınmıştır. Bu caddeler fotoğraflanmış ve caddelerdeki binalar sektörel olarak sınıflandırılmış ve kat adetlerine göre incelenmiştir.

Ayrıca söz konusu iki tip kullanıcı grupları belirlenmiş ve bu doğrultuda anketler hazırlanıp bu caddelerde anket çalışması yapılmıştır. Bu çalışma sonucunda cadde ile ilgili çeşitli problemler tespit edilmiştir. Fiziksel, estetik ve idaresel problemlerin olduğu bulunmuştur. Diğer taraftan trafiğe açılan ana caddelerdeki olumsuz etkiler

izlenmiştir. Ayrıca ulaşım açısından hem toplu ulaşım hem de özel araç kullanıcılarının görüşleri alınmıştır.

1.3 ÇALIŞMA ALANIN KONUMU

Kadıköy ulaşım açısından çok büyük önem taşıyan bir merkezdir. Deniz yolu vasıtasıyla Anadolu'nun Avrupa'ya açılan kapısı konumundadır.

Çalışma alanı; Kadıköy'de; Osmanağa ve Rasimpaşa Mahalleleri arasında güney- kuzey kısmen sınır çizgisi olarak oluşturan Halitağa Caddesi. Güneyinde Söğütluçeşme Caddesi tarafından çapraz olarak sınırlayan ve kuzeyinde o da çapraz olarak Karakolhane Caddesi tarafından kesilen, onun devamı Acıbadem Caddesi'dir. Güneybatı tarafından yaklaşık 500 metre Kadıköy İskelesi'nden uzaktır. Aynı zamanda güneydoğusunun yaklaşık 120 metre uzaklığında hem Boğa Heykeli hem de Bahariye Caddesi'nin girişi yer almaktadır. Kuzeyinde de Taşköprü Caddesi bulunur ve tren yolu altından geçmektedir.

Kadıköy Tarihi Çarşısı ulaşım açısından çok kritik bir konuma sahiptir; Kadıköy İskelesi (Eminönü, Karaköy, Kabataş, Beşiktaş ve Bakırköy ile bağlı), otobüs, minibüs, metrobüs durakları ve metro istasyonu çevresinde oluşur.

Şekil 1.1: Halitağa Caddesi'nin ve Kadıköy Tarihi Çarşısı'nın coğrafi konumu



Kaynak: <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>

Şekil 1.2: Kadıköy’de yayalaştırılan sokakların bulunduğu mahalleler



Kaynak: <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>

Çalışmanın sınırları Kadıköy’ün Osmanağa ve Caferağa mahallelerinde içeren yayalaştırılmış olan Halitağa, Mühürdar ve Bahariye caddeleri, Çilek ve Ali Suavi sokaklarına bağlı çevreleri kapsayan yer alınmıştır.

Şekil 1.3: Kadıköy’de yayalaştırılan sokakların çevresi ve çalışma sınırları



Kaynak: <http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>

2. KAVRAMSAL YAKLAŞIM

2.1 ULAŞIM KADEMELENMESİ

2.1.1 Ulaşım ve Ulaştırma

Ulaşım kavramı Güncel Türkçe Sözlüğünde; “ulaşma işi; köyler, şehirler, ülkeler arasında bir yerden bir yere gidiş geliş, münakale, muvasala, temas; bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma” olarak tanımlanmaktadır. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde ise ulaşım için “bir yerden bir yere gidiş-geliş” tanımı yapılmıştır. Ulaştırma ise, Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “ulaştırmak işi; insanların, malların, haberlerin ulaşmasını sağlayan işlerin ve araçların tümü, münakalat: *Ulaştırma Bakanlığı*; ask. orduda malzeme ve personel taşıma işlerini sağlayan sınıf” olarak tanımlanmaktadır. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde ise “Ulaşımı sağlayan hizmet, düzenek ve araçların tümü” olarak şekilde tanımlanmıştır.

2.1.2 Toplu Taşıma/Ulaşım

Taşıma kavramı Güncel Türkçe Sözlüğüne göre “Taşımak işi” şeklinde tanımlanmıştır. Öte yandan, Coğrafya Terimleri Sözlüğünde “ülkeler arasında ya da bir ülkenin ulusal sınırları içinde yolcuların ve çok daha önemli olarak tecim mallarının, alındığı yerden gideceği ya da kullanılacağı yere, çeşitli ulaşım araçlarından yararlanılarak götürülmesi” olarak tanımlanmaktadır (TDK, 1980). İktisat Terimleri Sözlüğünde ise “kara, deniz ve havayolu ile her türlü mal, hayvan ve insanın bir yerden başka bir yere götürülmesi” şeklinde bir tanımı yapılmıştır (TDK, 2004).

Taşıma faaliyetlerinin daha büyük kitledeki insanlar ile yapılmasını kapsayan toplu taşıma kavramı ise Kentbilim Terimleri Sözlüğüne göre “Bir kent halkının ulaşım gereksinmesinin özel taşıt, dolmuş ve küçük binitler (otomobil) yerine, otobüs ya da metro gibi kısa sürede çok sayıda insan taşımaya elverişli büyük taşıma araçlarıyla karşılanmasını içeren ulaşım dizgesi”dir (Keleş, 1998). Bu kavram aynı zamanda Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğünde “Özel araç, bisiklet+motorsiklet, taksiyle yapılan bireysel ulaşım türleri dışında kalan araçlarla gerçekleştirilen ulaşım; Yüksek kapasiteli kara, raylı ve deniz ulaşım araçlarıyla yapılan kentiçi ulaşım; Koltuk (yolculuk) kapasitesi yüksek ulaşım araçlarıyla yürütülen kent içi ulaşım; Kamu ya da özel otobüs, demiryolu ve diğer taşıma türleriyle belli bir düzenlilik içinde kent halkına sunulan

genel/özel ulaşım hizmeti. ‘Kitle ulaşımı’ ya da ‘ulaşım’” olarak tanımlanmaktadır (Kırmızı, 2008). Kentbilim Terimleri Sözlüğünde ise “Bir kentte, insanların yaşamlarını daha kolay sürdürmek için gereken seyahatleri yapmalarını sağlamak amacıyla kamu kuruluşlarının ve özellikle kentsel yerel yönetimlerin ya da onlara bağlı tüzel kişiliklerin kurup çalıştırdığı ulaşım dizgesi.” Olarak tanımlanmıştır (Keleş, 1998).

Ulaşım ağı ve yüzeyleri:

Ulaşım ağları ve yüzeyleri, bağlantı- güzergahlardan (links) ve odak, toplanma, dağılma, düğüm, yön değiştirme, giriş/çıkış noktalarından (nodes) oluşmaktadır. Bunun yanı sıra durağan trafiğin olduğu alanlar da ulaşım ağının içinde yer almaktadır (Hamamcıoğlu, 2011). Karayolu ulaşım sistemlerinde bağlantılar üzerinde hareket edilen güzergahlarken, havayolu ve denizyolu için rotaları temsil etmektedir. Yerleşmeler arasında ve şehir içinde konut alanları, çalışma alanları, sosyal hizmet alanları ve rekreasyon alanları gibi farklı arazi kullanımlar arasındaki yük ve insan taşımacılığı ulaşım alanları ve yüzeyleri üzerinde hareket eden farklı ulaşım türlerinin kullanılmasıyla gerçekleşmektedir (Hamamcıoğlu, 2011).

Ulaşım:

İnsanlar tarih boyunca kurmuş oldukları yerleşim merkezleri arasında iletişimi sağlamak amacıyla farklı yollar kullanmışlardır. Bu yollar zamanla gelişerek bağlantı noktaları oluşturmuş ve bugünün büyük ulaşım faaliyetlerini oluşturmuşlardır. Bu ulaşım faaliyeti kısaca; insanların, malların ve ürünlerin bir yerden farklı bir yere gitmesi ya da götürülmesi olarak tanımlanabilmektedir. Bu tanım kapsamı dahilinde gerçekleştirilen ulaşım faaliyetleri karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolundan oluşan dört temel alanda gerçekleştirilebilmektedir.

2.1.3 Ulaşım Türleri

Ulaşım türleri genel olarak kara yolu, demir yolu, deniz yolu ve havayolu olarak dörde ayrılmıştır. Karayolu Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Yerleşim merkezlerini birbirine karadan bağlayan yol” olarak; demir yolu “Lokomotif, vagon vb. demir tekerlekli taşıtların üzerinde hareket ettiği paralel iki ray döşenerek yapılan bir tür yol, tren yolu, demir hat; Bu yolla yapılan taşımacılık sistemi”; deniz yolu “Liman ve iskeleler arasında deniz taşıtlarıyla yapılan taşıma işi”, havayolu “Hava taşıtlarıyla yolcu, yük vb.

taşıma işi” olarak tanımlanmaktadır. Tüm bu ulaşım sistemlerinin çalışması için ise üç ana öğeden söz edilebilir. Bunlar; altyapı ağları, taşıt araçları ve işletme sistemidir.

2.1.4 Karayolların Sınıflandırılması

Karada kullanılan yollar farklı çeşitlere ve boyutlara sahip olmak üzere geniş ulaşım ağları oluşturmaktadır, fakat yerleşimleri birbirine bağlayan karayollarını daha iyi algılamak için şu şekilde bir sınıflandırma faydalı olacaktır:

A. Yetki yönünden

B. İşlev yönünden (kademelenme)

Yetki yönünden karayolları otoyollar, devlet yolu, il yolu, köy yolu, turizme hizmet veren yollar, orman yol ve kent içi yol olarak sınıflandırılmaktadır. Bunlar arasında otoyol, devlet yolu ve il yolu Devlet Karayolları Müdürlüğü'nün denetim sahasına girerken, köy yolu Bayındırlık ve İskan Bakanlığının denetiminde, Turizme hizmet veren yollar Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ortak denetiminde, orman yolu Çevre ve Orman Bakanlığının denetiminde ve kent içi yollar belediyelerin denetimindedir.

İşlevleri yönünden ise karayolları kentler arası-yerleşmeler arası yollar ve kent içi yollar olarak ikiye ayrılmaktadır. Kentler arası yollar otoyol, devlet yolu, il yolu ve köy yollarını kapsarken; kent içi yollar ana yol, II. derece yol, toplayıcı yol, mahalli-servis yolu, bisiklet ve yaya yollarını kapsamaktadır (Hamamcıoğlu, 2011).

Karayolu ulaşım ağı, bağlantıların kullanım yoğunluklarına (yolcu-araç-yük hacmi) ve arazi kullanımında yüklenen işlevlere, ayrıca bu işlevlerin oransal dağılımına göre yolların enkesit, boykesit ve hizmet etme biçiminin belirlenmesidir. Karayolu ulaşım ağı, ülke-bölge-kent ölçeğinde kademelenmektedir. Kentiçi yollar ulaşım ağının en alt kademesinde yer almaktadır ve karmaşık bir ağ örüntüsüne sahip yollardan oluşmaktadır. Kentiçinde yolların hiyerarşik düzeni mahalle-semt-kent ölçeğinde olmak üzere önem derecelerine göre belirlenir ki burada en temel etken taşınan trafiğin hacmidir (Hamamcıoğlu, 2011).

Karayollarını kullanan elemanlar kullanım şekillerine göre, karayolları elemanları se kullanım amaçlarına göre isimlendirilmektedir.

2.1.5 Yaya ve Yayalaştırma

Yaya: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Yürüyerek giden kimse” olarak tanımlanmaktadır. Kentbilim Terimleri Sözlüğündeki tanımı ise “Kent içinde belirli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimse” şeklindedir (TDK, 1980). Öte yandan Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğüne göre; “Herhangi bir araç kullanılmadan yapılan yolculuk; Araçlarda bulunmayan, karayolu üzerinde hareketsiz ya da hareketli insan” olarak tanımlanmaktadır. (Kırmızı, 2008)

Yaya dolaşımı: Kentbilim Terimleri Sözlüğünün tanımı böyle geçmektedir; “Bir kentte, taşıt kullanmayan kimselerin gidiş gelişleri”. İng. pedestrian traffic (TDK, 1980)

Kaldırım: Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğüne göre; “Yaya yolu, ada, bisiklet yolu, vb. kara yolu bölümlerini taşıt yolundan ayıran, taşıt yoluna göre, araç çıkışını güçleştirecek biçimde yükseltilmiş olarak yapılan ve karayolundaki trafiği yönlendiren sınırlayıcı ulaşım altyapısı” olarak tanımlanmaktadır. (Kırmızı, 2008)

Yaya kaldırımı: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Sokaklarda, caddelerde yayaların yürümesi için yapılmış yüksekçe yer, kaldırım, tretuvar” olarak tanımlanmaktadır. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde ise “yollarda yayaların geçmesine ayrılmış bölüm; yolda taş kaplama” şeklinde tanımlanmıştır. Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğünde ise “Yollarda yayaların hareketine ayrılmış bölüm” olarak tanımlanmaktadır (Kırmızı, 2008). Kentbilim Terimleri Sözlüğünün tanımlaması ise şu şekildedir; “Bir yolun, sokağın kenarında yalnız yayaların geçmesine ayrılan, azıcık yükseltilmiş dar bölüm”. (Keleş, 1998)

Yaya yolu: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Sadece yayaların kullanmasına ayrılan yol” olarak tanımlanmaktadır. Kentbilim Terimleri Sözlüğünün tanımlaması ise şöyledir: “Kent ve kasabalarda yalnız yayaların gelip geçmesine ayrılmış, taşıt dolaşımına kapalı yol”. İng. pedestrian way (TDK, 1980). Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğünde de; “Karayolunun taşıt yolu ile mülk arazileri arasında kalan ve yalnızca yayaların kullanabildiği bölümü” olarak tanımlanmaktadır (Kırmızı, 2008).

Yaya geçidi: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Caddelerde yayaların karşıya geçmesi için ayrılmış bölüm” olarak tanımlanmaktadır. Kentbilim Terimleri Sözlüğündeki tanımlama ise; “Yollarda, yayaların karşıdan karşıya güvenle geçmelerini sağlamak üzere, çivi, boya, renkli taş, ışık gibi belirtkelerle ayrılmış geçit” şeklindedir (TDK,

1980). Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde de, “Yollarda yayaların karşıdan karşıya güvenle geçmelerini sağlamak üzere çivi, boya, renkli taş, ışık gibi işaretlerle ayrılmış geçit” olarak tanımlanmaktadır.

Yeraltı yaya geçidi: Kentbilim Terimleri Sözlüğündeki tanımlaması şöyledir: “Yol düzeyinin altında bulunan, yayaların taşıt dolaşımından korunması için yapılan, çökmelerin önlenmesi için her yanı betonla kaplanan geçit. bk. altgeçit” (TDK, 1980).

Alt geçit: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Trafik akışını kesmemek için bir yolun altından geçirilen geçit” olarak tanımlanmaktadır. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde ise “Doğal zeminin altındaki yaya ya da taşıt geçidi” olarak tanımlanmaktadır.

Yaya köprüsü: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Caddelerde yayaların geçmesi için yapılmış köprü” olarak tanımlanmaktadır.

Üstgeçit: Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde, “Doğal zeminin üstündeki yaya ya da taşıt geçidi” olarak tanımlanmaktadır.

Yayalaştırma: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Yayalaştırmak işi” olarak tanımlanmaktadır.

Kentbilim Terimleri Sözlüğünün tanımı böyle geçmektedir; “Kent yollarından bir bölümünün, yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzentsarlarla, yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işlemi”. (TDK, 1980)

Yayalaştırmak: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Yolu araç trafiğine kapatıp sadece yayaların kullanımına açmak” olarak tanımlanmaktadır.

Yayalar bölgesi: Kentbilim Terimleri Sözlüğünün tanımı böyle geçmektedir; “Motorlu taşıt dolaşımına kapalı, yaya yollarından oluşan kent kesimi”. İng. pedestrian precinct (TDK, 1980)

Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde, “1. Yayaların gezip alışveriş yapabilmeleri için düzenlenmiş olup taşıtların girişi saatlerle sınırlandırılmış sokaklardan meydana gelen bölge” olarak tanımlanmaktadır.

2.1.6 Kentiçi Yollar

Ana Yollar

Ana yollar, kentiçinde yüksek hacimde trafik taşıyan, temelde transit trafik taşıyan, bir öşçüde de bitişiğindeki parsellere erişim sağlayan yoldur. Bu bazen bölünmüş bazen de bölünmemiş karşılıklı iki yönlü veya tek istikamete hizmet veren yol olabilir. Ana

yollarına şerit genişliği 3.25 m. - 3.50 m. arasında alınabilir. Kalabalık nüfuslu şehirlerde toplam 6 şeritli tasarlanması uygun görülmektedir. Bununla birlikte ana Arterler toplu taşıma sistemlerinin işlediği güzergahlardır. Bu nedenle karşılıklı olarak birer şeridin de toplu taşıma sistemlerine ayrılması gerekir.

Ana yollarda taşıt hızı 60-80 km/saat alınabilir. Otopark düzenlemeleri kaldırım kenarında veya orta bölme (röfuj) alanda yaratılmamalıdır, çünkü tehlike arz etmektedirler. Kaldırım genişlikleri ise en az 2.0 m. den en fazla 15.0 m. ye kadar çıkabilir. Yol ortasındaki bölme adaları ise dönüş noktasındaki araçlara sığınma cebi yaratabilecek şekilde min. 3.0 m. olmalıdır. Ana yollar üzerinde yeralan kavşaklar arası mesafeler 1.000- 2.000 m. arasında değişebilir. Kavşak noktaları hemzemin sinyalizasyonla çözümlenir. Zorunlu koşullarda katlı veya köprülü kavşak çözümleri getirilebilir (Hamamcıoğlu, 2011).

Bağdat caddesi bölünmemiş ve tek istikamette çalışan bir anayoldur. Millet ve Vatan caddeleri ile Tarlabası ve Barbaros bulvarları ise bölünmüş anayollardır.

İkinci Derece Yollar

İkinci derece yollar, anayollar arasında yerel toplu taşımacılığın yapıldığı yollardır. Bu yolların, şerit genişliği 3.25 m. - 3.50 m. arasında değişir ve taşıt hızı 50-60 km/saat olarak alınabilir.

Tek Yön Uygulamaları

Tek yön uygulamalarının anayollar üzerinde yapılaşmasını tamamlamış, tarihi doku içinde yeralan enkesit kısıtlığı olan yollarda uygulanması mümkündür. Bu uygulamanın gerçekleştirilebilmesi için birbirine paralel bir veya iki imar adası uzaklık olmalıdır. Aralarındaki bağlantılar ise yine tek yönlü yollarla ters yönde akan artere geçişlerle çözümlenebilir.

Yaya Yolları ve Kaldırım-Yaya Yolu Düzenleme İlkeleri

Yaya Yolu Genişlikleri:

Kullanıcı-yaya yoğunluğu konut alanları içinde en az 1.5 m. olmalıdır. Yolların yayaların kullandığı iz veya şerit üzerinde bitki, ağaç veya aydınlatma elemanı, çöp kutusu gibi herhangi bir engel olmaması yaya yolunun taşıt yolundan yüksekliği 10 cm.'i geçmemesi konuları yolların güvenliği ve rahatlığı açısından önemlidir.

Kent Merkezlerinde

Kentiçinde yayalaştırılmış ana yaya yolları durumunda, özellikle nüfusu kalabalık büyük kentlerin tarihi merkezlerinde uygulanan ana yaya yolları şehirlerin ticaret faaliyetlerinin yığıldığı güzergahlarda uygulanmaktadır. Ancak ana yaya güzergahı çevresindeki arazi kullanımının servis yollarıyla beslenmesi ve bağlantısının kurulması konularının tartışılması önem kazanmaktadır. Yaya ve araç yoğunluğunun azaldığı konut alanlarında ve tarihi kentsel alanlarda araç yolu-kaldırım ilişkisi ve kaldırım uygulamalarını gerektirmeyen koşullar (sokak genişliği gibi) da tartışma konularındandır.

2.2 KENT MERKEZİ

Kent içi alanlar, kullanım alanlarına göre sınıflandırılmaktadır. Bunlar şu şekilde sıralanmakta ve tanımlanmaktadır:

Merkez: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Ar. Merkez: Bir bölgenin veya kuruluşun yönetim yeri; Bir işin öğretildiği yer; Bir işin yoğun olarak yapıldığı yer; Belirli bir yerin ortası: Şehir merkezi; mat. Bir kapalı eğrinin veya bazı çokgenlerde köşegenlerin kesişme noktası; mat. Bir dairenin veya bir küre yüzeyinin her noktasından aynı uzaklıkta bulunan iç nokta, özek: Daire merkezi. Küre merkezi” olarak tanımlanmaktadır.

Kent odağı (Merkez): Kentbilim Terimleri Sözlüğüne göre; “Bir kentin, başlıca kamusal ve özel yapılarının, tecim, yönetim ve kültür kuruluşlarının bir araya toplandığı, çok katlı yapıları, yoğun ve devingen nüfusu ile önemli kesimi” olarak tanımlanmaktadır. İng. downtown, city center (Keleş, 1998)

Şehir merkezi: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Şehrin en işlek yeri, iç bölümleri” olarak tanımlanmaktadır.

Merkezi İş Alanı: Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde, “şeh. Büyük şehirlerin merkezlerinde ticaret ve hizmet işlevlerinin, üst düzey iş ilişkilerinin en yoğun olduğu bölge için kullanılan terim; kısaca: MİA. Bu bölgede yoğun ve yüksek yapılaşma söz konusudur” olarak tanımlanmaktadır. Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğüne göre ise “Yoğun İş Bölgesi (YİB) de denir. İşyerlerinin ve çalışanların yoğunlaştığı kent içi alan, Bir kentte; büroların, eğlence ve konaklama yerlerinin, servis hizmetlerinin, trafiğin

yoğun ve arazi değerinin yüksek olduğu, ticaret ve alışveriş bölgesi” olarak tanımlanmıştır (Kırmızı, 2008).

Ticaret merkezi: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Çeşitli ürünlerin ve malların pazarlandığı, ticari ilişkilerin kurulduğu yer” olarak tanımlanmaktadır.

Alışveriş merkezi: İktisat Terimleri Sözlüğüne göre; “Belirli bir yerde etkinlik gösteren perakendeci işletmeler topluluğu” olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2004).

İş merkezi: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “İş yerlerinin yoğun olduğu bölge; bir ticaret ortaklığının yönetildiği yer; birçok satış merkezinin bir arada bulunduğu yer, plaza; belli bir ürünün bütün çeşitleriyle sergilendiği ve satışının yapıldığı yer, plaza” olarak tanımlanmaktadır.

Ticaret, çarşı, Han ve kervansaray kültürü; İpek yolu ile beraber sadece tüccarların değil, aynı zamanda doğudan batıya ve batıdan doğuya bilgelerin, orduların, fikirlerin, dinlerin ve kültürlerin de bir geleneksel alışveriş merkezi olmuştur; Hindistan, İran, Irak, Suriye, Türkiye’den Balkan ülkelerine doğru yayılmıştır.

Tarihi doku, merkez, Çarşı: Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğüne göre; “Kentin tarihsel uzam (mekan), yapı ve özelliklerinin yoğun olduğu bölgelerde tarihsel özelliklerin tümü” olarak tanımlanmaktadır (Kırmızı, 2008).

Meydan: Güncel Türkçe Sözlüğüne göre; “Alan, saha; yarışma, eğlence veya karşılaşma yeri; bulunulan yer ve çevresi, ortalık; fırsat, imkân veya vakit; mevlevi tekkelerinde ayin yapılan yer” olarak tanımlanmaktadır. Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde ise “Ar. Halkın toplandığı, çoğu binalarla, ağaçlarla ya da doğal engellerle çevrili, düz, açık ve geniş yer; alan” olarak tanımlanmıştır.

Çarşı: Hayatımızda alışverişin temel kavramlarından biri olan çarşı kelimesi; İktisat Terimleri Sözlüğüne göre; “Alıcı ve satıcıların fiziki olarak karşılaştıkları, dükkânların bulunduğu açık veya kapalı alışveriş yeri” olarak tanımlanmaktadır (TDK, 2004). Kentbilim Terimleri Sözlüğünün tanımlaması ise şöyledir: “Kent özeğinde ve kentin iş bölgesinde, genellikle taşıt dolaşımına kapalı olan ve yayaların alışverişine elverişli sokakların tümü” (TDK, 1980). Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğünde ise “Far. Dükkanların bulunduğu alışveriş yeri” olarak tanımlanmaktadır.

3. KENT MERKEZLERİ VE YAYALAŞTIRMA

3.1 KENT MERKEZİLERİ - YAYA YOLLARI İLİŞKİSİ

Kent merkezlerinde trafiğin en önemli unsurlarından biri de yaya trafiğidir. Bu nedenle kent merkezleri içerisinde güvenli ve rahat ulaşımı sağlamak için kent düzenlemelerinin yayaların kullanımına da uygun olarak yapılması ve yayaların en fazla kullandıkları sokak ve caddelerin belirlenerek gerekirse araç trafiğine dahi kapatılması önemli bir husustur (Kaplan ve Kaya). Dahası, yayaların kullanım amaçlarına göre yaya aksları da farklılık göstermektedir. Bu nedenle, yayaların kullanım amaçlarına hizmet edecek şekilde düzenlenmesi, tasarımın etkinliğin artıracaktır (Gültekin ve Altunkasa, 2008). Bu bağlamda yayaların yaşamakta oldukları kentin tasarımında belirleyici rolleri bulunmaktadır.

3.2 KENT MERKEZİLERİNİN - ULAŞIM İLİŞKİSİ

Kentsel ulaşım sistemleri, kent içerisindeki “çalışma, eğitim, sağlık, spor, dinlenme ve sosyo-kültürel” aktivite mekanlarının yerlerinin belirlenmesi açısından önem arz etmektedir. Ulaşım sistemlerinde oluşan farklılıklar, bu mekanların kent içerisindeki konumlanmalarını da etkilemektedir (Tellan). Bunun en önemli sebebi gerek ülke çapında gerekse tek bir kent çapında gelişimin ulaşım sistemlerine bağlı olduğu fikridir. Genel olarak kentlerin ülke içindeki konumlanmalarına bakıldığında, özellikle büyük ve gelişmiş olanların bu fikre paralel olarak trafiğin en yüksek kapasitede olduğu ana ulaşım ağları çevresinde konumlandıkları görülmektedir (Brown; Tellan). Benzer şekilde, kent içerisindeki mekansal yerleşimler de kentin yüksek kapasiteye sahip anayolları ve caddeleri etrafında toplanmaktadır.

Kent içlerinde çeşitli ulaşım türleri kullanılmaktadır. Kent içerisinde hem karayolu, hem de deniz yolu, hem de raylı sistemler kullanılabildiği gibi (Akbulut, 2016) yayalar da bu ulaşım ağının bir parçasını oluşturmaktadır. Bununla birlikte, yayalar ile motorlu araçlar arasındaki hız farkı, kent içi ulaşım sistemlerinin tasarlanmasında kullanılan klasik yaklaşımlarda, motorlu taşıt yollarına öncelik verilmesine neden olmuştur (Süher, 1990). Bununla birlikte, yeni yaklaşımlar kentlerde yayalaştırma projelerinin uygulanması ve yayalara daha fazla mekan sunulması gerektiğini öne sürmektedir (Akbulut, 2016). Sürdürülebilir kent projeleri kapsamında gelişen bu yeni görüş, özellikle motorlu taşıtların kent içerisindeki faaliyetlerinin azaltılarak çevreye yönelik zararların

azaltılmasını (United Nations, 2012; Dufner ve Gürbüz, 2013) ve yayaların kent içerisindeki faaliyetlerinin artırılmasını hedeflemektedir (United Nations, 2012). Türkiye ve dünyada yapılan araştırmalar, Türkiye'nin yayalaştırma faaliyetleri açısından diğer ülkelere göre hem belirli avantajlara hem de dezavantajlara sahip olduğunu göstermektedir. Buna göre Amerika ve Avrupa Birliği üye ülkeleri gibi ülkelerde bin kişiden 500 ile 700'ü kişisel araçlarını kullanmaktayken Türkiye'de bu oranının bin kişide 130 olduğu görülmektedir. Bu bağlamda Türkiye yayalaştırma faaliyetleri kapsamında diğer ülkelere göre hali hazırda daha büyük bir potansiyele sahip olması nedeniyle avantajlı konumdadır. Bununla birlikte, ülkede toplu taşıma sistemleri açısından bir eksiklik olması ve altyapı yetersizliği insanları her geçen gün kişisel araç sahibi olmaya itmesi nedeniyle bir dezavantaj doğurmaktadır (Çelik, 2013).

3.3 KENT MERKEZİLERİNİN ÖZELLİKLERİ

3.3.1 Fizik Mekan Açısından

Türkiye'deki kent merkezleri, öncelikle doğal çevre koşulları göz önünde bulunularak oluşturulmuştur. Bu bağlamda Türkiye'nin kentleri incelendiğinde en yoğun nüfuslu yerleşim yerlerinin en verimli topraklar çevresinde kurulduğu görülmektedir. Bu bölgeler coğrafi olarak iklimin uygun olduğu, deniz, göl ve akarsu kenarlarına yakın yerlerdir (Özdemir ve Kardoğan, 1996). Bu durum kent dokusunun da bu kaynaklara göre şekillenmesini sağlamıştır. Örneğin, deniz ve göl gibi önemli su kaynaklarının çevresinde kurulan kentlerde liman bölgelerinin oluştuğu görülmektedir. Buna bağlı olarak limanların çevresinde de pek çok ulustan kişiye hitap edecek mekanların ve ticari faaliyetlerin gerçekleştirildiği dükkanların daha çok sayıda var olduğu görülmektedir (Hamamcıoğlu, 2005). Bu nedenle liman çevreleri kentsel tasarımın odak noktalarındandır (Bruttomesso, 1993).

Coğrafi koşullara bağlı olarak kent dokusu üzerinde etkili olan bir diğer unsur da iklim koşullarıdır. İklim koşulları farklılıklarına göre kentlerdeki bina, avlu, sokak ve nizam yapıları gibi özelliklerinde farklılaşmalar olduğu görülür. Örneğin Türkiye'nin Doğu Anadolu ve İç Anadolu bölgelerinde görülen ılıman kuru iklim özelliklerine bağlı olarak avlu kullanımının arttığı görülmektedir. Marmara Bölgesi, Doğu Karadeniz ve Akdeniz bölgelerine görülen ılıman iklime bağlı olarak ise yerleşme ve bina formlarının farklı çeşitlere büründüğü gözlenmektedir. Dahası, ılıman nemli iklimin görüldüğü

Zonguldak, Sinop ve Trabzon gibi kentlerde binaların iki-üç katlı yapıldığı ve katların hem kış hem de yaz kullanımına uygun olacak şekilde farklı formlarda olduğu görülmektedir. Buna göre alt katlar kışın kullanıma uygun olacak şekilde taştan yapılırken, üst katlar yaz kullanımına uygun olacak şekilde ahşaptan yapılmaktadır. Mersin ve Adana gibi sıcak nemli iklimin görüldüğü kentlerde ise binaların ayırık nizamda kurulduğu görülür. Diyarbakır ve Gaziantep gibi sıcak kuru iklimin görüldüğü kentlerde ise güneşin zararlı ışınlarından korunabilmek için eyvanın geniş şekilde kullanıldığı, sokakların ise dar ve birbirini gölgeleyecek şekilde tasarlandığı görülmektedir. Bodrum gibi karışık iklimin görüldüğü kentlerde ise sokaklar yine dar, evler ise birbirine bitişik nizamda kompakt bir şekilde tasarlanmış, binaların bazılarında düz damlar kullanılırken bazılarında ise çatı kullanılmıştır. Bu yapısal özelliklerin dışında bina ve sokaklarda kullanılan renkler de yine iklimin gerekliliklerine göre belirlenmiştir. Örneğin yine Bodrum'da yaz aylarında bina içerisinde oluşan sıcaklığı düşürmek adına genellikle beyaz renk cephe boyası kullanıldığı görülmektedir (Erçin, 2005).

Bunun haricinde şehrin bağlı olduğu ulaşım yolları da şehir dokusu üzerinde etkili olan unsurlardan biridir. Özellikle eski dönemlerde yolculukların günler süren uzunlukta olması, bazı şehirlerde kurulan han ve hamam gibi yapıların sayısının artmasına neden olmuştur. Bu bölgelerdeki sokaklar da büyük kervanların geçmesine olanak vermesi için diğer sokaklara daha geniş tasarlanmıştır. Bu durum günümüzde ise kendini ticaret merkezlerinin artışı şeklinde göstermektedir (Akdemir ve İncili, 2014).

3.3.2 İşler Alanları- Çeşitleri

Günümüzde kentlerin tasarlanmasında dikkate alınan önemli kriterlerden biri de işlevselliktir. Bu bağlamda kent içerisinde bulunan mekanların her biri kentin bütünlüğü içerisinde birer işlevi olan parçalar olarak değerlendirilmektedir (Türk, 2015). Kent içerisinde mekanların temel işlevleri ise oturma, dinlenme, çalışma ve ulaşım olarak dörde ayrılmıştır (Ertan Akkoyunlu, 2004). Bununla birlikte insanlığın gelişimiyle birlikte özellikle ekonomik faaliyetlerin çeşitlenmesi ve farklı yerleşim tiplerinin de ortaya çıkmasıyla kentsel alanları daha detaylı olacak şekilde ve yine işlevlerine göre yapılan yeni sınıflandırmalar da ortaya çıkmıştır. Bu sınıflandırmaya göre kent alanları

“yerleşim alanları, ticaret ve iş alanları, endüstri alanları, ulaşım alanları, sosyal tesisler, rekreasyonel alanlar, doğal alanlar” olarak ayrılmaktadır (Gül ve Küçük, 2001).

3.3.3 Sit Alanları

Sit alanları, çeşitli medeniyetlerden günümüze kadar varlığını sürdürmüş olan tarihi mekanlardır. Bu mekanlar, inşa edildikleri ve kullanıldıkları devirlerin sosyo-kültürel ve ekonomik özelliklerini mimari perspektifle günümüze taşırlar. Bu mekanlar içerisinde kent ve kent kalıntıları, önemli meydanlar ve doğal alanlar yer alır. Bu bağlamda sit alanları, “kentsel sit alanları”, “arkeolojik sit alanları” ve “doğal sit alanları” olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Kentsel sit alanları, tarihi kent ve kent kalıntılarını ifade ederken; arkeolojik sit alanları, çok sayıda kültür varlığının bulunduğu veya önemli tarihi olayların gerçekleşmiş olduğu mekanları belirtmektedir. Doğal sit alanları ise tabiat özellikleri koruma altına alınmış doğal mekanları ifade etmektedir (Aliefendioğlu, 2011). Türkiye, tarihsel evreleri ve batısından doğusuna dört iklimin farklı özelliklerinin görüldüğü bir coğrafyaya sahip olması nedeniyle pek çok sit alanına sahiptir. Yapılan bir araştırmaya göre Türkiye’de koruma altına alınmış ve sit alanı olarak belirlenmiş mekan sayısı 7635’tir. Dahası bu mekanların büyük çoğunluğunun kent sınırları içerisinde kaldığı görülmektedir. Yapılan bu araştırmada, yalnızca İstanbul ili içerisinde sit alanı olarak belirlenmiş 77 adet mekan olduğu belirtilmiştir (Dinçer, Enlil ve Evren, 2009).

3.3.4 Tarihi Çarşı

Tüketim faaliyetleri ticaretin başladığı dönemlerden itibaren insan yaşamının bir parçası olmuştur. Buna bağlı olarak kentlerde, insanların tüketim faaliyetlerini gerçekleştirebilecekleri pek çok alan kurulmuştur; ancak bu alanların yapısal özellikleri kentlerin tarih içerisindeki değişimlerine paralel olarak farklılıklar göstermektedir (Gedikçi-Öndoğan, 2016). Özellikle Osmanlı’nın eski dönem kent yerleşimlerine bakıldığında, alış-veriş faaliyetlerinin çarşı adı verilen ve belirli bir sokak veya caddedeki dükkanları kapsayan mekanlarda gerçekleştirildiği görülmektedir (Özdeş, 1998). Bununla birlikte çarşıların tarihi çok daha eskiye dayanmaktadır. Genel bir tanım yapılması gerekirse çarşı iki tarafında farklı esnaf gruplarının dükkanlarının olduğu sokak veya birden fazla sokaktan oluşan alanlardır; ancak bazı çarşı yapılarında ayrıca

ham ve hamamların da olduğu bazılarında ise ortada bir bedestenin bulunduğu da görülür (Ergin, 1997; İnalçık, 1997).

Bugün, eski çarşı kültürünün insanlığın ve ekonomik faaliyetlerin geçirdiği değişim ve dönüşümler çerçevesinde yerini alış-veriş merkezi kültürüne bıraktığına görmekteyiz (Gedikçi-Öndoğan, 2016). Bunula birlikte, Osmanlı'nın dünyanın en eski ticaret merkezleri üzerinde olmasına bağlı olarak Türkiye'nin pek çok kentinde eski tarihli kurulmuş çarşıların olduğu (Kuban, 1968; Akdağ, 1949) ve tarihi çarşılar olarak sınıflandırıldıkları görölmektedir. Kent merkezlerinde bulunan bu çarşılar örnek olarak İstanbul'daki Kapalı Çarşı (Büyük Çarşı), Mısır Çarşı'sı, Tarihi Balat Çarşısı, Bursa'daki Tarihi Bursa Çarşısı; İzmir'deki Kemeraltı Çarşısı, Edirne'deki Ali Paşa Çarşısı; Konya'daki Tarihi Bedesten Çarşısı; Kayseri'deki Kapalı Çarşı ve Kahramanmaraş'taki Kapalı Çarşı gösterilebilir. Bu çarşıların bazıları günümüzde koruma alanları olarak belirlenirken, bir bölümünde de halen ticari faaliyetler yoğun şekilde devam etmektedir.

Şekil 3.1: İstanbul Kapalı Çarşı



Şekil 3.2: İstanbul Mısır Çarşısı



Şekil 3.3: Konya Tarihi Bedesten Çarşısı



3.4 KENT MERKEZİLERİNİN SINIFLANDIRILMASI

3.4.1 Ulaşım Odağı Olma Durumunda

İstasyon

Ulaşım sistemleri kentlerdeki yaşamın rahat ve güvenli olması açısından önemli role sahiptir. Her kentte coğrafi ve topografik özelliklere göre kullanılan ulaşım sistemleri de değişiklik gösterebilmektedir. Özellikle; düz, uzun ve lineer bir topografiye sahip

şehirlerde raylı taşıma sistemlerinin kullanımının daha efektif olacağı belirtilmektedir (Erim, 2014). Raylı sistemlere ait istasyonlarının lokasyonlarının belirlenmesi de sistemin işlevselliğini etkileyen unsurlardan biridir. Bu nedenle, yaya yoğunluğunun ve talebin fazla olduğu alanlarda istasyonların kurulması gerekmektedir. Ayrıca, ulaşım ağı içerisinde raylı sistemlerin diğer ulaşım yöntemleri ile aktarması sağlanacak ise aktarma istasyonlarının da bir sonraki ulaşım aracı ile bağlantısının doğru şekilde oluşturulması sistemin işlevselliği açısından önemlidir (TMMOB, 2014).

Kent merkezlerinde kullanılan raylı sistemler tramvay, metro ve tren gibi ulaşım araçlarından oluşmaktadır. Bu ulaşım sistemleri, diğer karayolu taşıtlarına göre uzun mesafede daha fazla yolcu ve yük taşıma kapasitesine sahip olmalarından dolayı hem şehirler arası hem de şehir içi ulaşım içerisinde önemli yere sahiptir. Özellikle, yük taşıma için kullanılan trenlerin uğradığı istasyonların kentin ticari faaliyetleri açısından da önem arz etmektedir (Hamamcıoğlu, Yenen, 2009). Bu nedenle, ticaret merkezi olan şehirlerde raylı ulaşım ağlarının geliştiği ve önemli istasyonların bulunduğu görülmektedir. Buna paralel olarak ESPON (European Observation Network) raporunda bir kentin erişilebilirliği ve lojistik potansiyeli yüksek olarak sınıflandırılabilmesi için günlük en az 75 tren geçiş kapasitesine sahip olan hızlı tren istasyonlarına sahip olması kriteri bulunmaktadır (Zorlu, 2008).

Otobüs durakları

Kentlerdeki önemli ulaşım araçlarından biri de otobüslerdir. Otobüsler de raylı ulaşım sistemleri gibi kent içi ve kentler arası özellikle yolcu taşıma faaliyetleri açısından önemli bir potansiyele ve kapasiteye sahiptir. Bu nedenle kent içi otobüs duraklarının yine yayaların yoğunluk ve taleplerine uygun olarak belirlenmesi gerekmektedir. Buna ek olarak, otobüsler de diğer ulaşım sistemleri ile aktarma özelliği olan bir diğer ulaşım sistemidir. Bu nedenle otobüs duraklarının diğer ulaşım sistemlerine yakın kurulması da aktarmanın işlevselliği açısından önemlidir (TMMOB, 2014). Bununla birlikte, otobüslerin yayalı sistemlere göre daha fazla mekana ulaşım imkanı sağlaması, özellikle Türkiye’de yayaların en fazla tercih ettiği ulaşım sistemlerinden biri olmasına neden olmaktadır (Hamamcıoğlu ve Yenen, 2009).

Taksi durakları

Kent içi ulaşımda sıklıkla kullanılan ulaşım sistemlerinden bir diğeri de taksilerdir; ancak, taksilerin kendilerine ait bir duraklarının bulunmaması halinde karayolu ulaşımında aksamalara ve sıkışıklıklara yol açabilmektedirler. Bu nedenle kent merkezlerinde taksi durak yapılandırmalarının düzgün bir şekilde ve titizlikle ele alınması gerekmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2011).

İskele – liman

Kent merkezlerinde denizyolu ulaşım sistemleri karayolu ulaşım sistemlerine oranla daha düşük bir paya sahiptir. Denizyolu ulaşım türleri kullanılan denizyolu taşıtının tipine göre de değişim göstermektedir. Bu nedenle tasarlanacak iskele-limanların şehir içi yolcu taşıma, şehirlerarası yolcu taşıma ve yük taşıma özelliklerine göre farklılaşması ve birbirinden ayrılması gerekmektedir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı, 2011).

3.4.2 Perakende Ticaret Durumunda

Kentlerdeki turizm ve finans faaliyetleri, kent ekonomisini oluşturan en önemli unsurlardır (YTÜ, 2000). Bununla birlikte, bu faaliyetlerin gerçekleştirildiği mekanların işlevlerinin doğru şekilde gerçekleştirilebilmesi için kent içerisindeki yerlerinin dikkatli bir şekilde tasarlanması gerekmektedir.

Eğlence sektörü

Eğlence mekanları, kentin maddi kültürleri arasında yer alan ve içinde yaşayan insanları birinci dereceden etkileyen alanlardır (Altıntaş ve Eliri, 2012). Bununla birlikte eğlence sektörünün, perakendecilik anlayışı içerisinde büyük alışveriş merkezlerine dahil bir yapı olarak da geliştiği görülmektedir. Özellikle, küreselleşme ile birlikte uluslararası markaların sayısının artması, alışveriş merkezlerine olan talebin artmasında bir etken olmuştur (Markaokulu, 2015).

Finans - bankalar

Finans ve banka alanları, çevre ve şehircilik bakanlığı tarafından ticaret merkezleri olarak da adlandırılmaktadır. Özellikle, küreselleşen dünya ekseninde uluslararası yatırımlı pek çok finans ve bankacılık faaliyetlerinin ortaya çıkması, ülkelerin ticaret ve ekonomik faaliyetler açısından önem arz eden kentlerinde büyük finans merkezlerinin kurulmasını da beraberinde getirmiştir (Kavanoz). Genel olarak ticaret ve finans merkezlerinin yapısı incelendiğinde ise büyük kulelerin ve gökdelenlerin olduğu yapılaşmalar göze çarpmaktadır. Bu durum özellikle İstanbul gibi tarihi binalar açısından zenginliğe sahip kentlerde kent silüetini değiştiren ve kimi uzmanlara göre de bozan bir yapıya neden olmaktadır (Yaylı).

3.5 YAYALAŞTIRILMIŞ CADDE ÇEŞİTLERİ

Dünya Örneklerine baktığımızda yayalaştırılmış caddeler üç farklı şekilde uygulanmaktadır:

- i. Geleneksel Yaya Caddeleri (Traditional Pedestrian Streets)
- ii. Paylaşılan Yaya Caddeleri(Semi Malls)
- iii. Transit Yaya Caddeleri(Transit Malls) (Robertson, 1994).

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

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

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

3.6 YAYALAŞTIRMANIN SEBEPLERİ

Yayalaştırma mekanın fiziksel ve sosyal farklılıklarına bağlı olarak değişmekle birlikte ülkeden ülkeye, şehirden şehre bağlı olarak da değişmektedir. Yayalaştırma uygulamalarının gündeme gelmesinin altında II. Dünya Savaşından sonra otomobil sayısının artmasıyla ortaya çıkan şu sebepler vardır:

- 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. (Altunbaş 2006)

Bu sebeplerden yola çıkarak yayalaştırmadaki asıl hedefler şu şekilde sıralanabilir:

- i. Tarihi binaların ve kent dokusunun korunması,
- ii. Perakende ticaretin artırılması,
- iii. Konut alanlarının iyileştirilmesi,
- iv. Çevrenin güzelleştirilmesi,
- v. Sosyal hayatın canlandırılmasıdır. (Altunbaş 2006)

3.7 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 ekonomisinin, kent kalitesinin ve sosyal refahın artırılmasıdır. Kent ekonomisinin kaldırılması ile bölgenin ekonomik faaliyetlerinin canlandırılması ve perakende ticaretin artması hedeflenirken, kentsel kalitenin artırılması ile yayalaştırılan Bölgenin yada alanın daha düzenli ve kullanılabilir hale dönüştürülmesi amaçlanmaktadır. Sosyal refahın yükseltilmesindeki

amaç ise insanların sosyal ve kültürel ilişkilerinin arttırılması ve dinlenme alanlarının oluşturulmasıdır.

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

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)

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)

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)

Ekonomik Yönden Hedefler

- i. Perakende ticareti desteklemek
- ii. Vergi gelirini artırmak
- iii. İmaj ve turizm desteklemek
- iv. İşletme maliyetini azaltmak
- v. İşletme ekonomisini düzeltmek
- vi. şeklinde sıralanabilir.(Altunbaş 2006)

3.8 YAYALAŞTIRMANIN YARARLARI

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

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

Genel olarak bu faydalar ise,

- 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 sıralanabilmektedir (Altunbaş 2006).

Tablo 3.1: 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, 2006 Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği.

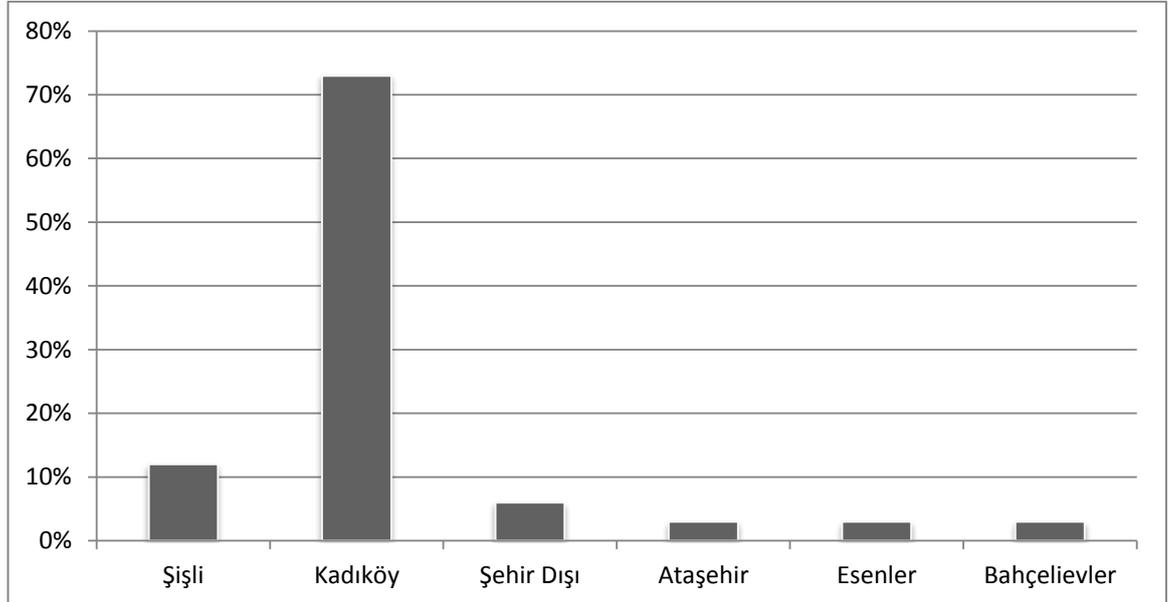
4. YAYALAŞTIRILAN HALİTAĞA CADDESİ'NDE BÖLGEYİ KULLANAN YAYALARA, BÖLGE ÇALIŞANLARINA VE ESNAFINA UYGULANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde Halitağa Caddesi'nin yayalaştırma projesinin hem sosyal etkilerini, ekonomik etkilerini, mekansal ve çevresel etkilerini hem de ulaşımın etkileşimini değerlendirmek amacıyla yayalaştırılan bölgeye ilişkin yayalara ve bölge esnafına anket çalışması yapılmıştır. Saha uygulamasından sonra anket sonuçları değerlendirilerek Halitağa Caddesi'nin yayalaştırılması projesinin sosyal, ekonomik, mekansal, çevresel ve ulaşımına ilişkin etkileri ortaya konulmuştur.

4.1 YAYALARA UYGULANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ

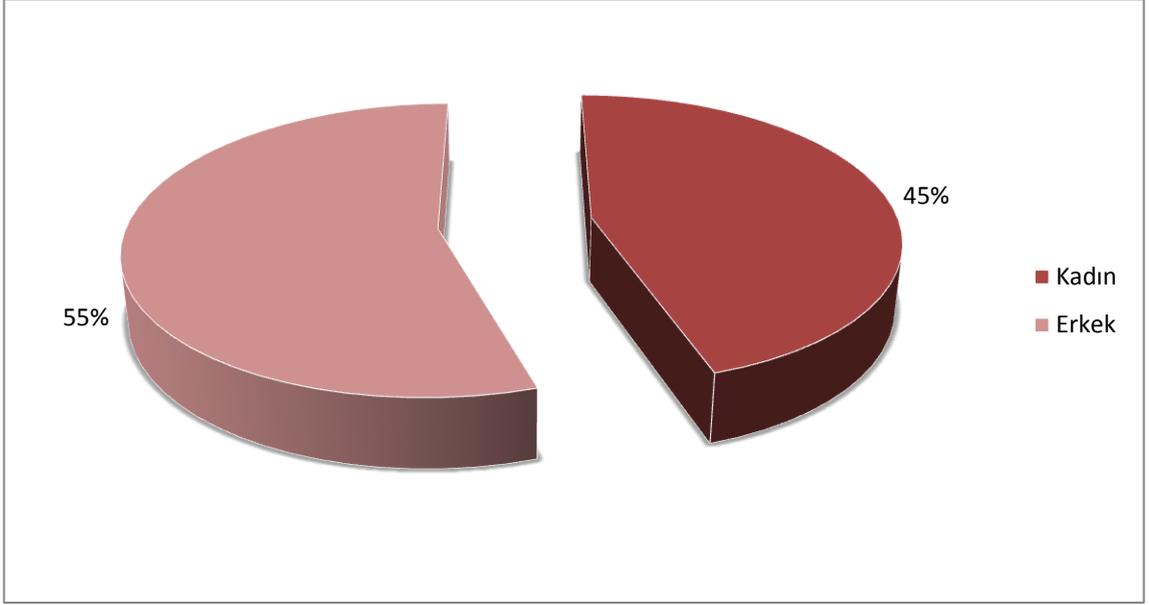
Şekil 4.1'de ikamet edilen ilçelere göre yayalaştırılan bölgeyi kullanan katılımcı oranlarını gösterilmektedir. Şekilde görüldüğü gibi yayalaştırılan bölgeyi en fazla Kadıköy, Şişli, Bahçelievler, Ataşehir ilçelerinden gelen yayaların kullandıkları görülmektedir.

Şekil 4.1: İkamet edilen ilçelere göre katılımcı oranları



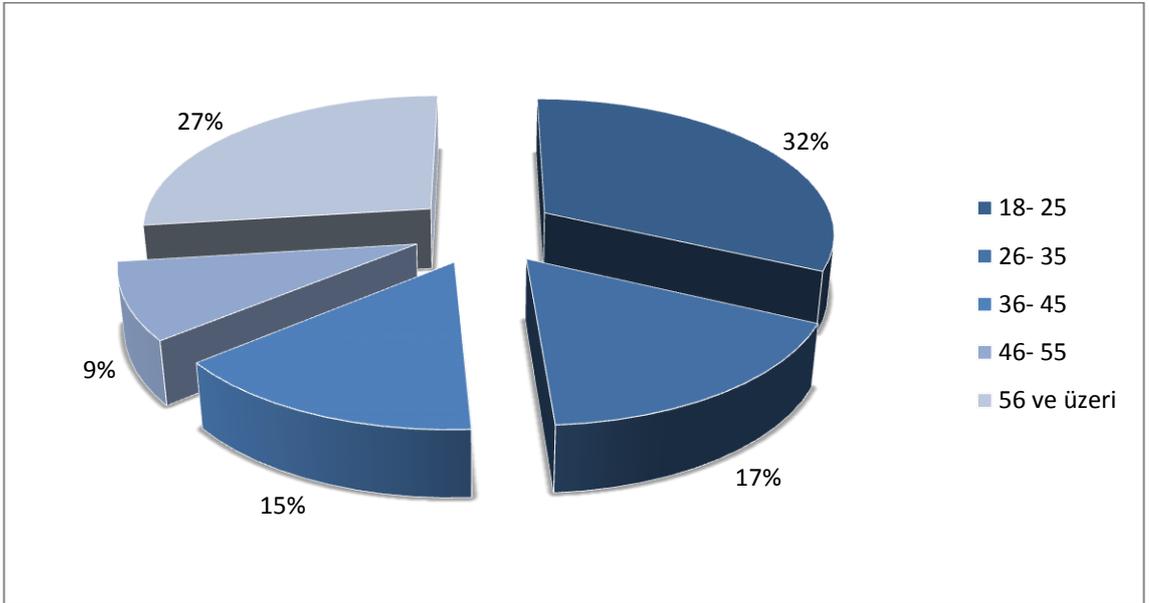
Katılımcıların ikamet ettiği Kadıköy İlçesinde; yayalaştırılan bölgeye yayalar, Rasimpaşa, Hasanpaşa, Caferağa, Suadiye, Bostancı, Göztepe ve Fikritepe Mahallelerinden gelmektedir.

Şekil 4.2: Katılımcı cinsiyet oranları



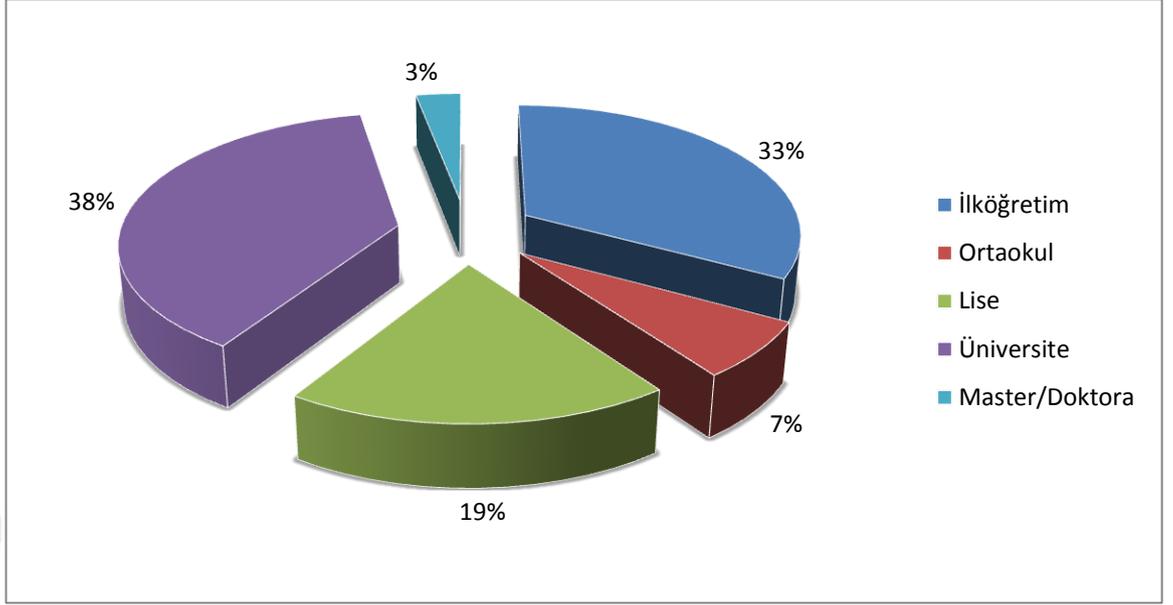
Şekil 4.2'de ankete katılan katılımcıların cinsiyet dağılımı gösterilmektedir. Ankete katılanların yüzde 55'inin erkek, yüzde 45'inin kadın olduğu görülmektedir.

Şekil 4.3: Katılımcı yaş istatistikleri



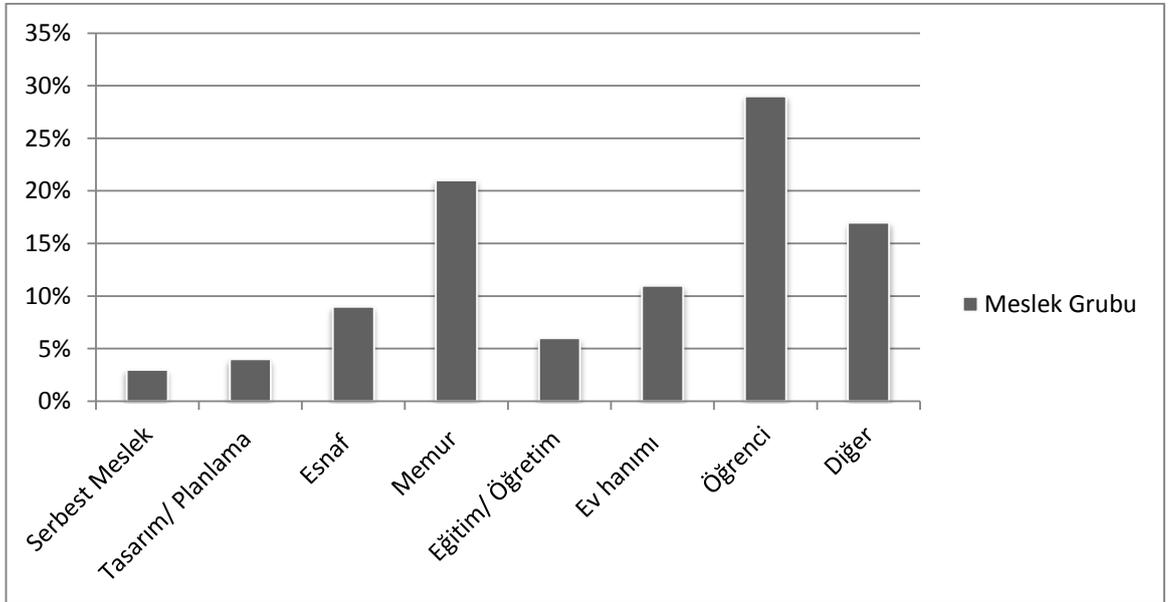
Şekil 4.3'te ankete katılan katılımcıların yaş istatistikleri gösterilmektedir. Ankete katılanların yaşlarını incelediğimizde yüzde 32'sinin 18-25 yaş arasında, yüzde 17'sinin 26-35 yaş arasında olduğu, yüzde 15'inin 36-45 yaş arasında, yüzde 9'unun 46-55 yaş arasında, yüzde 27'sinin ise 56 yaş ve üzerinde olduğu görülmektedir.

Şekil 4.4: Katılımcı eğitim durumu



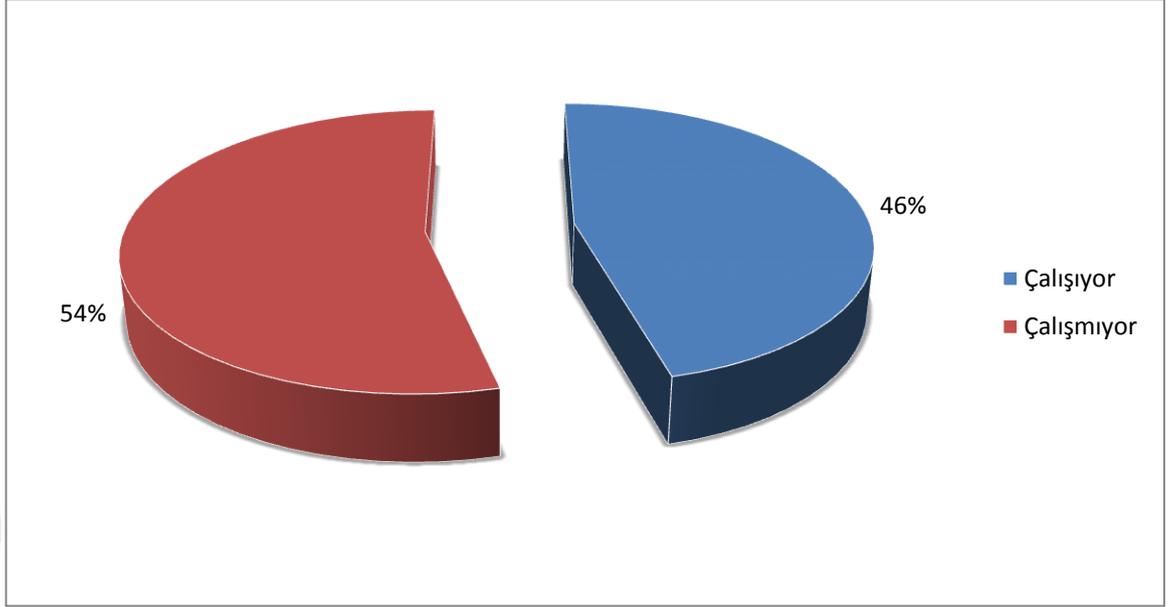
Şekil 4.4'te ankete katılan katılımcıların eğitim durumları gösterilmektedir. Ankete katılanların eğitim durumlarını incelediğimizde yüzde 38'inin üniversite mezunu, yüzde 33'ünün ilköğretim, yüzde 19'unun lise mezunu olduğu görülmektedir.

Şekil 4.5: Katılımcı meslek dağılım oranları



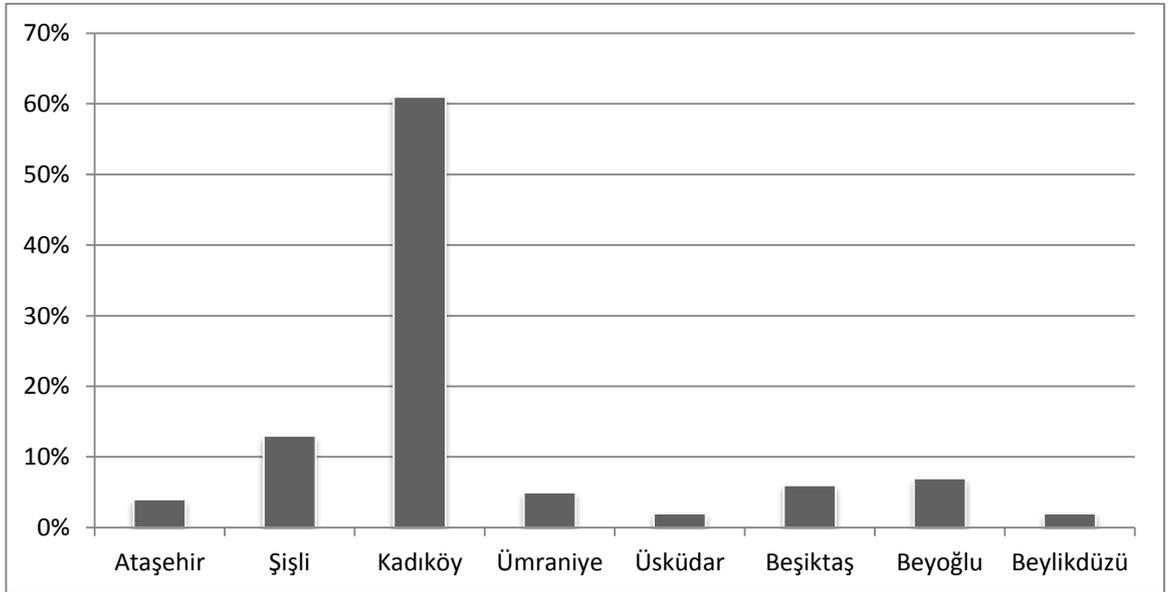
Şekil 4.5'te ankete katılan katılımcıların meslek dağılım oranları gösterilmektedir. Ankete katılanların meslek dağılımlarına göre yayalaştırılan bölgede öğrenci grubunun en yüksek oranda olduğu; serbest meslek grubunun ise en düşük oranda olduğu görülmektedir.

Şekil 4.6: Katılımcıların çalışma durumu oranları



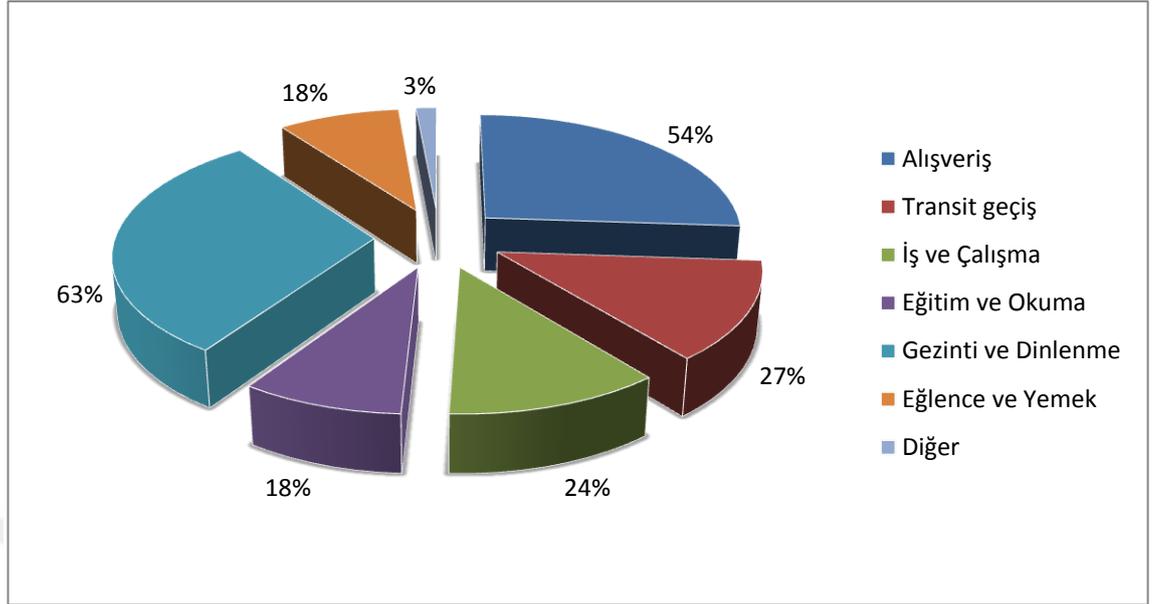
Şekil 4.6'da ankete katılan katılımcıların çalışma durumu oranları gösterilmektedir. Ankete katılanların dağılımlarına göre yayalaştırılan bölgede çalışmayanlar daha yüksek oranda olduğu görülmektedir. Bunun nedeni hem öğrenci hem de emekli sayısının yüksek olmasından kaynaklanmaktadır.

Şekil 4.7: Katılımcıların çalıştığı kurumların ilçelere göre dağılımı



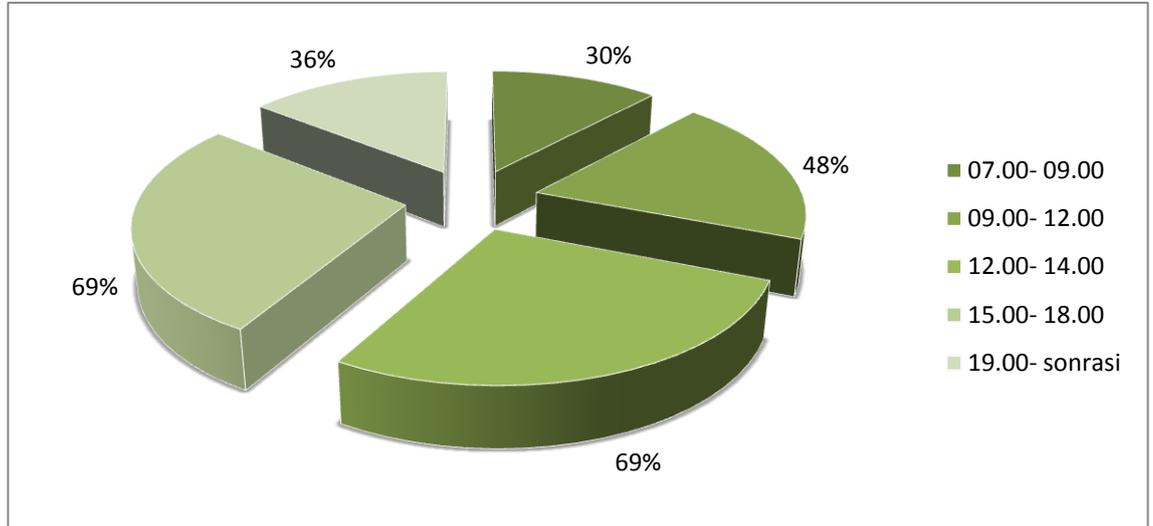
Şekil 4.7'de ankete katılan katılımcıların çalıştığı kurumların ilçelere göre dağılımı gösterilmektedir. Ankete katılanların dağılımlarına göre yayalaştırılan bölgede çalışanların çalıştığı kurumlar Kadıköy'de en yüksek değerde görülmektedir. Kadıköy'ü Şişli ve Beyoğlu takip etmektedir.

Şekil 4.8: Katılımcıların bölgeyi kullanım amacına göre yüzdeler oranları



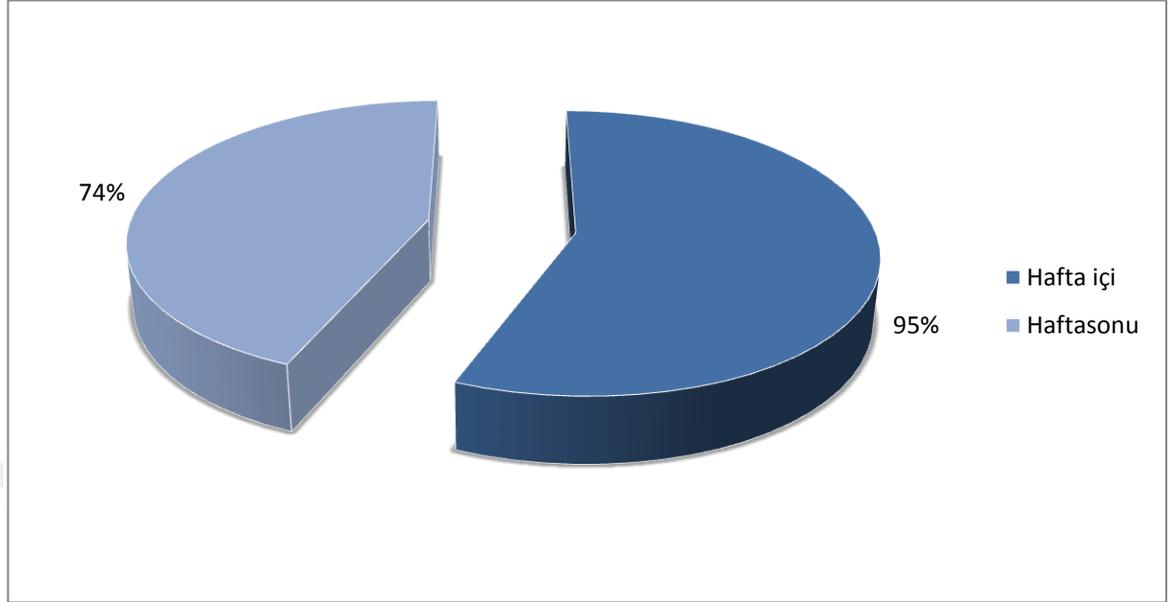
Şekil 4.8'de ankete katılan katılımcıların bölgeyi kullanım amacına göre yüzdeler oranlarını gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 63'ünün yayalaştırılan bölgeyi gezinti ve dinlenme amaçlı kullandıkları yüzde 54'ünün ise alışveriş yapmak amaçlı kullandıkları görülmektedir.

Şekil 4.9: Yayalaştırılan bölgeyi kullanım saatleri



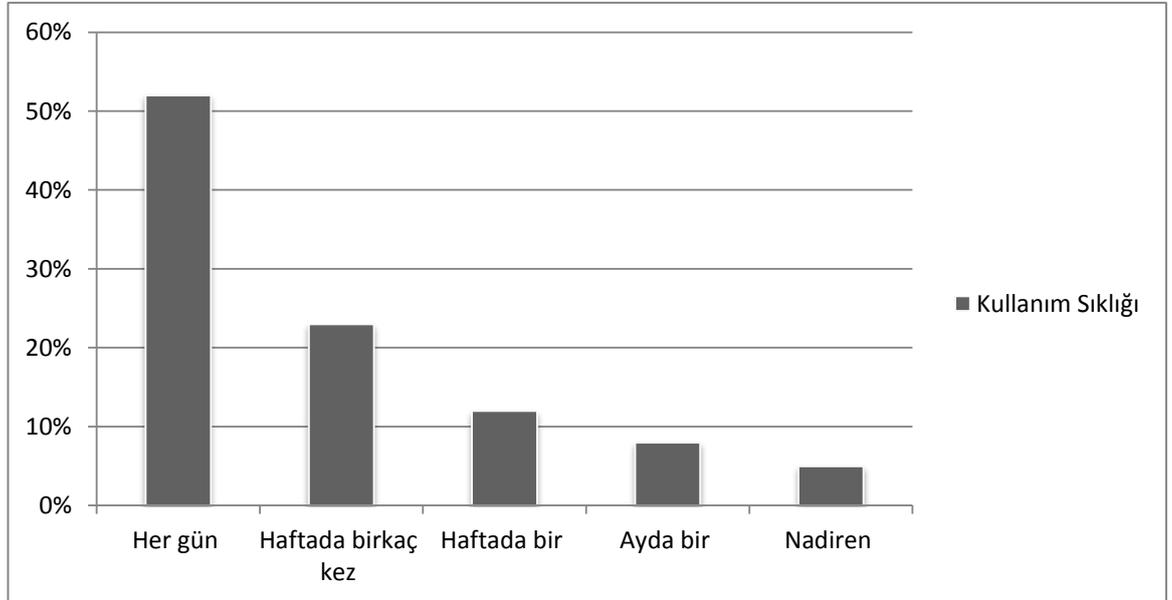
Şekil 4.9'da ankete katılan katılımcıların bölgeyi hangi saatler içinde kullandıkları gösterilmektedir. Katılımcıların en yüksek oranla yüzde 69'unun bölgeyi 12.00-18.00 saatleri arasında; en düşük oranla da yüzde 30'unun 07.00-09.00 saatleri arasında ziyaret ettikleri görülmektedir.

Şekil 4.10: Bölgeye sık uğrayan katılımcıların hafta içi, hafta sonu dağılımlarına göre yüzdesi



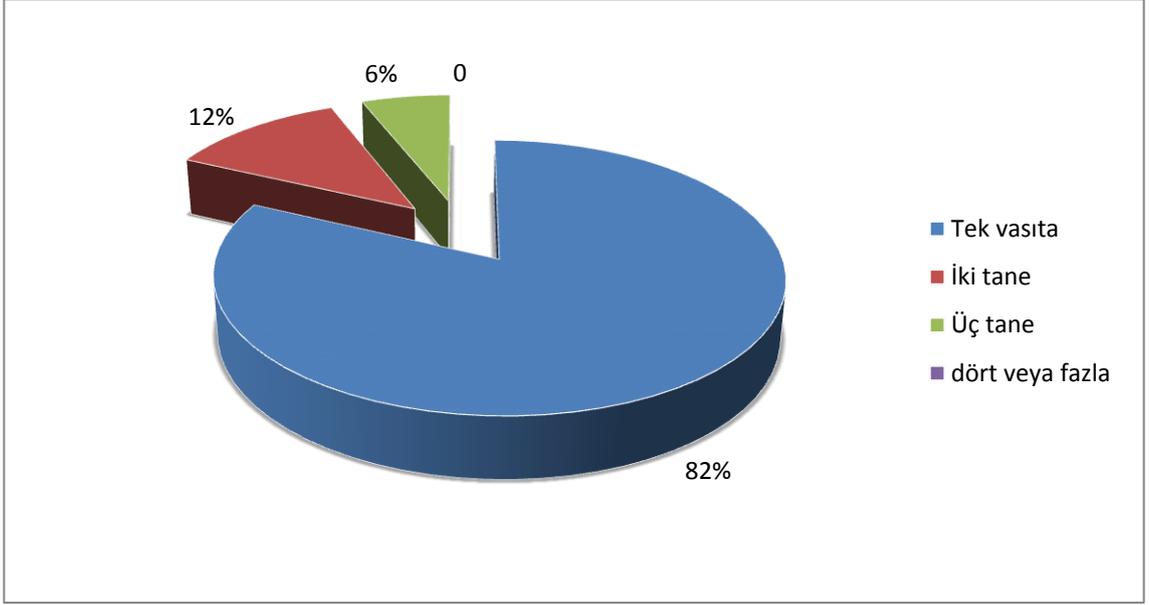
Şekil 4.10'da ankete katılan katılımcıların bölgeyi kullanım durumlarını gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yayalaştırılan bölgeyi yüzde 95'i hafta sonunda gelmeyi tercih etmektedir. Yüzde 74'ünün ise hafta içinde kullandıkları görülmektedir.

Şekil 4.11: Bölgeye sık uğrayan katılımcıların uğrama sıklığına göre yüzdesi



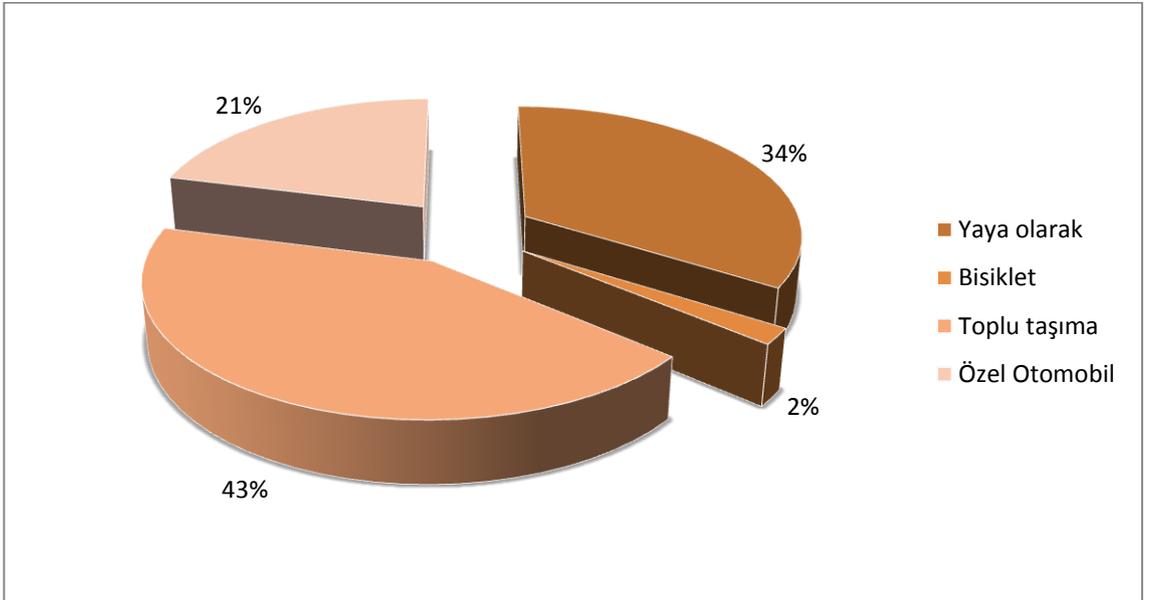
Şekil 4.11'de ankete katılan katılımcıların bölgeyi kullanım durumları gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yayalaştırılan bölgeye yüzde 52'sinin her gün kullandığı, yüzde 23'ünün ise haftada birkaç kez kullandığı görülmektedir.

Şekil 4.12: Yayaların bölgeye ulaşmak için kullandığı vasıta sayısı



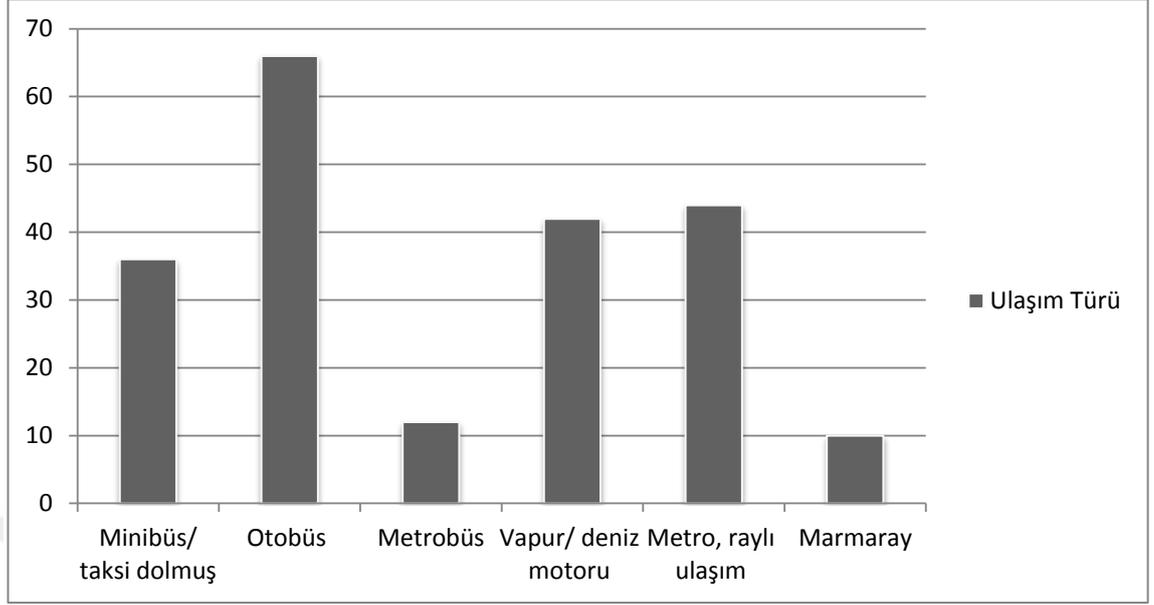
Şekil 4.12'de ankete katılan katılımcıların bölgeye gelmek için kaç vasıta kullandıkları gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların bölgeye ulaşmak için çoğunun tek vasıta kullandığı görülmektedir.

Şekil 4.13: Yayaların bölgeye ulaşım yöntemleri



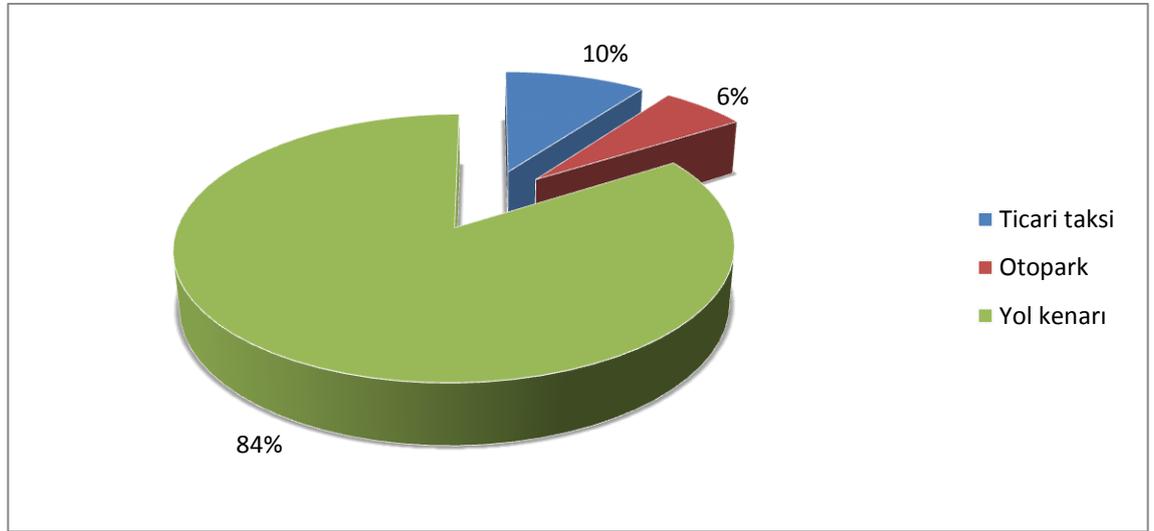
Şekil 4.13'te ankete katılan katılımcıların bölgeye gelirken hangi ulaşım yöntemlerini kullandıkları gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların bölgeye ulaşmak için daha çok toplu taşıma araçları tercih ettiği ve toplu taşımanın özel otomobile göre iki kat daha fazla kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca katılımcıların yaklaşık üçte biri, ulaşımını yaya olarak sağlamaktadır.

Şekil 4.14: Yayaların kullandığı toplu taşıma araçları



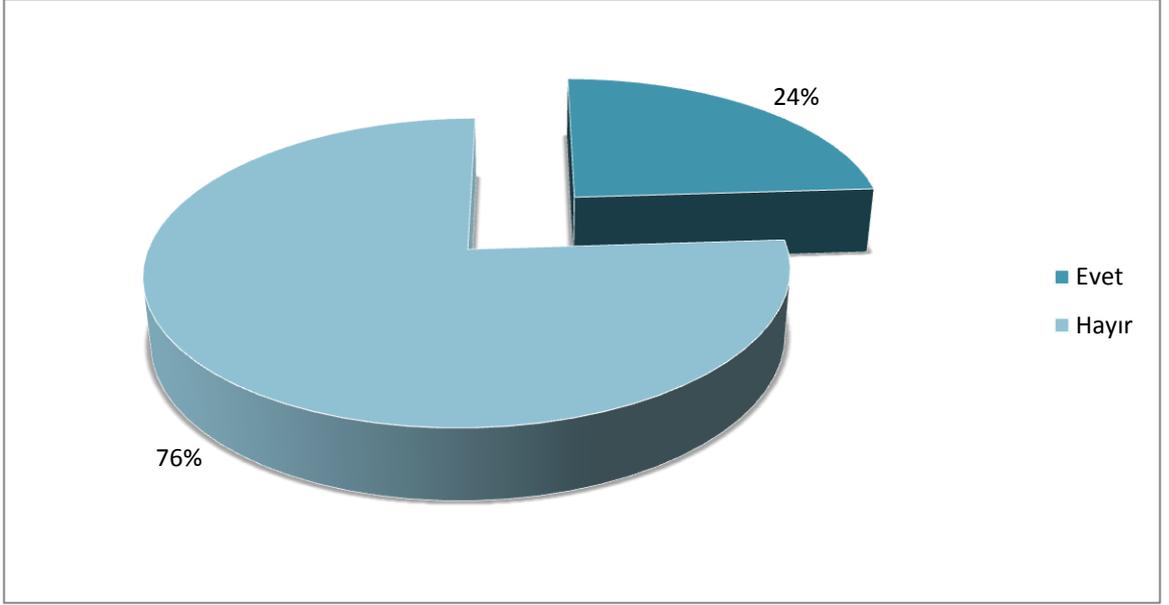
Şekil 4.14'te ankete katılan katılımcıların bölgeye gelirken hangi toplu ulaşım aracı kullandıkları gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların bölgeye ulaşmak için daha çok otobüs vasıtasını tercih ettiği görülmektedir.

Şekil 4.15: Özel araçların parklanma dağılımı



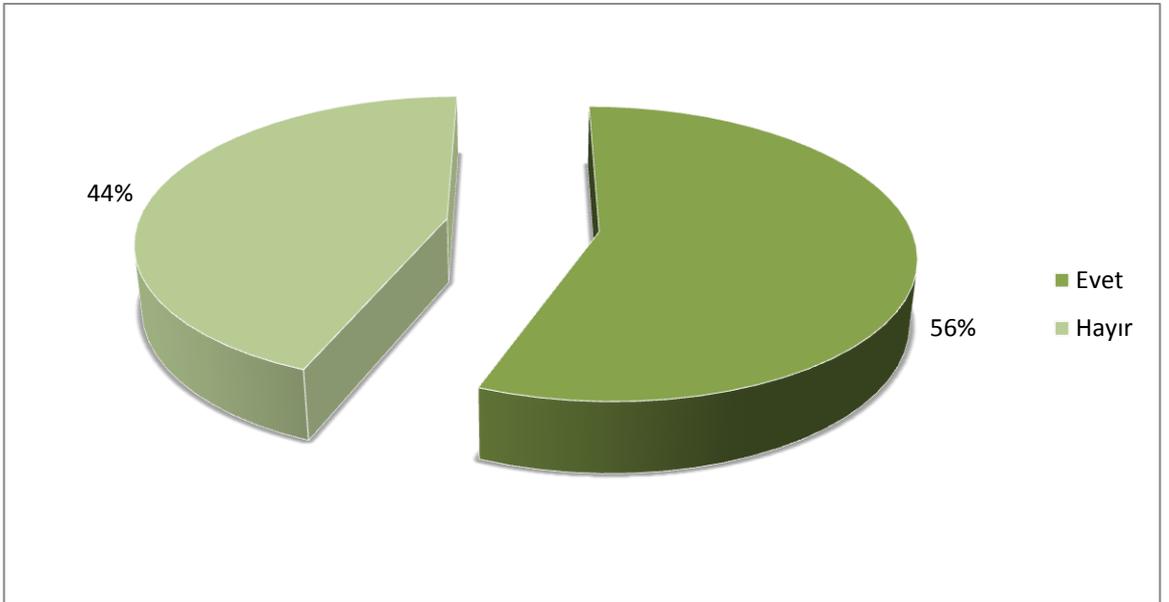
Şekil 4.15'te ankete katılan katılımcıların özel araçları ile bölgeye geldiklerinde araçlarının parklanma dağılımı gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların özel araçları ile geldiklerinde yüzde 84'ünün aracını yol kenarına, yüzde 6'sının ise otoparka park ettiği görülmektedir. Ayrıca yüzde 10'unun ticari taksi araçları tercih ettiği görülmektedir.

Şekil 4.16: Yayaların özel araca sahip olma oranı



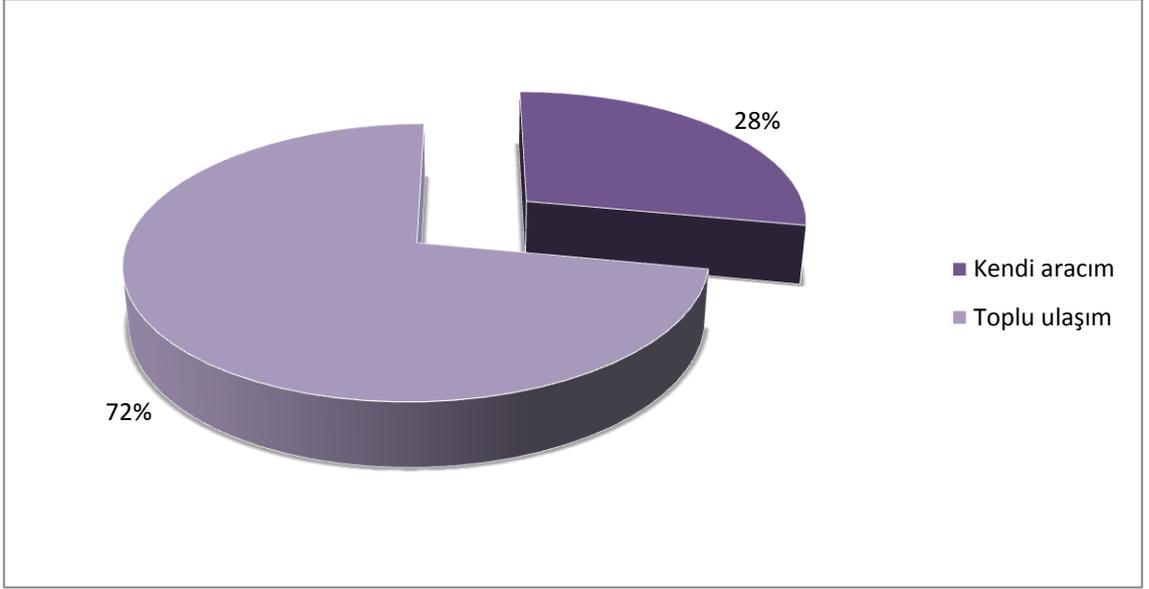
Şekil 4.16'da ankete katılan katılımcıların özel araca sahip olma oranı gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 24'ünün özel aracının olduğu, yüzde 76'sının ise özel aracının olmadığı görülmektedir.

Şekil 4.17: Yayaların otopark problemi yaşanması



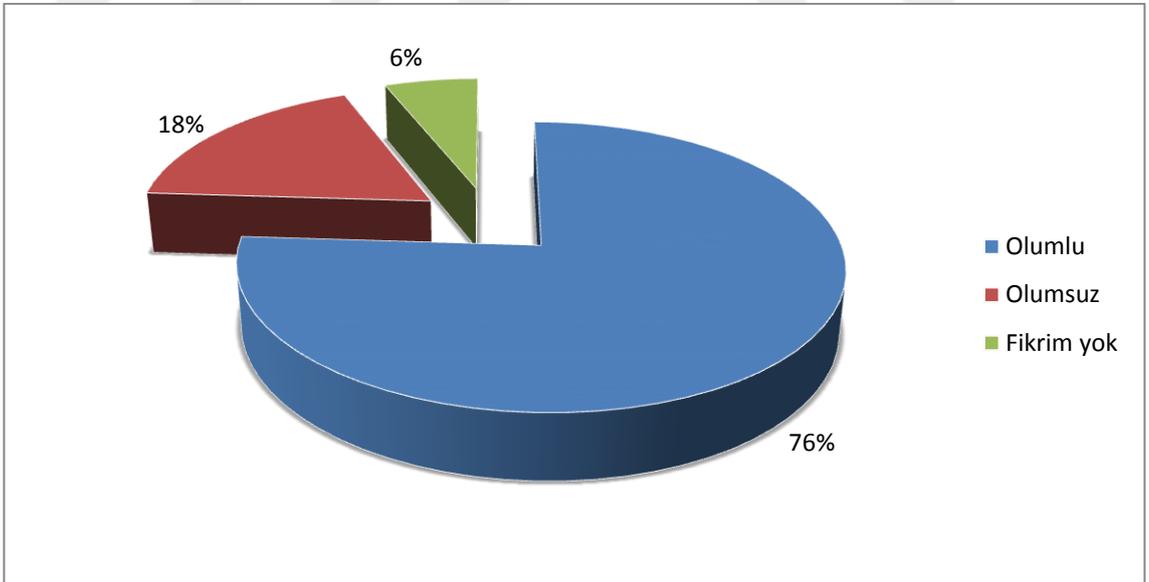
Şekil 4.17'de ankete katılan katılımcıların özel araçları ile bölgeye geldiklerinde parklanma problemi olup olmadığı ile ilgili cevaplarının oranı gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların özel araçları ile geldiklerinde çoğunu otopark problemi yaşadığını görülmektedir.

Şekil 4.18: Araç sahibi yayaların ulaşım aracı tercih etme oranları



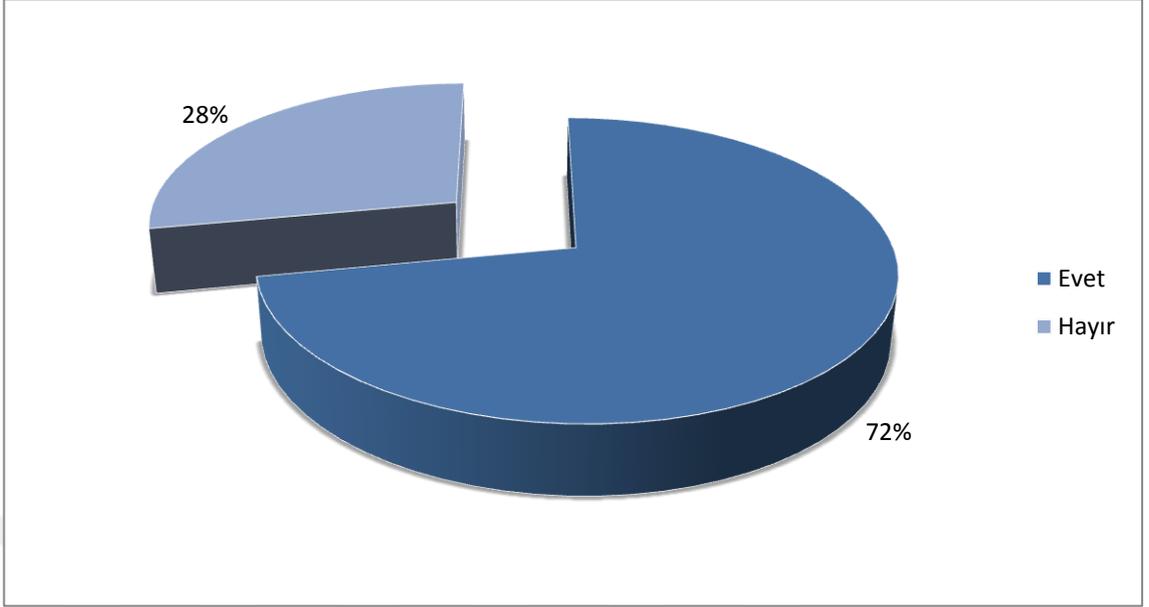
Şekil 4.18'de ankete katılan katılımcıların bölgeye gelirken kendi araçları ve toplu taşıma araçları arasında yaptıkları tercihleri gösterilmektedir. Katılımcıların yüzde 72'sinin toplu taşıma araçlarını tercih ettiklerini, yüzde 28'inin ise özel araçlarını tercih ettikleri görülmektedir.

Şekil 4.19: Yayalaştırmanın, çevrenin fiziksel ve estetik görünümüne etkisi



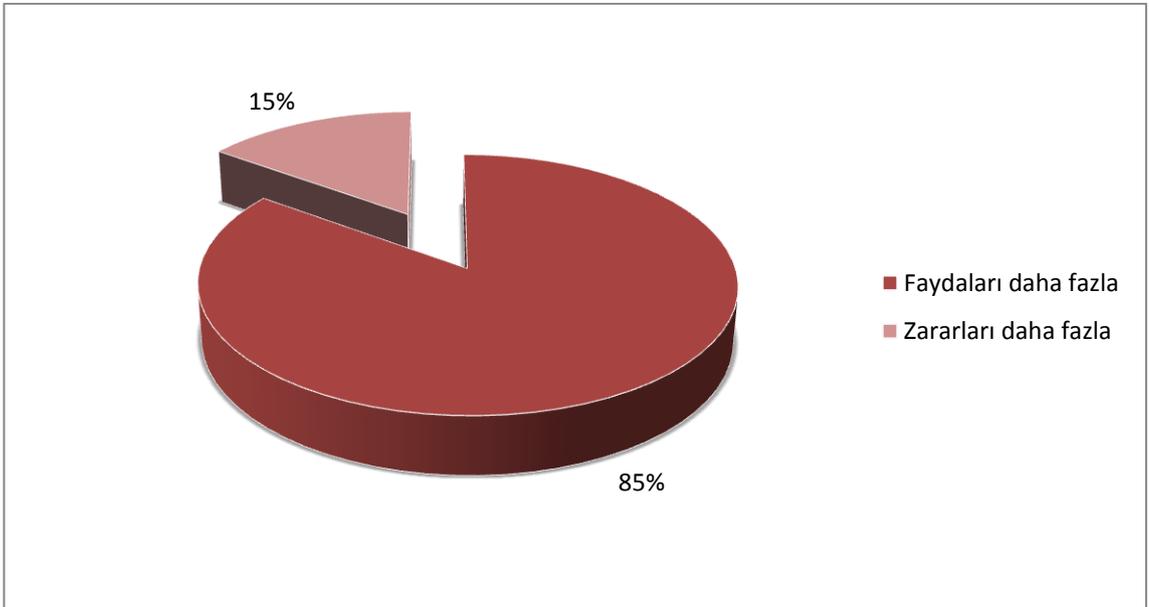
Şekil 4.19'da ankete katılan katılımcıların tercihlerine göre yayalaştırmanın, çevrenin fiziksel ve estetik görünümüne etkisini oransal olarak gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 76'sı yayalaştırmanın, çevrenin fiziksel değişimine etkisinin olumlu olduğunu, yüzde 18'inin çevreye olumsuz etkisinin olduğunu belirtmiştir.

Şekil 4.20:Yayalaştırmayı katılımcıların beğenme oranı



Şekil 4.20'de ankete katılan katılımcıların yayalaştırmayı beğenme oranı gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 72'si yayalaştırmayı beğendiğini, yüzde 28'i beğenmediğini belirtmiştir.

Şekil 4.21:Yayalaştırmayı yararlı bulan katılımcıların dağılımı



Şekil 4.21'de ankete katılan katılımcıların yayalaştırmayı yararlı bulan katılımcıların dağılımı gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 85'i yayalaştırmayı faydaları daha fazla, yüzde 15'i zararları daha fazla bulduğunu belirtmiştir.

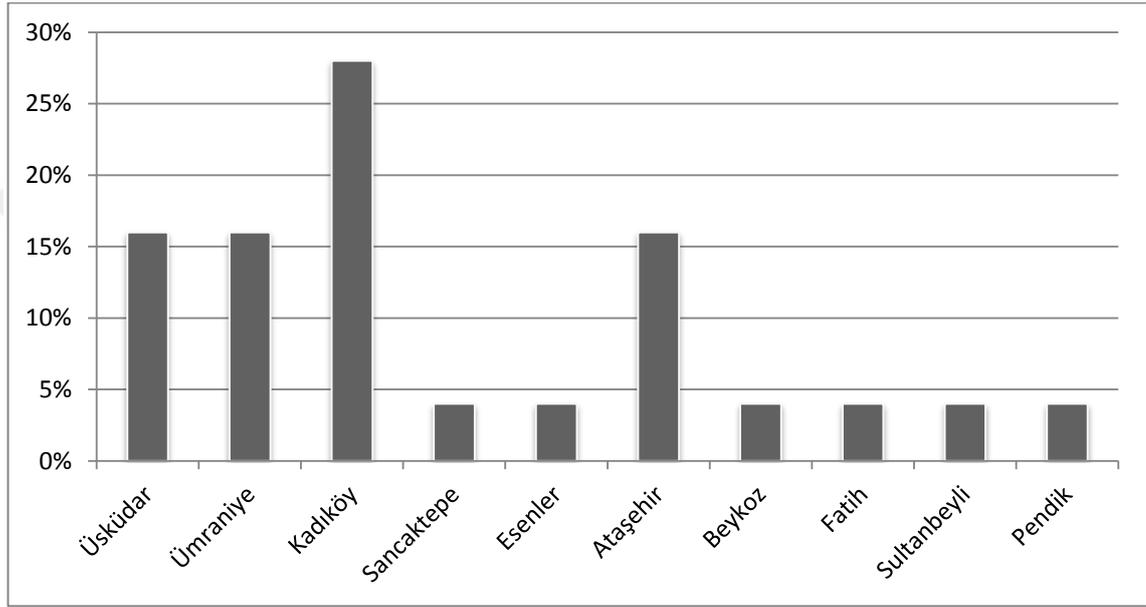
Tablo 4.1: Katılımcılara yöneltilen evet-hayır tipi sorular ve alınan cevapların oranları

| Yapılan anket çalışmasına göre yayalaştırma sonrası gözlemlenen veriler | Yüzde(%) |
|--|----------|
| Yayaların, yayalaştırılan bölgeyi kullanma sıklığının artışı | 76 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede daha rahat seyahat etmesinin sağlanması | 94 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede daha rahat alışveriş yapabilmesinin sağlanması | 88 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede alışveriş yapma güvenliğinin artışı | 91 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede vitrinlerin daha rahat izlenebilmesinin sağlanması | 97 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede çevreyi daha iyi algılayabilmesinin sağlanması | 92 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede Sosyal Kültürel etkinliklere katılımının artırılması | 43 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgeye ulaşım kolaylığının artışı | 79 |
| Yayaların, bölgeyi kullanım süresinin artışı | 74 |
| Gürültü, çevre ve hava kirliliğinin azalması | 58 |
| Bölgede ziyaretçi sayısının artışı | 86 |
| Bölgede Bisiklet kullanımının artışı | 64 |

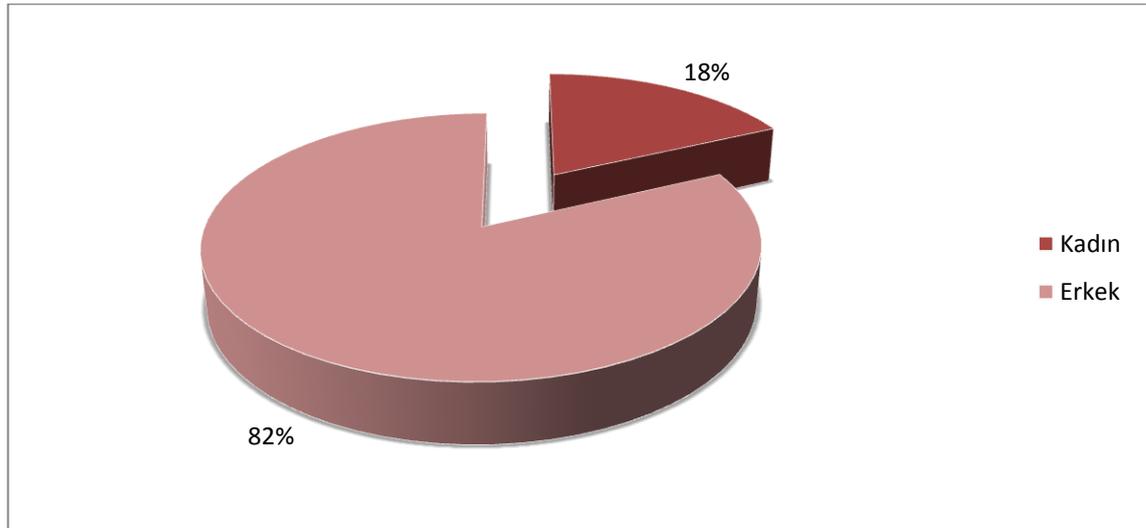
4.2 ESNAFLARA VE ÇALIŞANLARA UYGULANAN ANKETİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Şekil 4.22'de ikamet edilen ilçelere göre yayalaştırılan bölgeyi kullanan katılımcı sayıları gösterilmektedir. Şekilde görüldüğü üzere yayalaştırılan bölgeyi en fazla Kadıköy, Üsküdar, Ümraniye, Ataşehir ilçelerinden gelen çalışanların kullandıkları görülmektedir.

Şekil 4.22: İkamet edilen ilçelere göre katılımcı sayıları

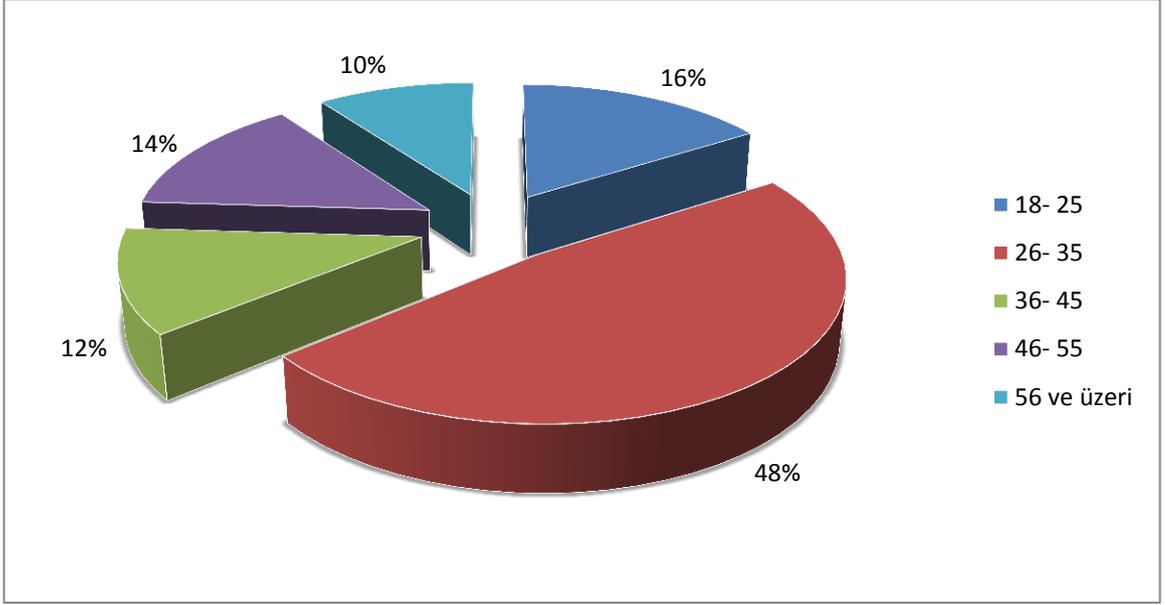


Şekil 4.23: Katılımcıların cinsiyet dağılımı



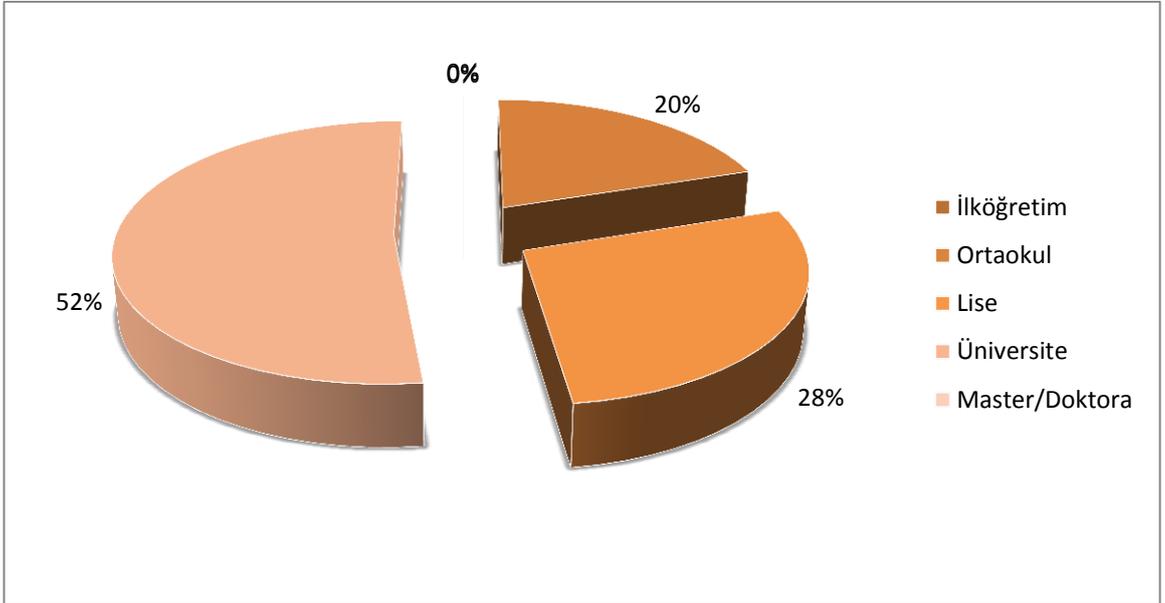
Yukarıdaki Şekil 4.23'te ankete katılan katılımcıların cinsiyet dağılımı gösterilmektedir. Ankete katılanların yüzde 82'sinin erkek, yüzde 18'inin ise kadın olduğu gözlenmektedir.

Şekil 4.24: Katılımcı yaş istatistikleri



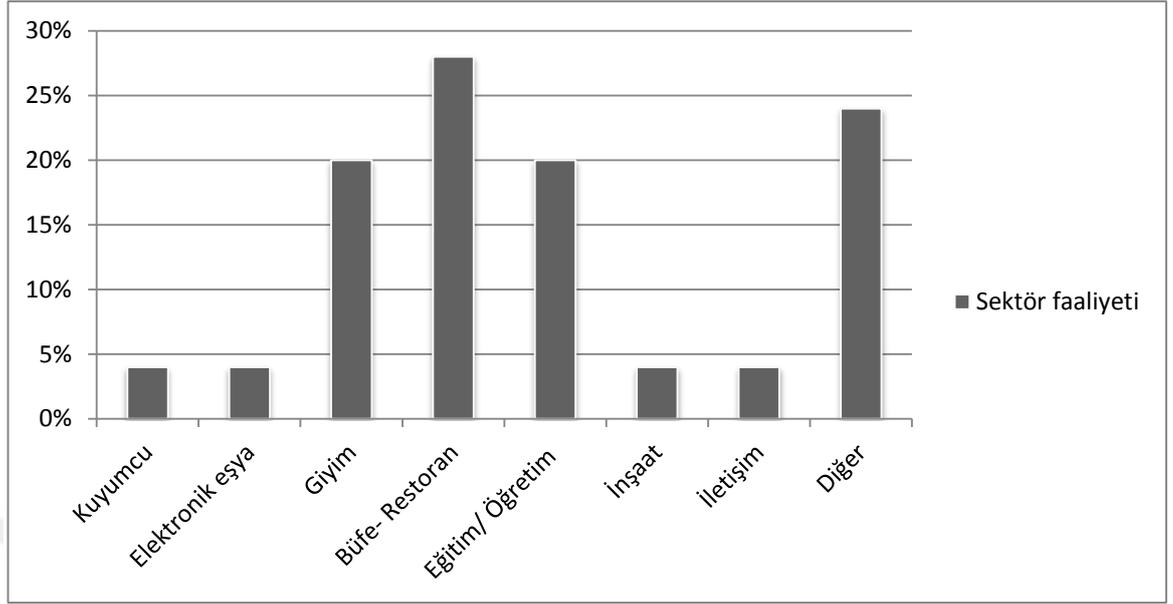
Şekil 4.24'te ankete katılan katılımcıların yaş istatistikleri gösterilmektedir. Ankete katılanların yaşları incelendiğinde ise yüzde 48'inin 26-35 yaş arasında, yüzde 16'sının 18-25 yaş arasında olduğu, yüzde 12'sinin 36-45 yaş arasında, yüzde 12'sinin 36-45 yaş arasında, ve yine yüzde 12'sinin ise 56 yaş ve üzerinde olduğu görülmektedir.

Şekil 4.25: Katılımcı eğitim durumu



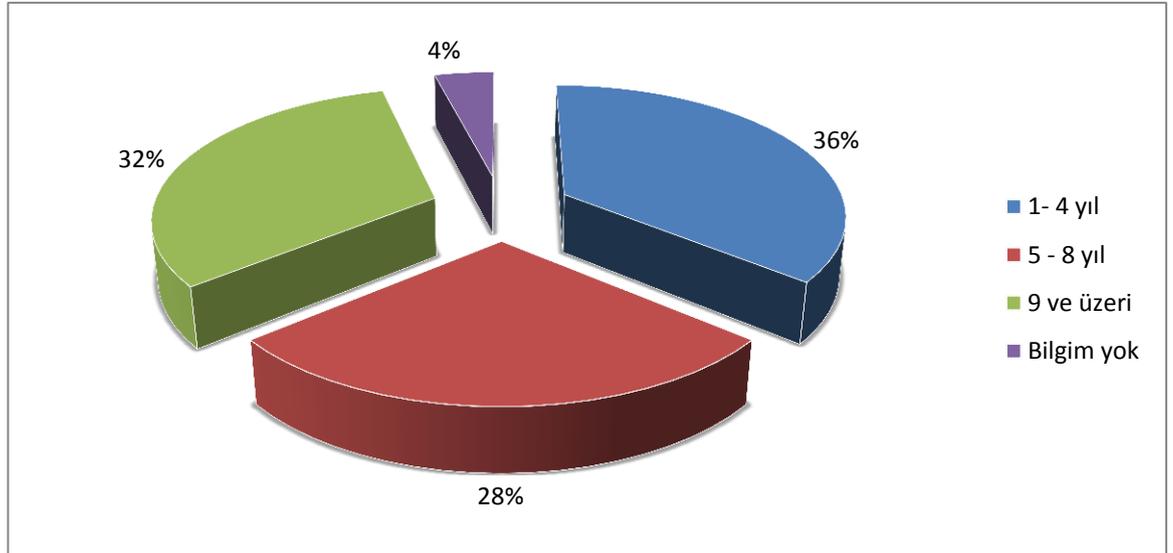
Şekil 4.25'te ankete katılan katılımcıların eğitim durumları gösterilmektedir. Ankete katılanların eğitim durumlarını incelediğimizde yüzde 52'sinin Üniversite mezunu, yüzde 28'inin Lise, yüzde 20'sini Ortaokul mezunu olduğu görülmektedir. Ayrıca ankette ne İlköğretim ne de Master/ Doktora mezunu bulunmamaktadır.

Şekil 4.26: Katılımcı sektör faaliyetlerinin dağılım oranları



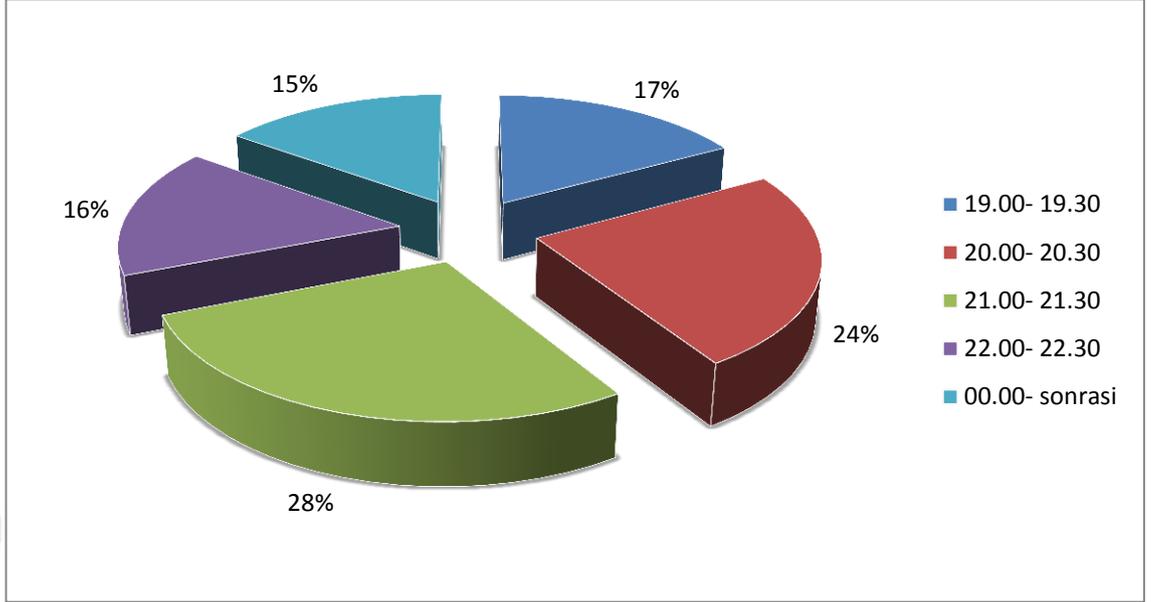
Şekil 4.26'da ankete katılan katılımcıların sektör faaliyetlerinin dağılım oranları gösterilmektedir. Ankette görüldüğü üzere katılımcıların çalıştığı sektörlerin dağılımına göre yayalaştırılan bölgede büfe ve restoran grubu en önde gelmektedir, ikinci sırayı ise giyim ve eğitim sektörlerinin eşit şekilde paylaştığı görülmektedir.

Şekil 4.27: Katılımcıların çalıştığı kurumların yıllık faaliyet süreleri



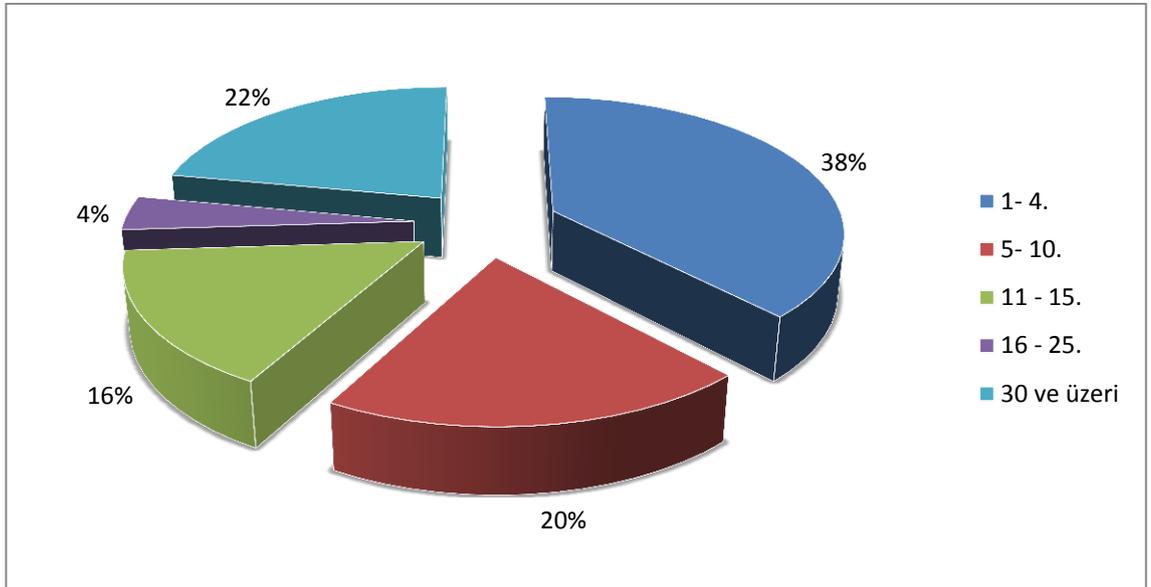
Şekil 4.27'de ankete katılan katılımcıların çalıştığı kurumların yıllık faaliyet sürelerine göre yüzdelik oranları gösterilmektedir. Katılımcıların çalıştığı kurumların yıllık faaliyet sürelerini incelediğimizde yüzde 36'sının 1- 4 yıl, yüzde 32'sinin 9 yıl ve üzeri, yüzde 28'inin ise 5-8 yıl arası faal olduğu görülmektedir.

Şekil 4.28: Katılımcıların çalıştığı kurumların kapanma saatleri



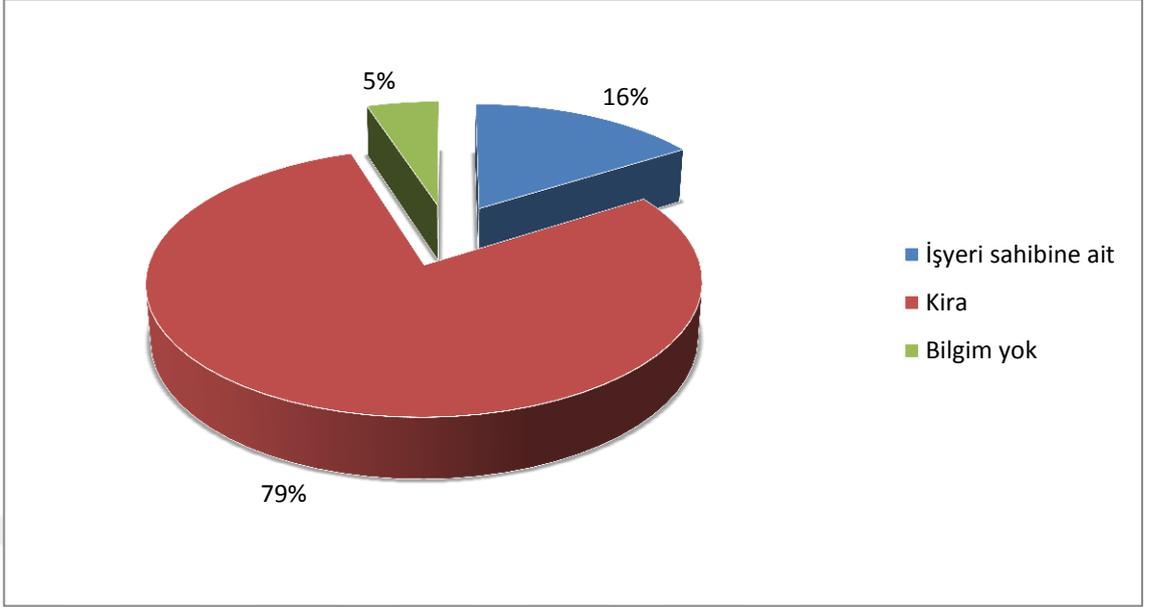
Şekil 4.28'de ankete katılan katılımcıların çalıştığı kurumların kapanma saatleri gösterilmektedir. Katılımcıların çalıştığı iş yerlerinin kapanış saatlerinin en yüksek oranla yüzde 28'inin 21.00-21.30 saatleri arasında; ikinci sırada da yüzde 24'ünün 20.00-20.30 saatleri arasında olduğu görülmektedir.

Şekil 4.29: Katılımcıların çalıştığı kurumların çalışan sayıları



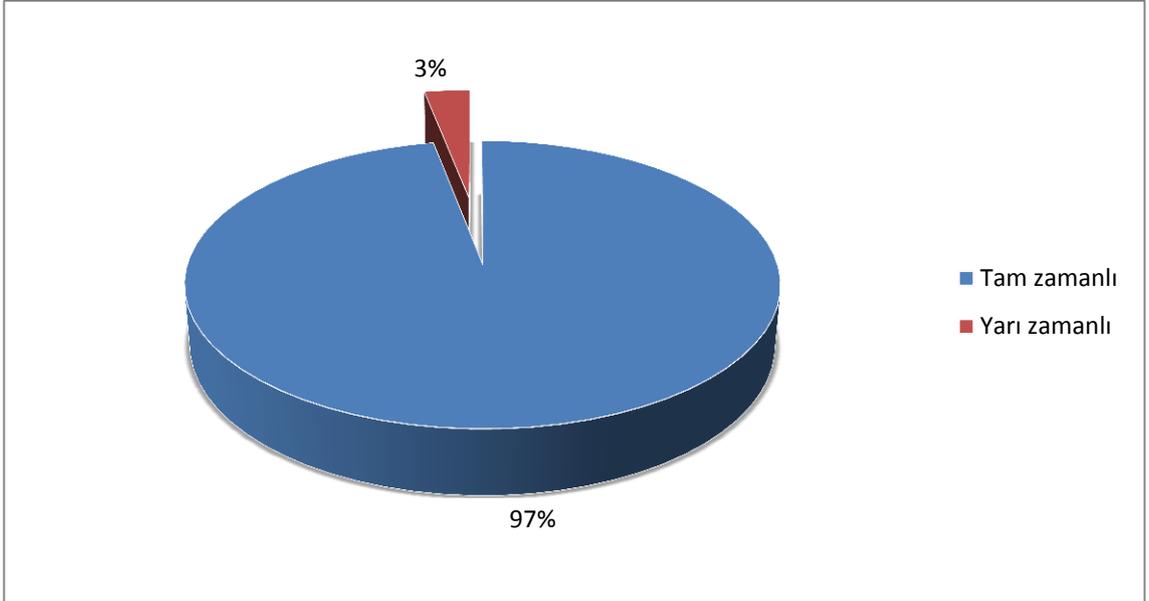
Şekil 4.29'da ankete katılan katılımcıların çalıştığı kurumların çalışan sayıları gösterilmektedir. Katılımcıların çalıştığı iş yerlerinde en yüksek oranla yüzde 38'inin 1-4 kişi arasında; ikinci sırada yüzde 22'sinin 30 kişi ve üzeri çalışan sayısı görülmektedir.

Şekil 4.30: Katılımcıların çalıştığı kurumların mülkiyet durumu



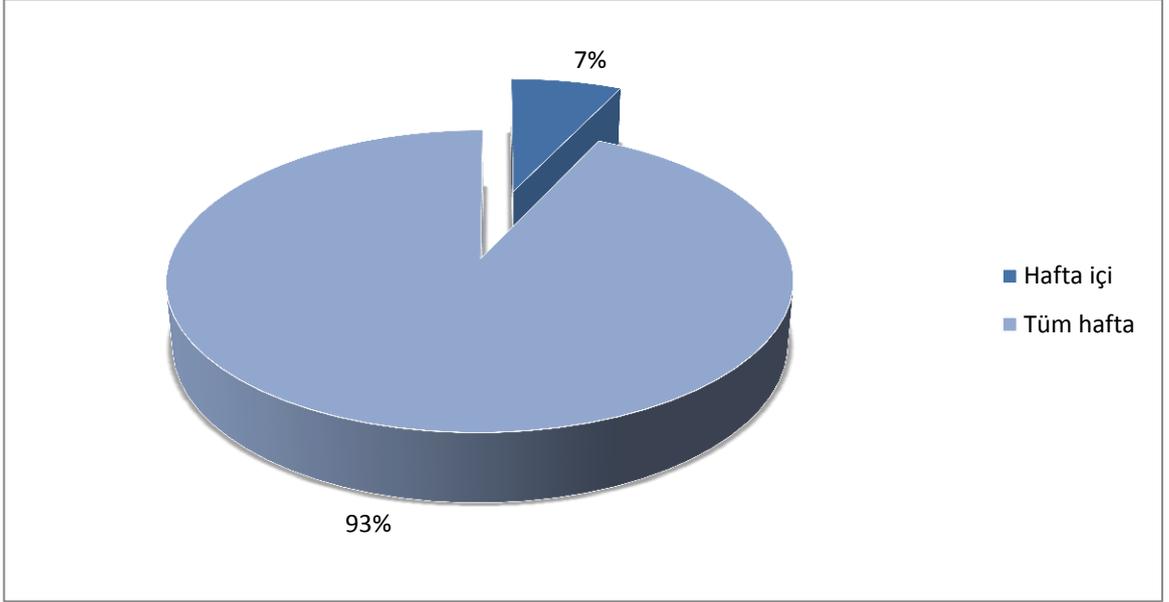
Şekil 4.30'da ankete katılan katılımcıların çalıştığı kurumların mülkiyet durumuna göre yüzdelik oranları gösterilmektedir. Ankete katılanların çalıştığı kurumların yüzde 79'unun kiralık olduğu, yüzde 16'sının ise mülkiyetlerinin işyeri sahibine ait olduğu görülmektedir.

Şekil 4.31: Katılımcıların çalıştığı kurumların çalışma şekli



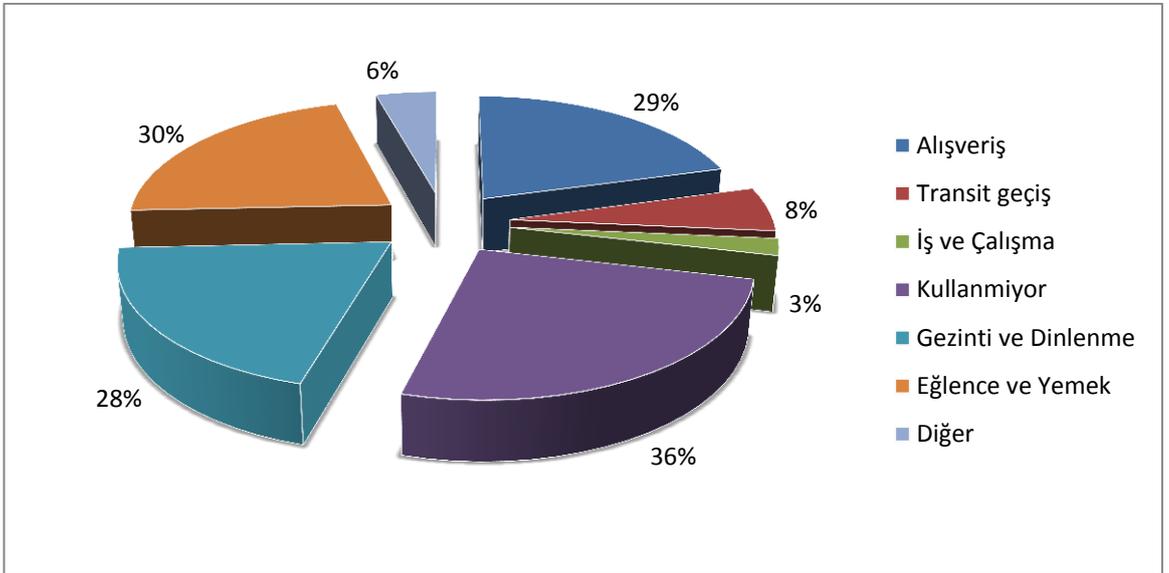
Şekil 4.31'de ankete katılan katılımcıların çalıştığı kurumların çalışma şekli gösterilmektedir. Katılımcıların çalıştığı iş yerlerinin yaklaşık tamamının tam zamanlı olarak çalıştığı görülmektedir.

Şekil 4.32: Katılımcıların çalıştığı kurumların çalışma günleri



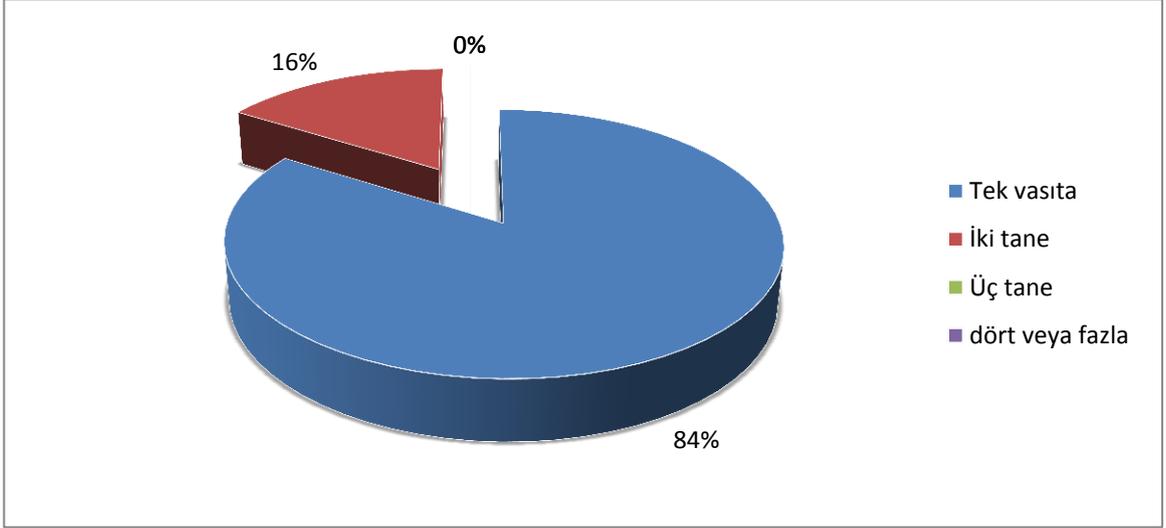
Şekil 4.32'de ankete katılan katılımcıların çalıştığı kurumlardaki çalışma günleri gösterilmektedir. Katılımcıların çalıştığı iş yerlerinin çoğunluk olarak tüm hafta hizmet verdiği görülmektedir.

Şekil 4.33: Katılımcıların iş dışında bölgeyi kullanım amacına göre yüzdeler oranları



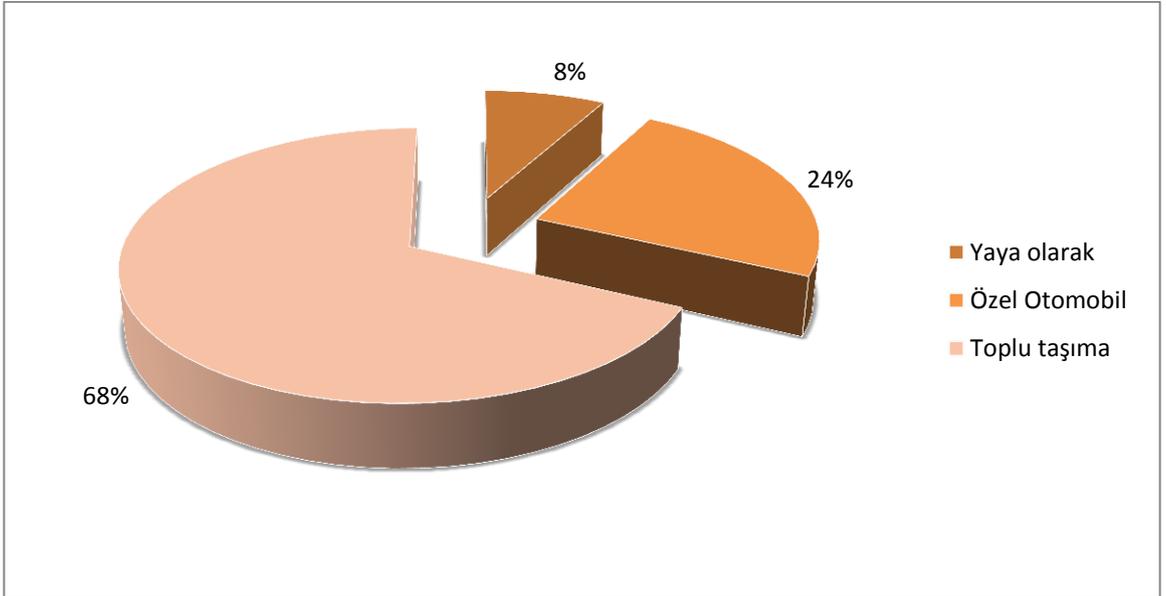
Şekil 4.33'te ankete katılan katılımcıların iş dışında bölgeyi kullanım amacına göre yüzdeler oranları gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 36'sının yayalaştırılan bölgeyi hiç kullanmadıkları, yüzde 30'unun ise yemek amaçlı kullandıkları görülmektedir.

Şekil 4.34: Katılımcıların bölgeye ulaşmak için vasıta kullanım sayılarının oranları



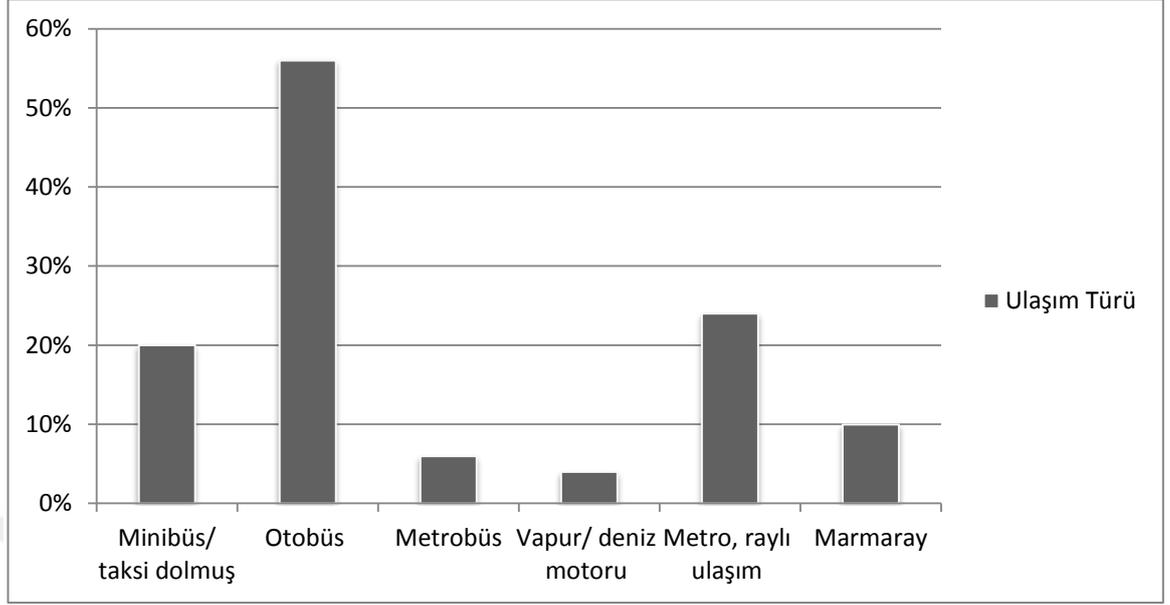
Şekil 4.34'te ankete katılan katılımcıların bölgeye ulaşım için kaç vasıta kullandıkları gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların çoğunun bölgeye ulaşmak için tek vasıta kullandığı görülmektedir.

Şekil 4.35: Katılımcıların bölgeye ulaşım yöntemlerinin dağılımı



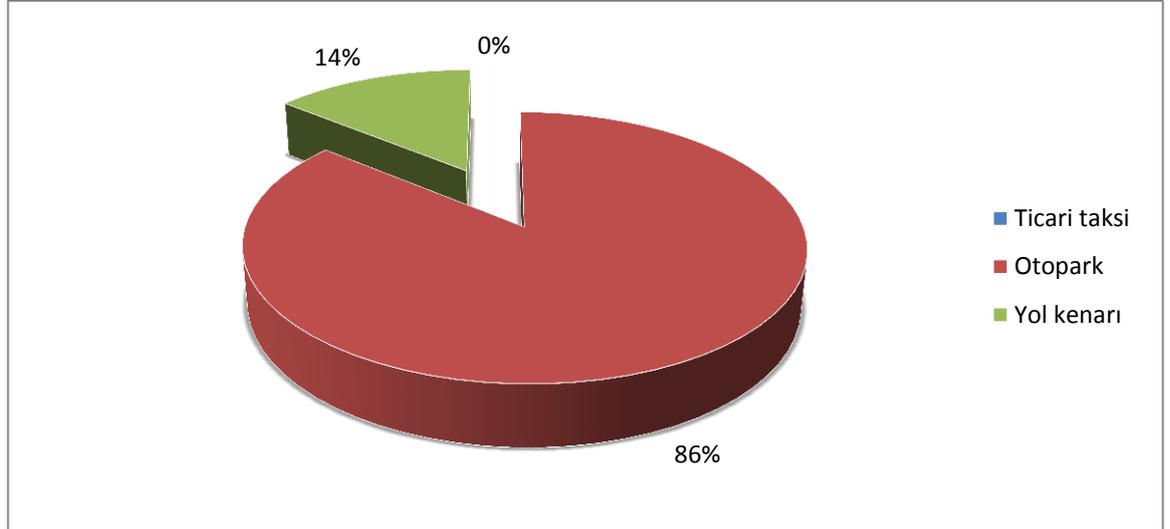
Şekil 4.35'te ankete katılan katılımcıların bölgeye hangi ulaşım yöntemleri ile ulaştıkları gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların bölgeye ulaşmak için daha çok toplu taşıma araçlarını tercih ettiği ve bu araçların özel otomobile kıyasla iki katından daha fazla kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca katılımcılar ulaşımını yüzde 8 oranında yaya olarak sağlamaktadır.

Şekil 4.36: Katılımcıların kullandığı toplu taşıma araçlarının dağılımı



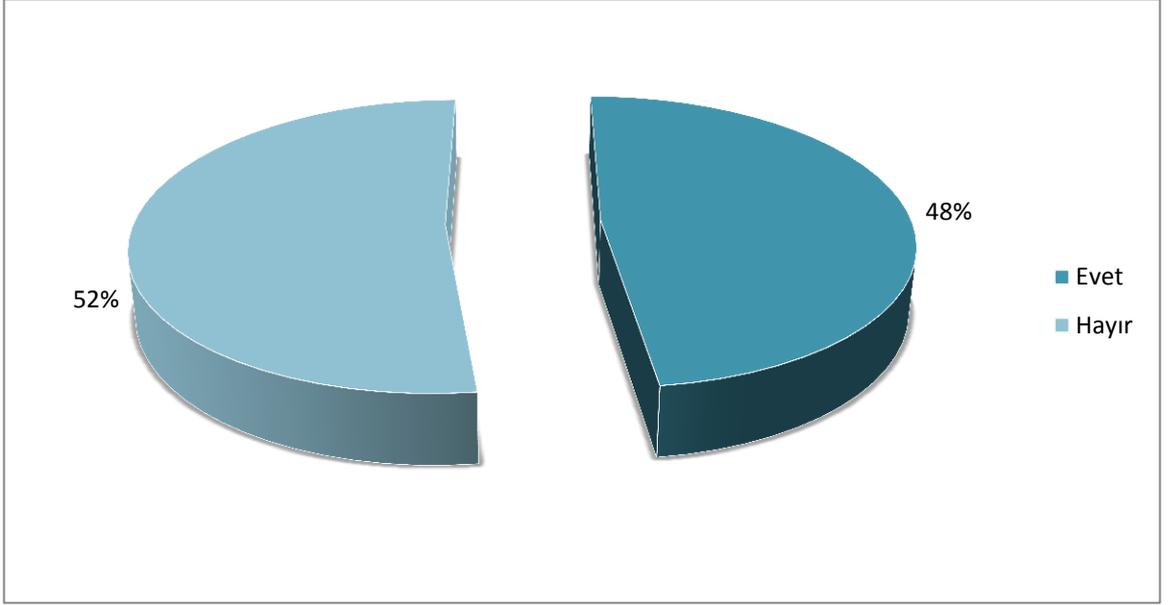
Şekil 4.36'da ankete katılan katılımcıların bölgeye hangi toplu ulaşım aracı ile ulaştıkları gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların bölgeye ulaşmak için daha çok otobüs vasıtasını tercih ettiği görülmektedir, fakat metro ve raylı ulaşım kullanımının da azımsanmayacak oranda olduğu görülmektedir.

Şekil 4.37: Özel araçların park edildiği bölgelerin dağılımı



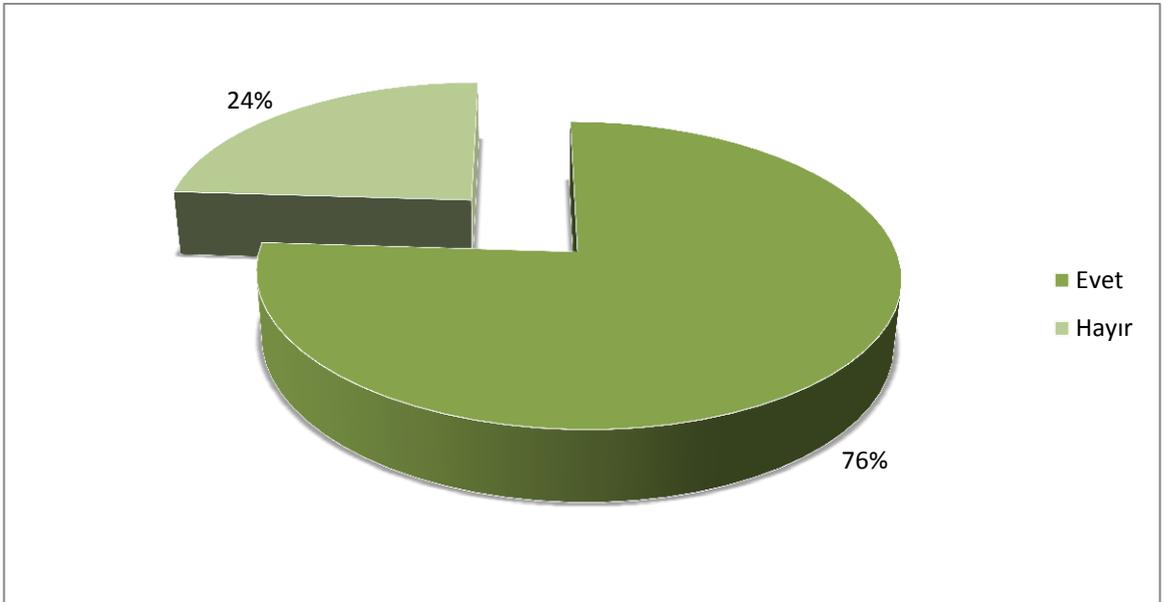
Şekil 4.37'de ankete katılan katılımcıların özel araçları ile bölgeye geldiklerinde araçlarının park edildiği bölgelerinin dağılımı gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların özel araçları ile geldiklerinde yüzde 86'sının aracını otoparka, yüzde 14'ünün ise yol kenarına park ettiği görülmektedir.

Şekil 4.38: Katılımcıların özel araca sahip olma oranı



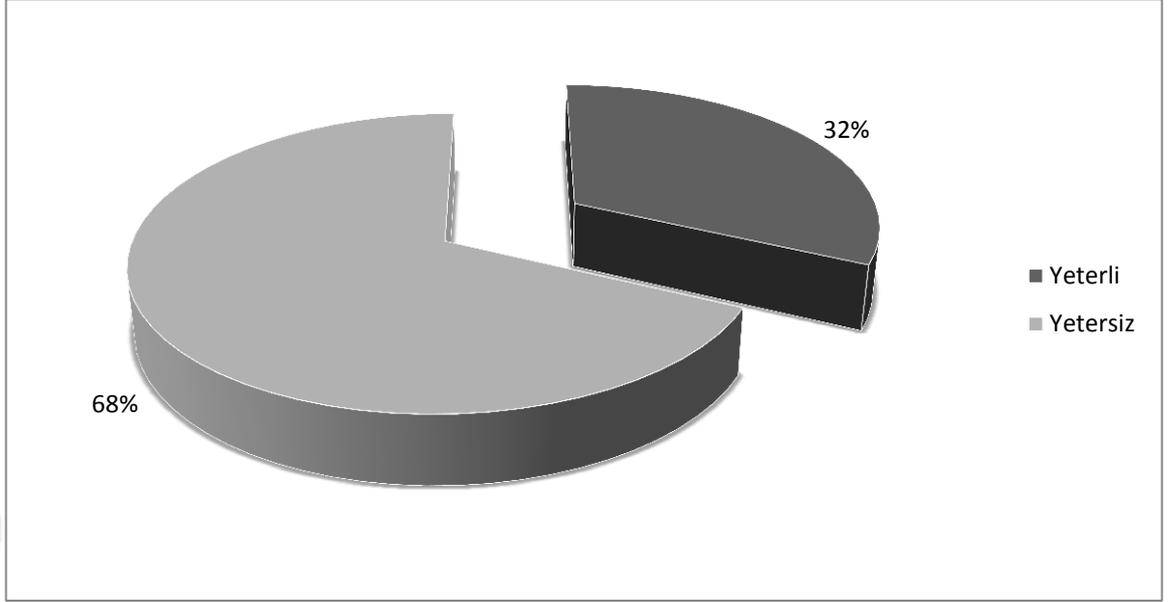
Şekil 4.38'de ankete katılan katılımcıların özel araca sahip olma oranı gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 48'inin özel aracının olduğu, yüzde 52'sinin ise olmadığı görülmektedir.

Şekil 4.39: Katılımcıların otopark problemi yaşayıp yaşamama oranı



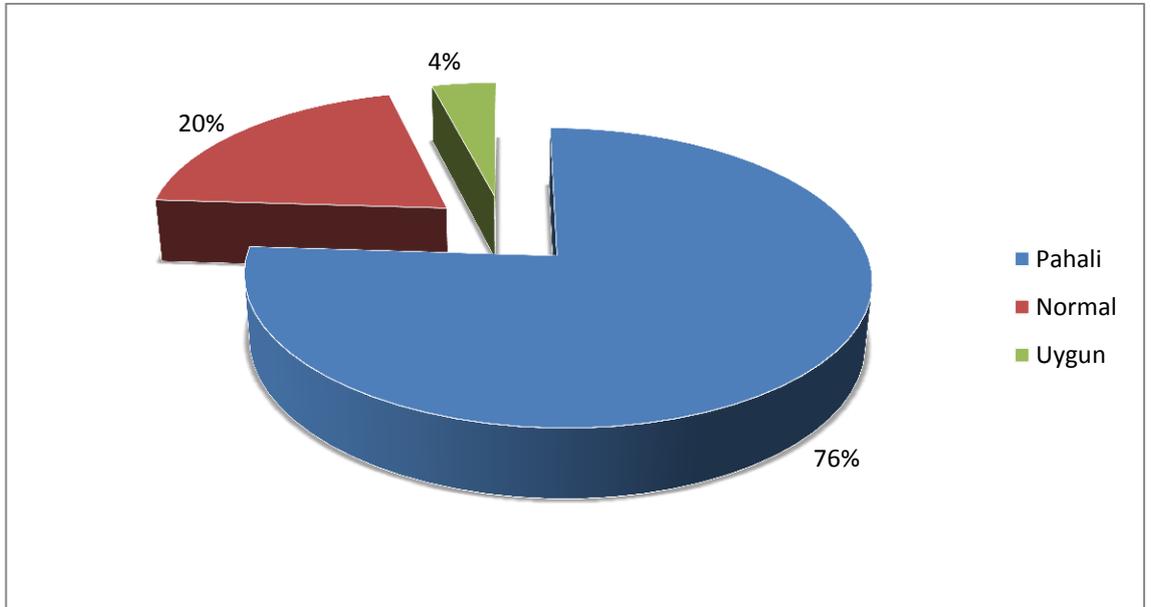
Şekil 4.39'da ankete katılan katılımcıların özel araçları ile bölgeye geldiklerinde araçlarının parklanma problemi gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların özel araçları ile geldiklerinde çoğunun otopark problemi yaşadığı görülmektedir.

Şekil 4.40: Katılımcıların otopark sayısını yeterli bulma oranı



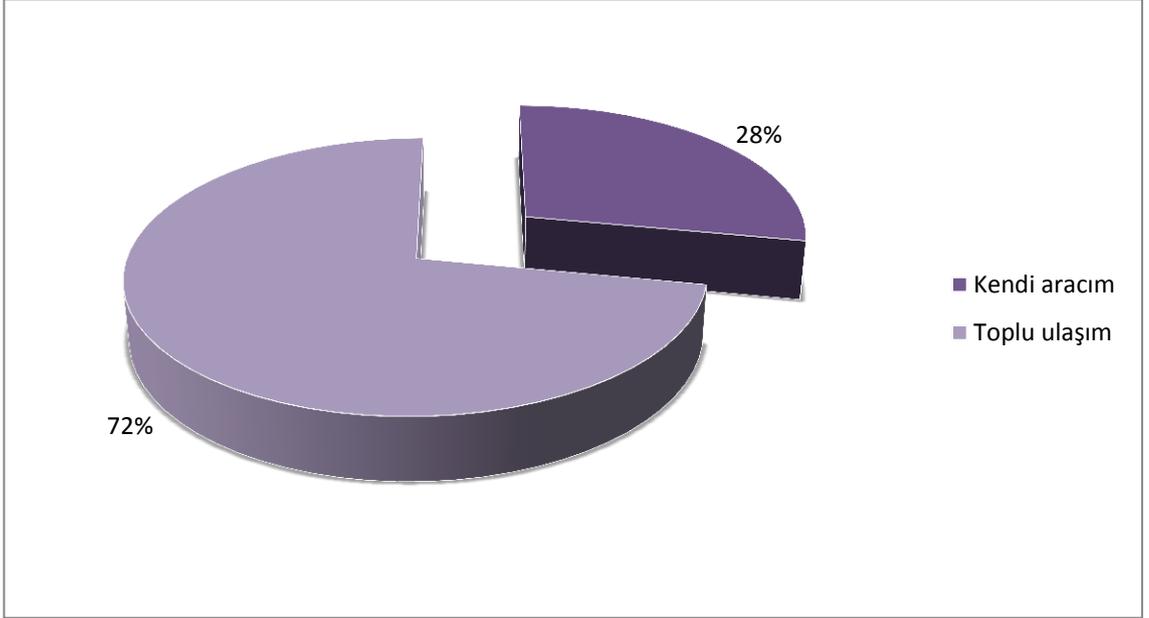
Şekil 4.40'ta ankete katılan katılımcıların otopark sayısını yeterli bulma oranları gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 68'i otopark sayısını yetersiz bulduğunu belirtmiştir.

Şekil 4.41: Katılımcılara göre otopark fiyatlarının pahalılık oranı



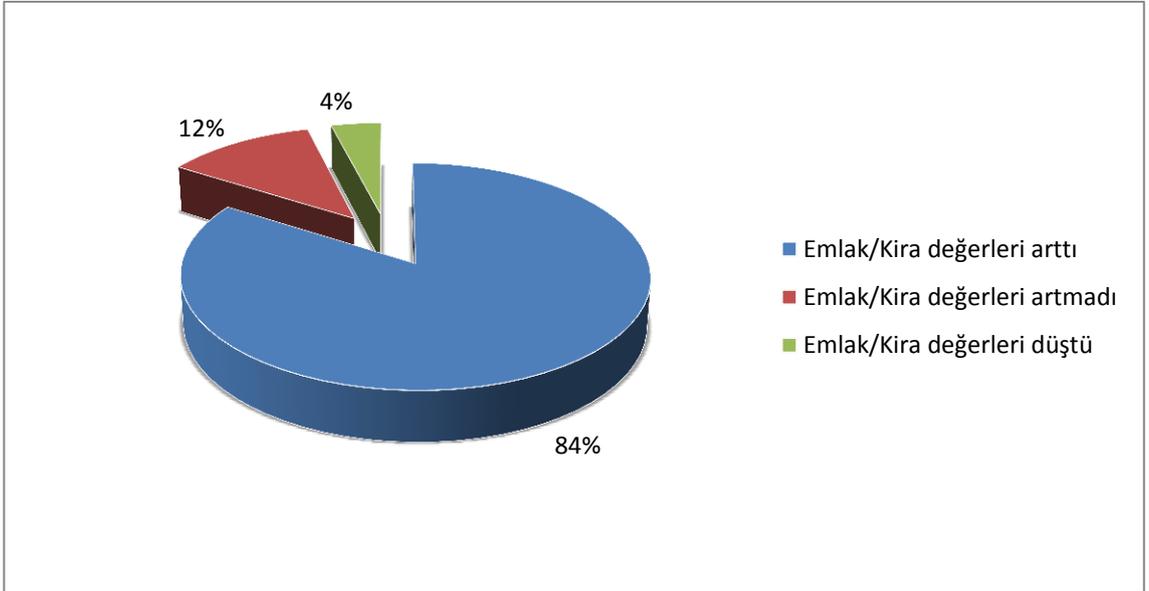
Şekil 4.41'de ankete katılan katılımcıların otopark fiyatlarını pahalı bulma oranı gösterilmektedir. Ankete katılan esnafların otopark fiyatlarını yüzde 76'sının pahalı, yüzde 20'sinin normal yüzde 4'nün uygun bulduğu görülmektedir.

Şekil 4.42: Katılımcıların ulaşım aracını tercih oranları



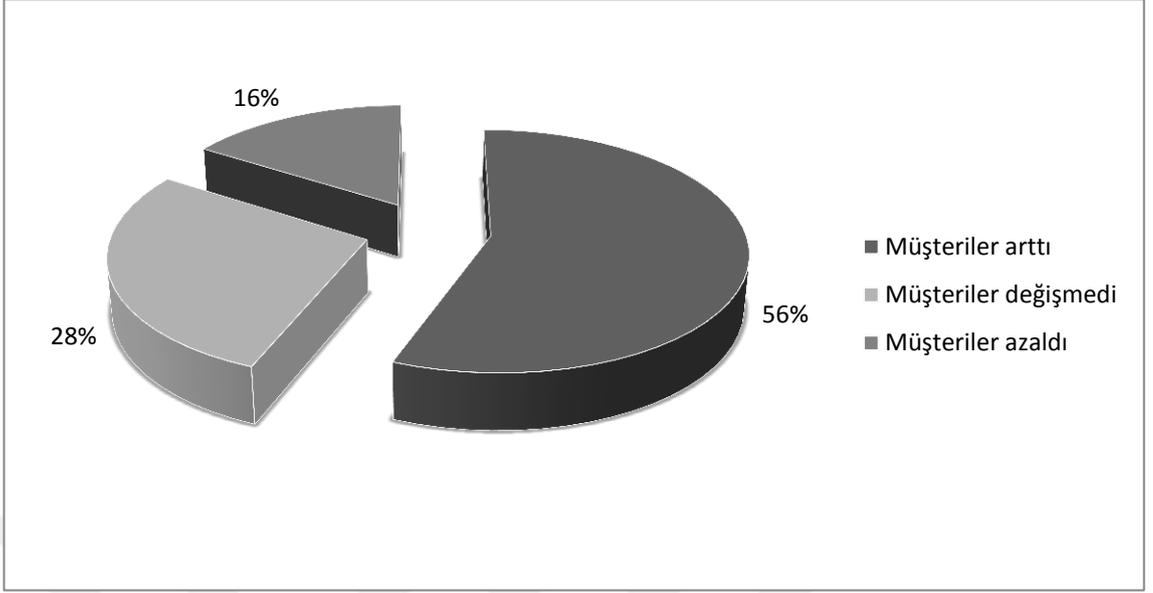
Şekil 4.42'de ankete katılan katılımcıların bölgeye gelmek için hangi ulaşım aracını tercih ettiği gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 72'sinin toplu ulaşımı tercih ettiği, yüzde 28'inin ise kendi araçlarını tercih ettiği görülmektedir.

Şekil 4.43: Yayalaştırılan bölgenin emlak değer ve kiralarının artış oranı



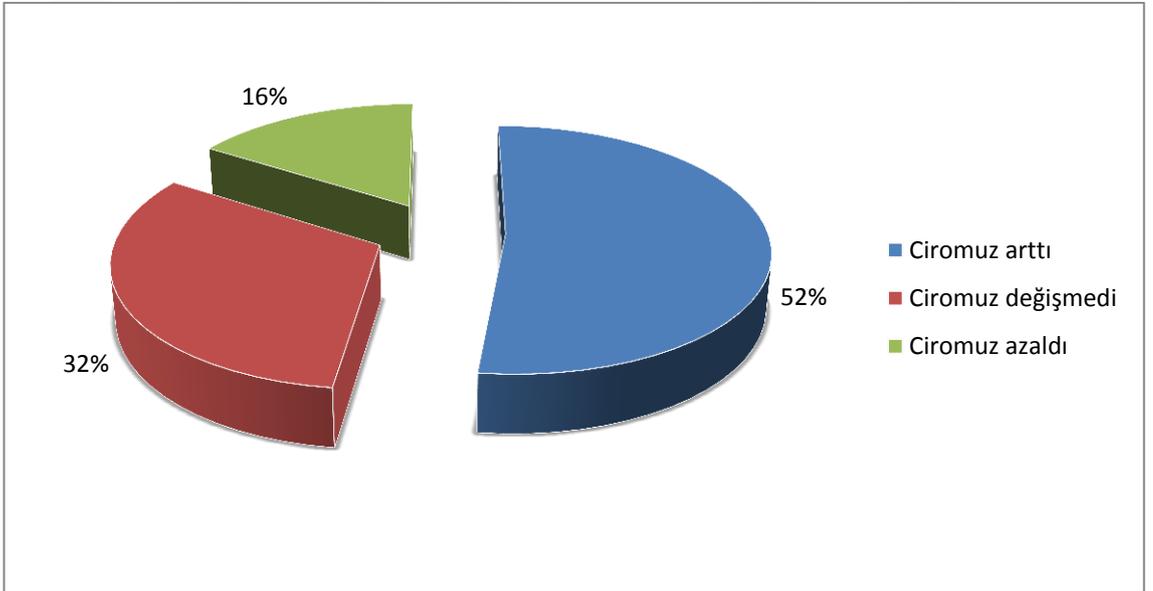
Şekil 4.43'te yayalaştırılan bölgenin emlak değer ve kiralarının artış oranları gösterilmektedir. Ankete katılan esnafın yüzde 84'ünün yayalaştırmadan sonra bölgede emlak değerinin ve kiraların arttığını düşünürken, yüzde 12'sinin ise yayalaştırılan bölgede emlak değerlerinin ve kiraların değişmediğini düşündüğü görülmektedir.

Şekil 4.44: Yayalaştırılan bölgenin müşteri sayısındaki değişim oranları



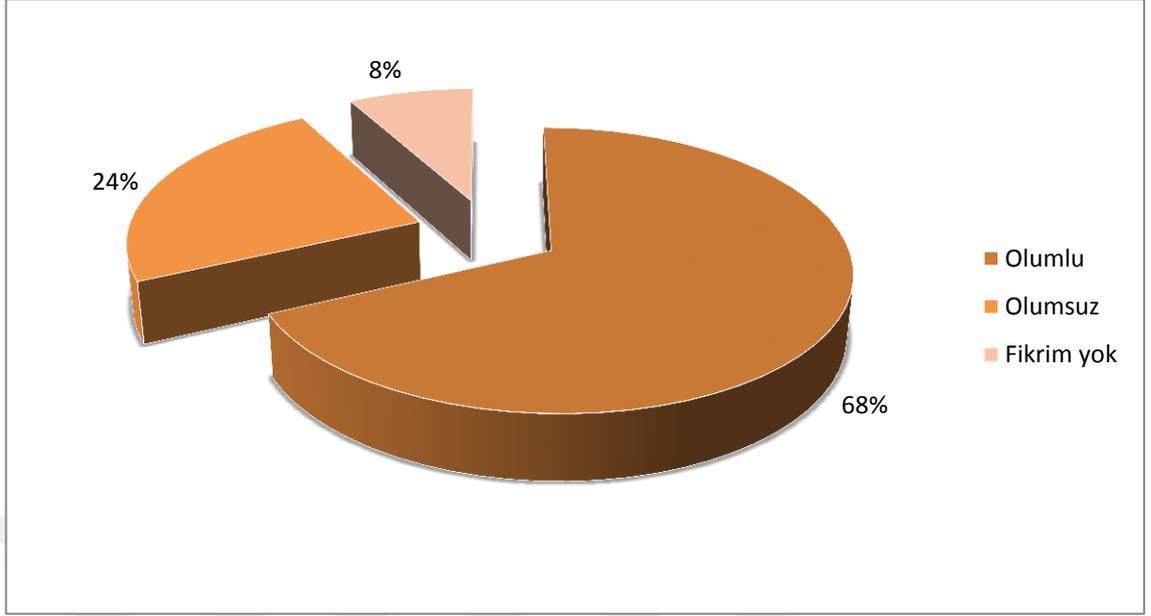
Şekil 4.44'te yayalaştırılan bölgede müşteri sayısının arttığı görülmektedir. Ankete katılan esnafın yüzde 56'sı yayalaştırmadan sonra müşteri sayısının arttığını, yüzde 28'i ise yayalaştırmadan sonra müşteri sayısının değişmediğini belirtmiştir.

Şekil 4.45: Yayalaştırılan bölgedeki esnafın ciro değişim oranları



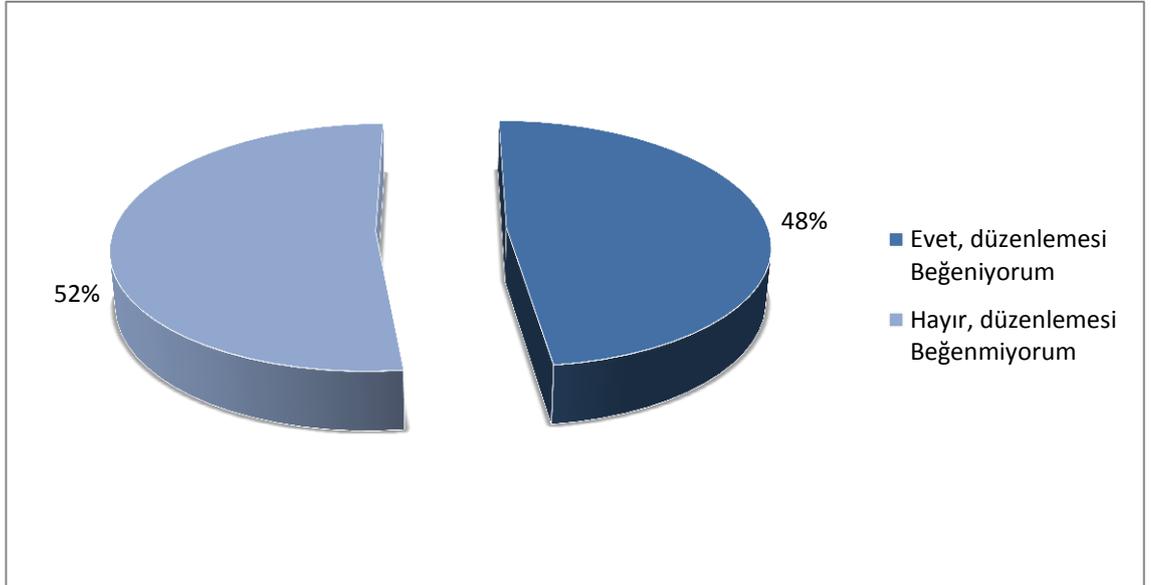
Şekil 4.45'te yayalaştırılan bölgedeki esnafın ciro değişim oranları gösterilmektedir. Ankete katılan esnafın yüzde 52'si yayalaştırmadan sonra cirosunun arttığını, yüzde 32'si ise yayalaştırmadan sonra cirosunun değişmediğini belirtmiştir.

Şekil 4.46:Yayalaştırmanın çevrenin fiziksel ve estetik görünümüne etkisi



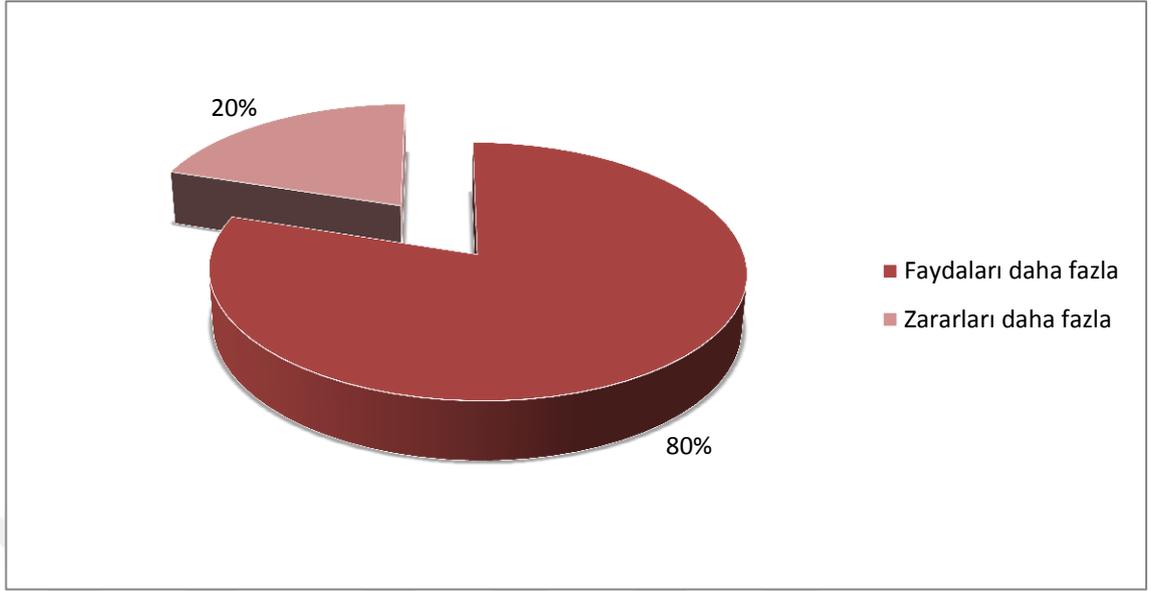
Şekil 4.46'da ankete katılan katılımcıların yayalaştırmanın çevrenin fiziksel ve estetik görünümüne etkisi hakkındaki görüşleri oransal olarak gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 68'i yayalaştırmanın, çevrenin fiziksel değişimine etkisinin olumlu olduğunu, yüzde 24'ü olumsuz etki ettiğini belirtmiştir.

Şekil 4.47:Yayalaştırmayı katılımcıların beğenme oranı



Şekil 4.47'de ankete katılan katılımcıların yayalaştırmayı beğenme oranı gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 52'si yayalaştırmayı beğenmediğini, yüzde 48'i beğendiğini belirtmiştir.

Şekil 4.48:Yayalaştırmayı yararlı ya da zararlı bulan katılımcıların dağılımı



Şekil 4.48'de ankete katılan katılımcıların içerisinde yayalaştırmayı yararlı ya da zararlı bulanların oranı gösterilmektedir. Ankete katılan katılımcıların yüzde 80'i yayalaştırmanın faydalarının daha fazla, yüzde 20'si ise zararlarının daha fazla olduğunu belirtmiştir.

Tablo 4.2: Katılımcılara yöneltilen evet-hayır tipi sorular ve alınan cevapların oranları

| Yapılan anket çalışmasına göre yayalaştırma sonrası gözlemlenen veriler | Yüzde(%) |
|--|----------|
| Yayaların, yayalaştırılan bölgeyi kullanma sıklığının artışı | 88 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede daha rahat seyahat etmesinin sağlanması | 96 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede daha rahat alışveriş yapabilmesinin sağlanması | 86 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede alışveriş yapma güvenliğinin artışı | 80 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede vitrinlerin daha rahat izlenebilmesinin sağlanması | 85 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede çevreyi daha iyi algılayabilmesinin sağlanması | 76 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgede Sosyal Kültürel etkinliklere katılımının artırılması | 48 |
| Yayaların, yayalaştırılan bölgeye ulaşım kolaylığının artışı | 81 |
| Yayaların, bölgeyi kullanım süresinin artışı | 72 |
| Gürültü, çevre ve hava kirliliğinin azalması | 74 |
| Bölgede ziyaretçi sayısının artışı | 92 |
| Bölgede Bisiklet kullanımının artışı | 66 |

5. SONUÇ

Toplumun yaşantı biçimine uygun çözümler bulmak; trafikten arınmış özellikle yayalara hizmet veren şehir parçaları oluşturmak uzun yıllar şehir plancılarının ilgilendikleri bir konu olmuştur.

Türkiye’de ise ilk yayalaştırma uygulaması 1978 yılında Ankara’da gerçekleştirilmiştir. Batı ülkelerinde banliyölerde yerleşimlerin yaygınlaşması ile düşük gelirli kesimlere terk edilen ve geceleri boşalarak gecekondulaşan bölgeleri haline gelen şehir merkezlerinin ticari ve sosyal açıdan yeniden canlanması, yayalaştırma uygulamaları ile sağlanmaya çalışılmıştır.

Bu sayılanların gerçekleştirilmesi durumunda elde edilecek çıktılar ise şunlardır;

- a. Kent merkezini yeniden canlandırmak,
- b. Rekreasyon alanları sağlamak,
- c. Çevresel şartları ve mikro klimayı düzenlemek,
- d. Kent merkezindeki arazi kullanımını ve nüfus yoğunluğunu düzenlemek,
- e. Sosyal iletişimi mümkün kılmak,
- f. Kentsel mekânı daha da yaşanılabilir kılmak,
- g. Şehir trafiğini düzenlemek,
- h. Özel araç kullanımını sınırlandırmak, kullanıcı dostu ve etkin bir toplu ulaşım sisteminin tesisini sağlamaktır.

Bu yüzden yayalaştırma uygulaması ve yaya bölgesinin 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 aydınlatmalar yapılmalıdır. Yayaların 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 ya da 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 için özel kuralları gerektirebilir. Uygulamada karşılaşılan en büyük sıkıntılar itfaiye, ambulans ya da polis araçlarının giriş çıkışlarının engellemeden diğer araçları engellemek, insanların huzurunu bozmadan güvenliği sağlamak uygulamanın başarısını artırır.

5.1 ÇALIŞMANIN DEĞERLENDİRMESİ

Anket analizlerine bakıldığında çalışma alanı aşağıdaki gibi değerlendirilebilir.

Yaya ve ziyaretçiler ile uygulanan anketin neticeleri: Yayalaştırılan bölgenin kullanıcı kitlesinin büyük bir bölümünü yüzde 73'ünü Kadıköy ilçesinde ikamet edenler ve yerel halk oluşturmaktadır. Bu kullanıcıların çoğu iki gruba ayrılmakta ve gençlerin yüzde 32 ve yaşlıların ise yüzde 27'si olmak üzere hem öğrencilerin hem de emeklilerin kullandığı bir bölge olarak görülmektedir. Yayalaştırılan bölgenin eğitim kurumlarına olan yakınlığı, bu bölgenin öğrenciler tarafından sıkça ziyaret edilmesini doğuran etmenler arasındadır. Yayalaştırılan bölgenin en kritik cazibe sektörü ticaret, alışveriş ve yeme içme ile eğitim, kitap, sanat ve kültür donatımları olarak görülmektedir. Bölgede gün boyunca yoğunluk düşmemekte olup sadece kullanım amacının farklılaştığı görülmektedir. Buna göre en yüksek kullanım oranı, öğleden itibaren akşama kadar eğitim, büro ve yemek sektöründeki yoğunluk akşam sonrası kullanım amacı ise daha çok alışveriş, yemek, gezinti ve dinlenme şeklinde görülmektedir. Haftasonu daha büyük bir kalabalık ve yoğunluk yaşanması ise kolayca fark edilmektedir.

Yayalaştırılan bölgenin merkezi konuma sahip olması ve aşırı yoğun olmasından dolayı kullanıcıların bölgeye ulaşması için yüzde 45'i toplu taşıma araçları ile olmaktadır. Raylı sistem daha yeni yeni yayılmaya başladığına göre; otobüs ağı geniş ölçüde ve yayılmış şekilde hizmet verdiği için şimdilik yüzde 67'si daha fazla otobüs kullanımı gözlenmektedir. Özel araca sahip kullanıcıların yüzde 56 ise, otopark problemi yaşadığını belirtmekte ve yüzde 76'sı kişisel araçlarını bırakıp toplu ulaşımı tercih etmektedir. Bölgeye özel araçları ile gelen kullanıcıların ise büyük bir kısmı, yüzde 84'ü otopark tarifesi pahalı bulduğu için park etme işlemini yol kenarına tercih ettiği

görülmektedir. Otoparktan hariç yayalaştırılmış bölgenin katılımcılarının yüzde 76'sı yayalaştırmanın, çevrenin fiziksel ve estetik değişimine olumlu katkıları olduğunu ve yayalaştırmayı yüzde 72'si beğendiğini belirtmiştir.

Esnaflar ve çalışanlar ile uygulanan anketin çıkan neticeleri ise: yayalaştırılan bölgenin kullanıcı esnaf ve çalışanların çoğunun yakınlardaki ilçelerde, yüzde 28'i Kadıköy, yüzde 16'sı Üsküdar, aynı oranda Ümraniye ve Ataşehir gibi ilçelerde ikamet ettikleri görülmektedir ve çalışanların büyük oranının, yüzde 48'i 26-35 yaş arasında genç ve yüzde 52'sinin üniversite mezunu görülmektedir. Kadıköy Tarihi Çarşısı ve yayalaştırılmış çevresinde yüzde 28'i restoran, kafe ve yeme içme yerlerinin çok fazla olduğu görülmekteyken bunu yüzde 20'si giyim ve eğitim/öğretim sektörleri takip etmektedir. Kadıköy Tarihi Çarşısı, kritik bir ticari değere ve ulaşım açısından da düğüm noktası niteliğine sahip olmasından hayatımızda hem buluşma hem de eğlence amaçlı zaman geçirme için vazgeçilmez bir önemdedir. Yayalaştırılan bölge çok aktif olduğu için mülkün değeri pahalı ve esnaf ya da kurumların yüzde 79'u, çalıştığı yerleri kiraladığını ve tüm hafta hizmet verdiğini belirtmiştir. Çalışanların ve esnafların çalıştığı iş yerlerinde yüzde 97'si tam zamanlı olarak çalışmakta ve gün boyunca bölgede kaldığından onların yüzde 36'sının iş dışında bölgeyi hiç kullanmadığı görülmektedir.

Çalışan ve esnafların yüzde 84'ü yakın ilçelerde ikamet ettiğinden dolayı tek vasıta ile ve yüzde 56'sı otobüsü ile ulaşımını sağlamaktadır. Yayalaştırılan bölgenin çalışanları ve esnafın özel araca sahip olma oranı ise yayalarınkinin iki katına çıkmaktadır. Ayrıca, çalışanların ve esnafın özel araçları bölgede uzun süreli kaldığı için yayaların yol kenarına park ettiği gibi araçlarının yüzde 86'sını otoparka bıraktıkları görülmektedir. Otopark kullanmalarına rağmen yine de bölgeye özel araçları ile geldiklerinden yüzde 76'sının park problemi yaşadığı görülmektedir. Otoparklar hem yetersiz hem de pahalı olduğundan kısa süreli ziyaretçi yayalarda gözlendiği gibi yüzde 72'si, kendi araçlarını bırakıp toplu ulaşımı tercih etmektedir.

Esnafların yüzde 84'ü, bölgenin yayalaştırılmadan sonra emlak değerinin ve kiralara arttığını ve yüzde 54'ü de müşteri ve cirosunun arttığını belirtmiştir. Çalışanların ve

esnafın yüzde 68'i ise yayalaştırmanın, çevrenin fiziksel ve estetik görünümüne etkisinin çok olumlu olduğunu düşünmektedir.

Yayalaştırılan bölgeyi kullanan yayalar ile esnafına yapılan yayalaştırma uygulamaları ile bölgeden memnun olup olmadıklarını ve bölgede kendileri açısından ne gibi eksikler gözlemledikleri konusunda bir anket uygulaması yapılmıştır.

Bölgeyi kullanan yayalara ve esnafa uygulanan memnuniyet anketi çalışmasına göre, aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir:

Esnaf ve yayalara ortak olarak *"Yayalaştırılmanın sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mıdır? Var ise, nelerdir? Belirtiniz."* sorusuna, şunları belirtmişlerdir:

- a. Yayalar bölgede daha rahat yürüyebiliyor ve güvenli bir şekilde alışveriş yapabiliyor.
- b. Görüntü ve ses kirliliği azaldı.
- c. Vitrinlere daha rahat bakılıyor.
- d. Araçların bölgeden çekilmesi ve karmaşıklığın ortadan kalkmasıyla alışveriş yapılan bölgeye daha fazla ziyaretçi gelmeye başladı.
- e. Bölgede perakende ticareti yapan esnafın işlerinde artış olduğu, diğer iş kollarında ise artış-azalış olmadığı gözlemlendi.

Bölgeyi kullanan yayaların ortak cevapların dışındaki diğer açıklamaları da şunlardır:

- a. Bölgeyi kullanan motosikletlerin yayalaştırılan alandan çıkması gerektiği, rahat yürümeyi engellediği ve yaya güvenliğini riske attığı,
- b. Bölgede dinlenme alanlarının, çocuk parkı ve eğlence alanlarının yeterli olmadığı,
- c. Bölgedeki sektörel çeşitliliğin belediye tarafından kontrol altına alınarak aşırı rekabetin önlenmesi ve sektörel çeşitliliğin artırılması,
- d. Bölgedeki yeşillik alanların ve ışıklandırmaların yeterli hâle getirilmesi,
- e. Bölgedeki mağaza, kafe ve diğer sektörlerden dükkânların sınırları ihlâl etmemesi,
- f. Bölgedeki kültürel faaliyetlerin yeterli olmadığı,
- g. Ticari kalitenin artırılması ve denetlenmesi gerektiği.

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

Bölge esnafı;

- a. Bölgenin gün içinde araç trafiğine kapalı olmasından dolayı bölge esnafının mal sevkiyatlarını gün içinde yapamaması,
- b. Bölgenin turizm bölgesi olması nedeniyle otele giriş yapacak turistlerin girişlerinde sıkıntılara neden olmaktadır.
- c. Bölgeye araç girişlerinin yasaklanmasıyla beraber alış-verişe gelir seviyesi yüksek kesim gelmemeye başladı.
- d. Bölgede altyapı problemi yaşanmaktadır.
- e. Bölge binalarının dış cephelerinin estetik görünümü bozması.
- f. Bölgede otoparkın az bulunduğu ve esnaf ve iş yeri sahipleri pahalı otopark kullanmak zorunda kalıyor, İspark yeterli değil.
- g. Engelli ve yaşlı yayalar için yeterli imkanların olmadığı caddenin herkese hizmet verebilecek hale gelmesi gerektiği.

Bölgeyi kullanan yayalar;

- a. Yaşlı ve engelli vatandaşların bölgeyi rahat kullanamıyor, cevabını vermiştir.

Esnaf ve yayalara "**Yayalaştırılan bölgede başka neler yapılırdı daha iyi olurdu ?**" soruya ortak cevap olarak şunları belirtmişlerdir.

- a. Bölgede otopark ihtiyacını karşılayacak uygulamaların yapılması.
- b. Bölgedeki yer döşemelerindeki işçiliğin ve görselliğin artırılması.
- c. Dinlenme alanlarının yetersizliği.
- d. Bölgenin tarihi dokusunu ve kültürünü ortaya çıkarmak için tarihi Halitağa Çeşmesi'nin restore edilmesi hizmete açılması.
- e. Bölgede yoğun şekilde olan görüntü kirliliğinin giderilmesi.
- f. Bölgenin yeşillendirilmesinin artırılması.

Bölge esnafı;

- a. Bölgeyi kullanan yayaların tuvalet ihtiyacını karşılayacak hizmetlerin artırılması.
- b. Bölgedeki seyyar satıcıların eğitilmesi veya kaldırılması.
- c. Turistlerin ilgisini çekecek bazı uygulamaların hayata geçirilmesi.
- d. Bölgeye girişi engelleyen dubaların kapanış saatinin 11:00'a alınması.
- e. Bölgede kültürel ve sanatsal faaliyetlere ağırlık verilebilir.
- f. Dükkanların önündeki tezgahlar kaldırılmalıdır.

Bölgeyi kullanan yayalar;

- a. Bölgedeki kültürel etkinliklerin yeterli olmaması.
- b. Bölgenin tamamen yayalaştırılması.
- c. Bölgede bisiklet alanlarının oluşturulması ve teşvik edici uygulamaların olması.
- d. Bölgenin dokusuna uygun olmayan çarpık yapılaşmış binaların yıkılması.
- e. Bölgedeki reklam tabelalarının tarihi dokuya uygun hâle getirilmesi.
- f. Yaşlı ve engelli vatandaşların bölgeyi kullanabilmeleri için çevreci alternatif çözümler oluşturulması (finüküler sistem, golf arabası vb.).
- g. Bölgenin turizm açısından önemli olmasından dolayı çöp toplama alanlarının alana uygun olmaması ve çöplerin alınmasındaki aksaklıklar giderilmesi.
- h. Bölgede çalışan taksicilerin eğitilmesi.
- i. Bölgedeki yer döşemelerinin düzeltilmesi.

Yayalaştırma sonucunda; bölgeyi kullanan araçların gürültüsü ve egzozu nedeniyle çevreye verdiği zarar ortadan kalmış oldu. Bölgenin bütünleşmesiyle de çevre ve binalar daha rahat algılanabilir hale geldi. Trafik tehlikesi olmadan da yürünebilir bir ortam oluşturulmuş oldu.

Yayalaştırılan bölgede otopark ve dinlenme alanlarının bölgedeki talebi karşılayacak seviyede olmadığı belirlendi. Böylece, yaya bölgesinin dışında yeterli ve uygun fiyata erişilebilirliği uygun park yerleri belirlenmelidir.

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

İşlevsel analiz çalışması, yayalaştırılan bölgeye geçirildikçe;

Yayalaştırılan bölgenin geneli gözlemlendiğinde bazı sektörlerin yoğunlaşması ile özel bir kimliği oluşmaktadır. Örneğin; Halitağa Caddesi'nde eğitim kurumları ve yeme içme hizmetleri daha ağırlıklı iken, Çilek Sokağı boyunca tekstil ve perakende mağazaları ve Ali Suavi Sokağı'nda ise kültürel ve sanat galerileri farklı öneme sahiptir. Osman Ağa Cami'nin arkasındaki Kırtasiyeci Sokağı'nda davetiye ve matbaacılık hizmetleri, Osmancık Sokağı meyhane ve içkili kafeler ve Tellalzade Sokağı'nın iki tarafındaki antik mağazalar, bize değişik bir hava sunmaktadır.

Tarihi Kadıköy Çarşısı'na gelince de Güneşli Bahçe Sokağı'nın yarısı manav, sebze, turşu, balıkcılık ve kahvaltılık dükkanlarından ve diğer yarısı ise iki taraflı balıklı içkili lokantalardan oluşmaktadır. Çarşıda önemli aksı oluşturan Mühürdar Caddesi'nin iki caddeler ile kesiştiği yerde eski dini yapılar (biri Rum Ortodoks ve öteki Ermeni Kilisesi) yer alırken, caddenin sonunda ise kitap ve kırtasiye yoğunluğu fark edilip kalan kısmını ise karma işlev ve çeşitli sektörlerden işyerlerine sahiptir.

5.2 ÇALIŞMANIN SONUCU

Sonuç olarak; uzun vadeli projeksiyon yapıldığında tez sonuçları yayalaştırmanın olumlu etkilerinin görülebileceğini göstermiştir. Yayalaştırılan bölgenin ticari anlamda hem ciro hem de ziyaretçi sinerjisi oluşturmasıyla fiziksel çevresiyle daha düzenli ve insan odaklı olumlu bir etki oluşturabildiği gözlenirken, uygulamada diğer yanları (sosyal donatı ve kültürel etkinliklerde, yeşil ve peyzaj gibi) eksik kaldığı ve idari olarak tam anlamıyla etkili olmadığını tespit edilmektedir.

Ulaşılabilirlik açısından ise bölgeye gelirken özel araçlara sahip olan kullanıcı kitlesinin en büyük sorunu otopark yetersizliği ve uygun fiyat olmaması olurken, yayalaştırılan bölgeyi kullanan yaşlı ve engelli kitlesinin de zorluk çektiği halde, bu konulara yeterince dikkat edilmemektedir.

Bölgedeki yayalaştırılan tüm cadde ve sokakları; Kuzeyde Halitağa Caddesi ve bağlı sokakları, Doğuda Çilek Sokağı ve Güneyde ise Kadıköy Tarihi Çarşısı ve çevresi, Kuşdili ve Söğütlü Çeşme Caddeleri üç adaya ayrılmaktadır. Öneri olarak her taraf diğer taraftan kopuk kalmaması için Kadıköy Boğa Heykeli olduğu yerde ortak birleştirici meydan kurulup yaya hareketliği ve devamlılığı sağlanabilir; Taksim Meydan'daki trafik akışı alttan sağlanabilir.



KAYNAKÇA

Kitaplar

- Akdağ, M.**, 1949. *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti*. Belleten, 51, 497-564.
- Atabay, S.**, 1979. *Ulaşım*. İstanbul: Yıldız Üniversitesi Yayınları.
- Brown, D.**, 1974. *Introduction to Urban Economics*. New York: Academic Press.
- Bruttomesso, R.**, 1993. Working on the Water's Edge. *Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water*.
- Ergin, O.**, 1997. *Çarşı*. Eskişehir: İslam Ansiklopedisi.
- Günel, Ç.**, 1986. *Kent ve Yol*. Ankara: Özgün Matbaacılık.
- Keleş, R.**, 1998. *Kentbilim terimleri sözlüğü*. Ankara: İmge Yayınevi.
- Kırmızı, Z., vd.**, 2012. *Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: Cinius Yayınları.
- Norberg –Schulz, C.**, 1980. *Genius Loci: Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli.
- Özdeş, G.**, 1998. *Türk Çarşıları*, Ankara: Tepe Yayınları.
- Rapoport, A.**, 1990. *The Meaning of Built Environment: A Nonverbal Communication Approach*. Arizona: The University of Arizona Press.
- Robertson, K. A.**, 1994. *Pedestrian Malls and Skywalks: Traffic Separation Strategies in American Downtowns*. Aldershot: Avebury.
- Rubenstein, H. M.**, 1992. *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*. New York.
- Woods, S.**, 1975. *The Man in The Street: A Polemic on Urbanism*. London.
- Yakar, H. B., Hamamcıoğlu, C.**, 2011. *Planlama Stüdyoları Eğitim Süreci: Silifke Örneği*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi Basım Yayın Merkezi, ss. 123-132.
- Zafer, B.**, 1996. *Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri*. Ege Üniversitesi, Ofset Atölyesi, İzmir.

Sürelî Yayınlar

- Akbulut, F.**, 2016. Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11, 336-355.
- Akdemir, İ.O., İncili, F.**, 2014. Coğrafi Ortam ve Kent Fizyolojisi İlişkileri: XIX: Yüzyıl Kilis Şehri Örneği. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 29, 220-247.
- Altıntaş, O., Eliri, İ.**, 2012. Birey Toplum İlişkisinde Kent Kültürü, Kamusal Alan ve Onda Şekillenen Sanat Olgusu. *İdil*, 1(5), 61-74.
- Çubuk, M., Yüksel, G., Karabey, H.**, 1998. Yapılanmamış Kentsel-Kamusal Dış Mekanlar. *Yapı*, no: 30, Kasım –Aralık 1978, 25- 54.
- Dinçer, İ., Enlil, Z., Evren, Y.**, 2009. İstanbul'un Koruma Alanlarının Değerlendirilmesi. *Megaron Araştırma*, 4(1), 5-15.
- Erdönmez, E., Akı, A.**, 2005. Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. Y.TÜ Mim. Fak. *e-Dergisi Megaron*, İstanbul. Cilt 1, Sayı 1, 67-86.
- Ertan Akkoyunlu, K.**, 2004. 20. Yüzyıl Kent Ütopyları. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*, 3, 5-21.
- Gedikçi Öndoğan, A.**, 2016. Tarihi Çarşılarda Tüketim Ritüelleri: Konya Bedesteni. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 36, 5-19.
- Gül, A., Küçük, V.**, 2001. Kentsel Açık-Yeşil Alanlar ve Isparta Kenti Örneğinde İrdelenmesi. *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, 2, 27-48.
- Hamamcıoğlu, C.**, 2005. Kentlerin Suyolu Girişlerinde Geçmişten Günümüze Yaşanan Aşamalar ve Kentsel Tasarım. *Planlama*, 3,104-114.
- Hamamcıoğlu, C., Yenen, Z.**, 2009. İstanbul Tarihi Yarımada'da Ulaşım Ağı ve Kentsel Hizmet Alanlarının Yerleşimi Etkileşimi. *Megaron*, 4(3), 175-190.
- İnalçık, H.**, 1997. İstanbul'un İncisi: Bedesten. M. Özel. *İktisat ve Din*, İstanbul: İz Yayıncılık.
- Özdemir, A. M., Kardoğan, S.**, 1996. Türkiye'de İl Merkezlerinin Coğrafi Mekanla İlişkileri. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(2), 271-291.
- Türk, S. M.**, 2015. 20. Yüzyılın Kent Kuramları. *Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3, 41-59.

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

Zorlu, F., 2008. Türkiye Lojistik Coğrafyası. *Planlama*, 3, 39-60.



Diğer Yayınlar

Aliefendioğlu, Y., 2011. Türkiye’de Koruma Alanlarındaki Taşınmazların Kullanımı ve Koruma Statülerinin Taşınmaz Piyasaları ve Değerlerine Etkileri: Muğla İli Örneği. *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

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

Atabay, S., 1991. Kamu Mekanları Tasarımı ve İstanbul Örneği. *Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi. İstanbul.

Bradshaw, C., 1993. Creating and Using a Rating System for Neighborhood Walkability: Towards an Agenda for Local Heroes. *14th International Pedestrian Conference*. Boulder, Colorado, October 1.

Bursadazamandergisi.com, 2016. Türkiye’nin Tarihi Çarşıları Birleşti. *Bursa’da Zaman Dergisi*.

<http://bursadazamandergisi.com/haberler/turkiyenin-tarihi-carsilari-birlesti-4097.html>

Çakıroğlu, İ., 2012. Tarihi Yarımada’nın Yayalaştırmasının Bölgedeki Yayalar ve Yerleşik Esnafa Etkilerinin Değerlendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi.

Çelik, M., 2013. Kentlerde Yeşil Ulaşım. U. Dufner, Ö. Gürbüz, Yeşil Ulaşım. 3. *Yeşil Ekonomi Konferansı*, Heinrich Böll Stiftung Serneği Türkiye Temsilciliği, İstanbul.

Çınaroğlu, E., 2002. Turizm Ticaret Alanında Yayalaştırma Ölçütleri Hisarönü Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.

Çol, D., 2004. Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar- Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin incelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.

- Döllük, G.**, 2005. Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Dufner, U., Gürbüz, Ö.**, 2013. Yeşil Ulaşım. 3. *Yeşil Ekonomi Konferansı*, Heinrich Böll Stiftung Serneği Türkiye Temsilciliği, İstanbul.
- Ercin, Ç.**, 2005. Mimarlıkta İklim Faktörü ve Bu Faktöre Bağlı Olarak Konut Alanlarında Fiziksel Yerleşme Yoğunluğunun Belirlenmesi için İlkeler. *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Yakın Doğu Üniversitesi Fen ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Lefkoşa.
- Erim, M.**, 2014. Mersin Kentsel Ulaşım Projeleri. *Mersin İmece Gazetesi*. <http://www.mersinimecehaber.com/mersin-kentsel-ulasim-projeleri-makale,610.html>
- Göksoy, Ö.**, 1996. Şehiriçi Yollarda Peyzaj Planlama İlkeleri ve Antalya Şehri Örneğinde İrdelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Gülgeç, İ.**, 1986. Yaya- Araç Ayrımı. 2. *Ulaşım Sempozyumu*, İzmir.
- Gültekin, B., Altunkasa, M. F.**, 2008. Kent İçi Yolların Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği. *Ç.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü*, 17(3), 65-74. <http://fbe.cu.edu.tr/tr/makaleler/2008-17-3-7.pdf>
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı**, 2011. İstanbul Metropolitan Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP). *Ulaşım Daire Başkanlığı İlaşım Planlama Müdürlüğü*. <https://www.ibb.istanbul/Uploads/2017/3/iUAP-ANA-RAPOR.pdf>
- Kaplan, H., Kaya, Ö.**, Askı-Geçit Sistemi: Kent Merkezinde Güvenlikli Ulaşım Mekanlarının Düzenlenmesindeki Yeri. <http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/Yayinlar/Bildiriler/pdf/C2-57.pdf>

- Karabay, H.**, 1993. Kentleşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma ve Araçları. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi.
- Kavanoz, S. E.**, Küresel Finans Merkezleri: Ofis Maliyetleri Açısından İstanbul-Londra Karşılaştırması. *Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*.
http://www.ktu.edu.tr/dosyalar/sbedergisi_Oba65.pdf
- Köroğlu, A.**, 1999. Kent İçi Sirkülasyon ve Peyzaj Mimarlığı; Bornova Örneğinde İrdemeler. *Yüksek Lisans Tezi*. İzmir: Ege Üniversitesi.
- Kuban, D.**, 1968. Anadolu – Türk Şehri Tarihi Gelişmesi, Sosyal ve Fiziki Özellikleri Üzerinde Bazı Gelişmeler.
<http://acikerisim.fsm.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11352/1494/Kuban.pdf?sequence=1>
- Markaokulu.**, 2015. Alışveriş Merkezlerinin Tüketicilere Faydaları ve Ekonomiye Katkıları. <http://markaokulu.bilgi.edu.tr/alisveris-merkezlerinin-tuketecilere-faydalari-ve-ekonomiye-katkilari/>
- Özübal, O., C.**, 2009. Bergama Örneğinde, Kentsel Açık Mekânlarda Yaya Hareketlerinin Çözümlemesi Konusunda Bir Yöntem. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Suher, H. vd.**, 1990. *Kentsel Yaşam Alanında Yaya-Taşıtlı İlişkileri*. Ankara: Ankara Büyükşehir Belediyesi EGO Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Suher, H., Ocakçı, M., Berköz, L.**, 1991. Kent Merkezinde Yaya Taşıtlı İlişkiler, Yayalaştırma. *I. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*, İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.
- Tellan, T.**, *Kentsel Ulaşımın Yeni Dinamikleri*. II. Ulaşım ve Trafik Kongresi – Sergisi.
<http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/11192.pdf>
- Teziş, S.**, 1994. Şehir Merkezlerinde Yaya Alanları. *Yüksek Lisans Tezi*. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.

TMMOB. 2014. *İzmir Tramvayı İnceleme Raporu*. TMMOB Şehir Plancıları Odası
İzmir Şubesi Ulaşım Komisyonu.

TMMOB Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubu, 2004. *Kızılay'da Yayalar ve Yaya
Ulaşımı: Sorunlar, Sebepler ve Süreçler*. TMMOB Şehir Plancıları Odası,
Ankara.

United Nations., 2012. Sustainable Urban Transportation Systems: an Overview.

http://www.unclearn.org/sites/default/files/inventory/unescap20_0.pdf

Yaylı, H., Küreselleşmenin Kentler Üzerine Etkisi: “İstanbul Örneği”. *S.Ü. İİBF Sosyal
ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*.

<http://sead.selcuk.edu.tr/sead/article/viewFile/33/32>

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

Yıldız Teknik Üniversitesi, 2000. *Tarihi Yarımada: Ekonomik, Sosyal, Coğrafi Mekan
Tanımlaması*. YTÜ-DPT Araştırma Projesi Raporu, İstanbul.

Zeren, N., 1991. Dinlenme Amaçlı Kentsel Açık Mekanlardan Örnek. *Kamu*

Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, Mimar Sinan Güzel
Sanatlar Üniversitesi. İstanbul.

EKLER



EK 1: İSTANBUL GENELİ YAYALAŞTIRMA PROJELERİ

ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ MÜDÜRLÜK FAALİYETLERİ

İSTANBUL GENELİ KORİDOR BAZDA TRAFİK SİRKÜLASYON - AKTARMA MERKEZLERİ VE YAYALAŞTIRMA PROJELERİ

Bölgelerdeki gerek yaya, gerekse araç trafiğinin iyileştirmesi, yenilenmesi amacıyla sadece nokta bazında değil, aynı zamanda bölgedeki bütünleşik sirkülasyonunun çözümlenmesi, koridor bazında yol ve kavşak düzenlemeleri yapılması söz konusudur.

İSTANBUL GENELİ YAYALAŞTIRMA PROJELERİ İSTANBUL GENELİNDE YAYALAŞTIRMA PROJELERİNİN GENEL TABLOSU

| KARAR NO | İLÇE | PROJE ADI |
|-------------|-----------------|---|
| 2010/3-5 | ;GAZİOSMANPAŞA; | Gaziosmanpaşa İlçesi, Karadeniz Mahallesi, 1150 sokak ile 1215 sokağın kesiştiği noktada Meydan Düzenleme ve Yayalaştırma Projesi |
| 2010/3-4 | ;EYÜP; | Eyüp Camii civarı yayalaştırma projesi |
| 2010/3-3 | ;FATİH; | Sultanahmet Meydanı civarındaki yolların yayalaştırması, turist otobüsleri için alan yönetiminin oluşturulması |
| 2010/2-6 | ;EYÜP; | Eyüp İlçesi, Yeşilpınar Mahallesi, Özlem Sokak yayalaştırma projesi |
| 2010/2-5 | ;ESENLER; | Esenler İlçesi, Köyiçi Caddesi, Güler Sokak ve Kırgız Sokağı kapsayan yayalaştırma projesinin revize edilerek Köyiçi Caddesinin bir kısmının yayalaştırılması |
| 2010/2-4 | ;FATİH; | Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, Şehsuvarbey Sokak ve Pideci Sokağın yayalaştırma projesi |
| 2009/8-5 | ;FATİH; | Gülhane Parkı'nın trafiğe kapatılması |
| 2009/8-4 | ;EYÜP; | Eyüp ilçesi, Güzeltepe Mah., Alibey Cad.-Kağıthane Caddesi ile Gülşen Sokak arasında kalan yolun yayalaştırma projesi |
| 2009/7-Ek1 | ;ŞİŞLİ; | Şişli İlçesi, Harbiye Mahallesi, Atiye Sokak Yayalaştırma Projesi |
| 2009/7-3 | ;BEYOĞLU; | Beyoğlu İlçesi, Tomtom Sokak Yayalaştırma Projesi |
| 2009/3-Ek.2 | ;ÜSKÜDAR; | Güvenlik nedeniyle Üsküdar ilçesi, Kısıklı'daki Avcı Kazım Sokağın bir kısmının trafiğe kapatılması |
| 2009/3-2 | FATİH | Fatih İlçesi, Eminönü Bölgesi, Sultanahmet ve Ayasofya Meydanı Yayalaştırma Projesi |
| 2009/2-3 | BAYRAMPAŞA | Bayrampaşa İlçesi, Yenidoğan Mahallesi, Ali Fuat Başgil Caddesi Yayalaştırma Projesi |
| 2009/2-2 | ESENYURT | Esenyurt Belediyesi, İlçe Emniyet Müdürlüğü ve Polis Merkezi Amirliği Önü 679. Sokağın, 677.Sokak ile 678. Sokak Arasının Trafiğe Kapatılması Projesi |
| 2009/1-6 | FATİH | Beyazıt Meydanı Yayalaştırma ve İETT Peronlarının Rehabilitasyon Projesi |
| 2009/1-5 | BAYRAMPAŞA | Bayrampaşa İlçesi, Yenidoğan Mahallesi, Demirkapı ve Hüsniyet Caddeleri (Uygur Caddesi ve Abdi İpekçi Caddesi Arası) Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi |
| 2009/1-4 | ZEYTİNBURNU | Zeytinburnu İlçesi, Yeşiltepe Mahallesi, Konyalı Camii ve Faruk Timurtaş İlköğretim Okulu (53/1 Sokak) Yayalaştırma Projesi |

EK 1: İSTANBUL GENELİ YAYALAŞTIRMA PROJELERİ- DEVAMI

| | | |
|-----------|--------------|---|
| 2008/7-8 | SULTANBEYLİ | Sultanbeyli ilçesi, M. Akif Ersoy Mah., Fatih Bulvarı Araç Altgeçidi Üstü Kent Meydanı Yayalaştırma Projesi |
| 2008/7-8 | BEYOĞLU | Beyoğlu İlçesi, Camii Kebir Mah.,Potinciler Sokak ile Kasımpaşa Sokağın Yayalaştırma Projesi |
| 2008/7-12 | BAKIRKÖY | Bakırköy ilçesi, Yeşilköy Mah., İstasyon Caddesi Yayalaştırma Projesi |
| 2008/7-10 | BAYRAMPAŞA | Bayrampaşa ilçesi, 12. Sokak ve 1. Geçit Sokak Arası Yaya Üstgeçit, Trafik Sinyalizasyon ve 1. Geçit Sokak Yayalaştırma Projesi |
| 2008/3-1 | FATİH | EMİNÖNÜ İLÇESİ, TÜRKELİ CADDESİ-ÇİFTE GELİNLER CADDESİ-MOLLA TAŞI CADDESİ TRAFİK SİRKÜLASYONU VE YAYALAŞTIRMA REVİZYON 2 PROJESİ |
| 2008/2-8 | FATİH | EMİNÖNÜ İLÇESİ, RAGİP GÜMÜŞ PALA CADDESİ- PRF. CEMİL BİRSEL CADDESİ-NURU OSMANİYE CADDESİ VE ANKARA CADDESİ ARASI YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYONU REVİZYON PROJESİ |
| 2008/2-10 | BEYKOZ | BEYKOZ İLÇESİ, ORTAÇEŞME MAHALLESİ, SPOR CADDESİ YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2008/1-4 | BEYOĞLU | BEYOĞLU İLÇESİ, ARAPCAMİ MAHALLESİ, FERMENCİLER SOKAK YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2007/9-13 | EYÜP | EYÜP İLÇESİ, GÜZELTEPE MAHALLESİ, TEVFİK FİKRET CADDESİ YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2007/7-11 | FATİH | FATİH İLÇESİ, SADRAZAM ALİPAŞA CAD., İSTANBUL RUM PATRİKHANESİ ÖNÜ YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2007/7-10 | BEYOĞLU | BEYOĞLU, ARAP CAMİ MAH., KÜREKÇİLER SOKAK YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2008/3-7 | BEŞİKTAŞ | BEŞİKTAŞ İLÇESİ, KÜÇÜK BEBEK CADDESİ- BOSTAN ARALIĞI SOKAK TRAFİK DÜZENLEME- YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2007/12-4 | BEŞİKTAŞ | BEŞİKTAŞ İLÇESİ, ARNAVUTKÖY MAHALLESİ, YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2007/11-5 | EYÜP | EYÜP İLÇESİ, ALİBEYKÖY MAHALLESİ CAMİ ARKASI SOKAK YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2007/11-4 | FATİH | EMİNÖNÜ İLÇESİ, TÜRKELİ CADDESİ-ÇİFTE GELİNLER CADDESİ-MOLLA TAŞI CADDESİ TRAFİK SİRKÜLASYONU VE YAYALAŞTIRMA REVİZYON PROJESİ |
| 2007/11-3 | FATİH | "EMİNÖNÜ İLÇESİ, ALEMDAR MAHALLESİ- MOLLA FENARİ MAHALLESİ- ÇANKURTARAN MAHALLESİ- MERCAN MAHALLESİ YAYALAŞTIRMA PROJESİ", "HOBYAR MAHALLESİ, MİMAR KEMALETTİN CADDESİ YAYALAŞTIRMA PROJESİ" VE "SAFFETPAŞA SOKAK, ACEMİ NEFER SOKAK, ŞİRVANİZE SOKAK YAYALAŞTIRMA PROJESİ" |
| 2006/8-6 | BÜYÜKÇEKMECE | İBB-ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ'NCE YÜRÜTÜLEN AVRUPA YAKASINDA TRAFİK SİRKÜLASYONU VE GEOMETRİK DÜZENLEME UYGULAMA PROJESİ. (2.ETAP) KAPSAMINDA BÜYÜKÇEKMECE BELEDİYESİ SINIRLARI DAHİLİNDE YAPILAN TRAFİK SİRKÜLASYONU VE YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2006/8-5 | SANCAKTEPE | İBB-ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ'NCE YÜRÜTÜLEN ANADOLU YAKASINDA TRAFİK SİRKÜLASYONU VE GEOMETRİK DÜZENLEME UYGULAMA PROJESİ. (2.ETAP) KAPSAMINDA SARIGAZI İLK KADEME BELEDİYESİ SINIRLARI DAHİLİNDE YAPILAN TRAFİK SİRKÜLASYONU VE YAYALAŞTIRMA PROJESİ |

EK 1: İSTANBUL GENELİ YAYALAŞTIRMA PROJELERİ- DEVAMI

| | | |
|-----------------|---------------|---|
| 2006/8-3 | BEYOĞLU | BEYOĞLU İLÇESİ, MEŞRUTİYET CADDESİ GEOMETRİK DÜZENLEME- YAYALAŞTIRMA VE SİRKÜLASYON PROJESİ |
| 2006/6-7 | KADIKÖY | KADIKÖY İLÇESİ, OSMANAĞA MAH., KUŞDİLİ CADDESİ VE SÖĞÜTLÜÇEŞME CADDESİ ARASI YAYALAŞTIRMA, REVİZE SİNYALİZE KAVŞAK VE TRAFİK DÜZENLEME PROJESİ |
| 2006/6-6 | FATİH | EMİNÖNÜ İLÇESİ, ORDU CADDESİ- KOSKA CADDESİ- ÇIFTE GELİNLER CADDESİ- PİYERLOTİ CADDESİ ARASI TRAFİK SİRKÜLASYONU VE YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2006/6-5 | ŞİŞLİ | ŞİŞLİ İLÇESİ, HALASKARGAZİ CAD., RUMELİ CAD. VE VALİ KONAĞI CADDELERİ ARASINDA KALAN BÖLGEDE YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2006/6-4 | BAHÇELİEVLER | BAHÇELİEVLER İLÇESİ, MARMARA ÜNİVERSİTESİ'NİN RESSAM NAMIK İSMAIL SOKAĞI'NIN KAMPUS İÇİNDE KALAN KISMININ ARAÇ VE YAYA TRAFİĞİNE KAPATILMASI |
| 2006/5-14 | SARIYER | SARIYER İLÇESİ, KİLYOS KÖYÜ PLAJ YOLU CADDESİ'NİN TÜM YAZ SEZONLARINDA SÜREKLİ OLARAK YAYALAŞTIRILMASI |
| 2006/4-6 | FATİH | EMİNÖNÜ İLÇESİ, YENİÇERİLER CADDESİ- VEZİRHANE CADDESİ- TAVUKPAZARI SOKAK- BİLEYCİLER SOKAK ARASI YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYONU PROJESİ |
| 2006/4-5 | GAZİOSMANPAŞA | GAZİOSMANPAŞA İLÇESİ, SOKULLU MEHMETPAŞA CADDESİ, C CADDESİ, 840.SOKAK VE SEFA CADDESİ YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYONU PROJESİ |
| 2006/3-12 | FATİH | FATİH İLÇESİ, FATİH CADDESİ'NİN HAFİZ PAŞA SOKAK İLE BAŞ MÜEZZİN SOKAK ARASINDAKİ KISMIN YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2006/3-11 | FATİH | FATİH İLÇESİ, MACAR KARDEŞLER CADDESİ- SOFULAR CADDESİ, HORHOR CADDESİ- ATATÜRK BULVARI ARASI YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYON PROJESİ |
| 2005/9-17 | FATİH | FATİH İLÇESİ, FEVZİPAŞA CADDESİ- YAVUZ SELİM CADDESİ- DARÜŞŞAFAKA CADDESİ- DRAMAN CADDESİ SALMA TOMRUK CADDESİ ARASI YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYON PROJESİ |
| 2005/9-16 | FATİH | FATİH İLÇESİ, KOCAMUSTAFAPAŞA- CERRAHPAŞA MEYDANLARI İLE CERRAHPAŞA CADDESİ REHABİLİTASYON PROJESİ KAPSAMINDA YAYALAŞTIRMA |
| 2005/5-12 | ŞİLE | ŞİLE İLÇESİ, KUMBABA MEVKİİ, KORDON BOYU ÇIKMAZ YOLUNUN YAZ SEZONU TRAFİĞE KAPATILMASI |
| 2005/5-11 | SARIYER | SARIYER İLÇESİ, KİLYOS KÖYÜ PLAJ YOLU CADDESİ YAYALAŞTIRMA PROJESİ |
| 2005/5-10 | FATİH | EMİNÖNÜ İLÇESİ, ŞEHZADEBAŞI CADDESİ- ATATÜRK BULVARI - HAYRIYE TÜCCARI CADDESİ- BÜYÜK REŞİTPAŞA CADDESİ ARASI YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYON PROJESİ |
| 2005/3-1 | FATİH | EMİNÖNÜ İLÇESİ, RAGİP GÜMÜŞPALA CADDESİ, PROF.CEMİL BİLSEL CADDESİ, NURUOSMANIYE CADDESİ VE ANKARA CADDESİ ARASI YAYALAŞTIRMA VE TRAFİK SİRKÜLASYON PROJESİ |
| 2005/2- EK.4 | KADIKÖY | İSTANBUL VALİLİĞİ EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN KADIKÖY HATBOYU CADDESİ'NİN KISMI YAYALAŞTIRMA |
| 2005/2-7 | BEYOĞLU | BEYOĞLU, KARAKÖY, KEMANKEŞ MAHALLESİ, KARANTİNA SOKAK- YEMİŞÇİ HASAN SOKAK- ERİŞTECİ SOKAK'IN YAYALAŞTIRILMASI |

EK 1: İSTANBUL GENELİ YAYALAŞTIRMA PROJELERİ- DEVAMI

| | | |
|-----------|---------|---|
| 2004/5-19 | KARTAL | Kartal Çınar Caddesi yayalaştırma projesi |
| 2004/5-15 | BEYOĞLU | Beyoğlu İlçesi, İstiklal Caddesi ile bağlantılı sokakların yayalaştırılması |
| 2004/1-4 | KADIKÖY | Kadıköy- Moda Nostaljik Tramvay Hattının geçtiği Bahariye Caddesinin yayalaştırma projesi. |
| 2002/3-9 | AVCILAR | Avcılar ilçesi, Marmara Caddesi Yayalaştırma ve Çevresi Trafik Düzenleme Projesi |
| 2001/5-7 | KADIKÖY | Kadıköy ilçesi Halitağa Caddesi ve çevresi yayalaştırma projesi. |
| 2001/5-14 | ŞİŞLİ | Şişli, Harbiye, Abdi İpekçi Cad.'nin Valikonağı Cad. ile Abdi İpekçi Anıtı arasında kalan bölümünün araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılması |
| 2001/5-12 | BEYOĞLU | Beyoğlu, Kasımpaşa, Kızılay Meydanı ve Çevresi, Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi |
| 2001/5-12 | BEYOĞLU | Beyoğlu, Kasımpaşa, Kızılay Meydanı ve Çevresi, Yayalaştırma ve Trafik Sirkülasyon Projesi |

**EK 2: İBB ULAŞIM KOORDINASYON MERKEZİ KARARI- 1991/11-4
KADIKÖY, BAHARİYE CAD. YAYALAŞTIRMA PROJESİ**

| | | | |
|--|--|--------|----------|
| APK DAİRE BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDINASYON MÜDÜRLÜĞÜ | İST. BÜYÜKŞEHİR BEL. BAŞKANLIĞI ULAŞIM KOORDINASYON MERKEZİ KARARI | KARAR | |
| | | No: | 91/11-4 |
| İLGİ : 03.07.91..... tarih ...91/11-4... sayılı gündem | | Tarih: | 03.07.91 |
| | | | Kod: |

UKOME, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Sayın,
Tuğrul ERKİN

Başkanlığında 03.07.91... gün ve saat 14.00

de gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.

TEKLİF : Ulaş.Koord.Md.lüğü tarafından hazırlanan Bahariye Cd.
yayalaştırma projesi.

UKOME'nin KARARI : Daha ilerdeki bir toplantıya ertelenmesine
karar verilmiştir.



ASLI GİBİDİR

BASKAN

NURİTİN SÖZEN
Belediye Başkanı

ÜYE

Tuğrul ERKİN
Genel Sekreter

ÜYE

Mehmet DAĞCI
Genel Sek Yard.

ÜYE

PR.DR.VURAL AKARÇAY
İETT Gen.Müdürü

ÜYE

İSMAIL H. ACAR
APK Daire Bşk

ÜYE

MESUT ŞENKAL
TCK Bölge Md.

ÜYE

RAMAZAN GÜRBÜZ
TCK 17. Bölge Md Tem.

ÜYE

SADIK HOŞGÖR
TDİ Gn. Md. Tem.

ÜYE

BURHANETTİN ÖZKIRIŞCI
TCDDİ İst.Md. Tem.

ÜYE

MEHMET CETİNALP
İst. Trf Şh. Md. Tem.

ÜYE

MUSTAFA DURAL
Ulaş. Koord Müdürü

**EK 3: İBB ULAŞIM KOORDINASYON MERKEZİ KARARI- 2001/5-7
KADIKÖY İLÇESİ HALITAĞA CADDESİ VE ÇEVRESİ
YAYALAŞTIRMA PROJESİ.**

| | | | |
|-------------------------|-----------------------------|-------|------------|
| ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI | İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. | KARAR | |
| ULAŞIM KOORDİNASYON | ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ | NO | 2001/5-7 |
| MÜDÜRLÜĞÜ | KARARI | TARİH | 25.05.2001 |
| İLGİ:.....2001/5..... |SAYILI GÜNDEM | KOD | |

UKOME, İstanbul Büyük Şehir Belediye BaşkanıSayın Ali Müfit GÜRTUNA'nın.....Başkanlığında 25.05.2001..... gün ve saat ...15:00..' de gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı

- İLGİ: a) Kadıköy Beld. Bşklığı 16.03.2001 tarih ve 189788-358 sayılı yazısı.
b) 07.07.1997 tarih, 97/8-6 sayılı UKOME kararı.
c) 26.01.2001 tarih, 2001/1-18 sayılı UKOME kararı.
d) 23.05.2001 tarihli Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu.

TEKNİK KURUL GÖRÜŞÜ:

İlgi (d) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda:

"İlgi (a) yazı ile Kadıköy ilçesi merkezi, İstanbul'un tüm yerleşim alanlarından iş, okul, eğlence, alışveriş gibi amaçlarla gelen kullanıcıların toplanma mekanı konumunda olduğu belirtilerek, Halitağa Cad.'nin Söğütluçeşme Caddesi ile Yavuztürk Sokak arasında kalan kısmının ek projede gösterildiği şekilde yayalaştırılması planlandığı belirtilmekte olup, bu nedenle halen Söğütluçeşme Halitağa Caddesi, Bayram yeri, Reşitefendi sokaklardan geçen minibüs güzergahının Söğütluçeşme Caddesi, Yavuztürk, Talimhane ve Reşitefendi Sokak veya Söğütluçeşme Caddesi, Yavuztürk Sokak devamında Misak-ı Milli Sokak'tan geçecek şekilde değiştirilmesi için gerekli UKOME kararının alınması talep edilmektedir.

Ancak Söğütluçeşme Caddesi ile Bayramyeri Sokak arasında kalan Halitağa Cad.'nin yayalaştırılması için ilgi (c) UKOME kararı alınmıştır.

Yapılan incelemede; Kadıköy ilçesi, Söğütluçeşme Caddesi ile Yavuztürk Sokak arasında kalan Halitağa Caddesi, Vahapbey, Şemsitan Mürver Çiçeği, Kıvanç, Yeniyol, Onan ve Bayramyeri Sokağın Meltem Sokağa kadar olan bölümü ile Başçavuş Sokağın ilgi (b) UKOME kararı ile alınan trafik düzenleme projesi doğrultusunda ek projede gösterildiği şekilde yayalaştırılması uygun görülmüştür."denilmektedir.

Teknik Kurul'ca yapılan incelemede; ilgi (d) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu ve eki proje doğrultusunda düzenleme yapılması ulaşım ve trafik açısından uygun görülmüştür.

UKOME'NİN KARARI: Teknik Kurul görüşünün kabulüne karar verilmiştir.

Başkan
Ali Müfit GÜRTUNA
Belediye Başkanı

Üye
Prof. Dr. Adem BAŞTÜRK
Genel Sekreter

Üye
Doç. Dr. Rafet BOZDOĞAN
Ulaşım Dai. Bşk.

Üye
Yaşar AĞDERE
İst. Emn. Mdlüğü Tem.
(Katılmadı)

Üye
Mustafa ÇOŞKUN
İETT Gen. Mdlüğü Tem.

Üye
Mesut ŞENKAL
TCK 1.Böl. Mdlüğü Tem.

Üye
Hikmet ERKUT
TCK 17.Bölge Mdlüğü Tem.

Üye
Muzaffer SEBAH
TDİ Gen. Mdlüğü Tem.

Üye
Coşkun ÖZSUN
TCDD (Bil. Mdlüğü) Tem.

Üye
Üfuk TUĞCU
İDO San. ve Tic. A.Ş. Tem.

Üye
Mikail AKSİAN
Ulaşım Koord. Mld.

Üye
Aziz AKSÖY
İst. Ulaş. A.Ş. Gen. Mdlüğü Tem.

**EK 4: İBB ULAŞIM KOORDINASYON MERKEZİ KARARI- 2004/1-4
KADIKÖY- MODA NOSTALJİK TRAMVAY HATTININ GEÇTİĞİ
BAHARİYE CADDESİNİN YAYALAŞTIRMA PROJESİ TEKLİFİ.**

| | | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|-------|------------|
| ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI | İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. | KARAR | |
| ULAŞIM KOORDİNASYON | ULAŞIM KOORDİNASYON MERKEZİ | NO | 2004/1-4 |
| MÜDÜRLÜĞÜ | KARARI | TARİH | 14/01/2004 |
| İLGİ:....2004/1.....SAYILI GÜNDEM | | KOD | |

UKOME, İstanbul Büyük Şehir Belediye BaşkanıSn. Ali Müfit GÜRTUNA.....Başkanlığında ...07.01.2004... gün ve saat 15.00'de gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.

- İLGİ: a) UKOME'nin 09/10/2002 tarih, 2002/6-14 sayılı kararı.
b) 01/04/2003 tarih ve 12734-53-R-136 (230.130) sayılı yazımız.
c) 16/10/2003 tarih, UTK 2003/22-38 sayılı UTK Kararı.
d) İstanbul Valiliği Emniyet Müdürlüğü'nün 01/12/2003 tarih, B.05.1.EGM.4.34.00.41-İTK2003/119 sayılı yazısı ve eki 23/10/2003 tarih, 2003/119 sayılı İl Trafik Komisyon kararı.
e) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü'nün 05/01/2004 tarihli raporu.

TEKLİF: Kadıköy- Moda Nostaljik Tramvay Hattının geçtiği Bahariye Caddesinin yayalaştırma projesi teklifi.

RAPOR:

İlgi (e) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda;
"Kadıköy- Moda Nostaljik Tramvay Hattı Projesi için ilgi (a) UKOME kararı alınmıştır.
İlgi (b) yazımızda; Nostaljik Tramvay güzergahından dolayı Bahariye Caddesi ve Civarı için hazırlanan yayalaştırma projesine ilişkin İl Trafik Komisyon Kararı alınarak tarafımıza iletilmesi istenmiştir.
Bahariye Caddesinin yayalaştırılmasına ilişkin proje için ilgi (c) UTK kararı alınmış ve bu kararda İl Trafik Komisyon Kararını müteakiben UKOME kararı alınması kaydı konulmuştur.
Konuya ilişkin ilgi (d) İl Trafik Komisyon kararı alınarak tarafımıza gönderilmiştir."denilmektedir.

UKOME'NİN KARARI: Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu ve eki proje doğrultusunda teklifin kabulüne karar verilmiştir.

Başkan
Ali Müfit GÜRTUNA
Belediye Başkanı

Üye
Altan Raşit CİVAN
Gehel Sekreter

Üye
Doç.Dr.Rafet BOZDOĞAN
Ulaşım Daire Başkanı

Üye
Ayhan PAMUK
İst.Emn.Mdlüğü. Tem.

Üye
Samil GÜLEN
TCK 1.Bl.Mdlüğü.Tem.

Üye
Hikmet ERKUT
TCK 17.Böl.Mdlüğü.Tem.

Üye
Mustafa ÇİFTÇİ
İl Jand. Kom. Tem.

Üye
Mustafa HATİPOĞLU
İETT Gen.Mdlüğü.Tem.

Üye
Ali KILIÇ
TDİ Gen.Mdlüğü.Tem.

Üye
Reşat ÖZMEN
TCDD 1.Böl.Mdlüğü.Tem.

Üye
Unuk TUĞCU
İDO San.ve Tic.A.Ş.Tem.

Üye
Mehmet ÖZCELİK
Ulaşım Koord.Md.

Üye
Mümin KAHVECİ
İst.Ulaş.A.Ş.Gen.Mdlüğü.Tem.

**EK 5: İBB ULAŞIM KOORDINASYON MERKEZİ KARARI- 2006/6-7
KADIKÖY İLÇESİ, OSMANAĞA MAH., KUŞDİLİ CADDESİ VE
SÖĞÜTLÜÇEŞME CADDESİ ARASI YAYALAŞTIRMA, REVİZE
SİNYALİZE KAVŞAK VE TRAFİK DÜZENLEME PROJESİ**

| | | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|--------------------|------------|
| ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI | İST. BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK. | KARAR | |
| ULAŞIM KOORDINASYON MÜDÜRLÜĞÜ | ULAŞIM KOORDINASYON MERKEZİ KARARI | NO | 2006/6-7 |
| | | TARİH | 29/08/2006 |
| | | KOD | |
| İLGİ: ...2006/6..... | |SAYILI GÜNDEM | |

UKOME, İstanbul Büyük Şehir Belediye BaşkanıSn. Dr.Mimar Kadir TOPBAŞ.....Başkanlığında ...29.08.2006... gün ve saat 14.00'da gündemindeki konuları görüşmek üzere toplandı.

İLGİ: a) Kadıköy Belediye Başkanlığı'nın 18/05/2006 tarih ve 1189-661821 sayılı yazısı,
b) Halkla İlişkiler Müdürlüğü'nün 03/05/2006 tarih ve 124419 sayılı yazısı,
c) 25/05/2001 tarih ve 2001/5-36(TEK01/4-22) sayılı UKOME kararı,
d) 19.06.2006 tarihli Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu.
e) 22/06/2006 tarih ve UTK2006/18-2 sayılı UTK kararı.

TEKLİF: Kadıköy ilçesi, Osmanağa Mah., Kuşdili Caddesi ve Söğütlüçeşme Caddesi Arası Yayalaştırma, Revize Sinyalize Kavşak ve Trafik Düzenleme Projesi.

UTK'NİN KARARI:

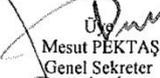
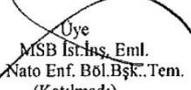
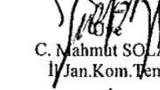
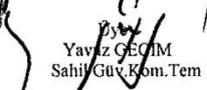
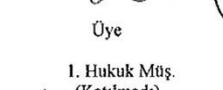
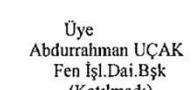
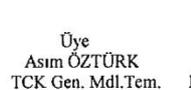
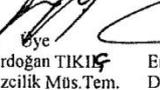
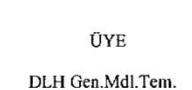
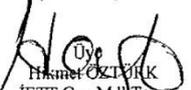
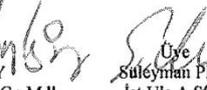
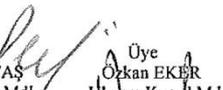
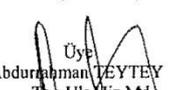
İlgi (d) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporunda;
"İlgi (a) yazıda Kadıköy ilçesi, Osmanağa Mahallesi, Karadut ve Çilek Sokaklarında yoğun yaya trafiğinin olduğu ve parklanmalardan dolayı sorunlar yaşandığı belirtilerek söz konusu sokakların yayalaştırılması talep edilmektedir. İlgi (b) yazıda da Kadıköy vapur iskelesi ile Söğütlüçeşme arasındaki kaldırımların dar ve kötü durumda olduğu belirtilerek gereğinin yapılması istenmektedir.

Bölgede yapılan incelemeler neticesinde ek proje hazırlanmıştır. Buna göre;

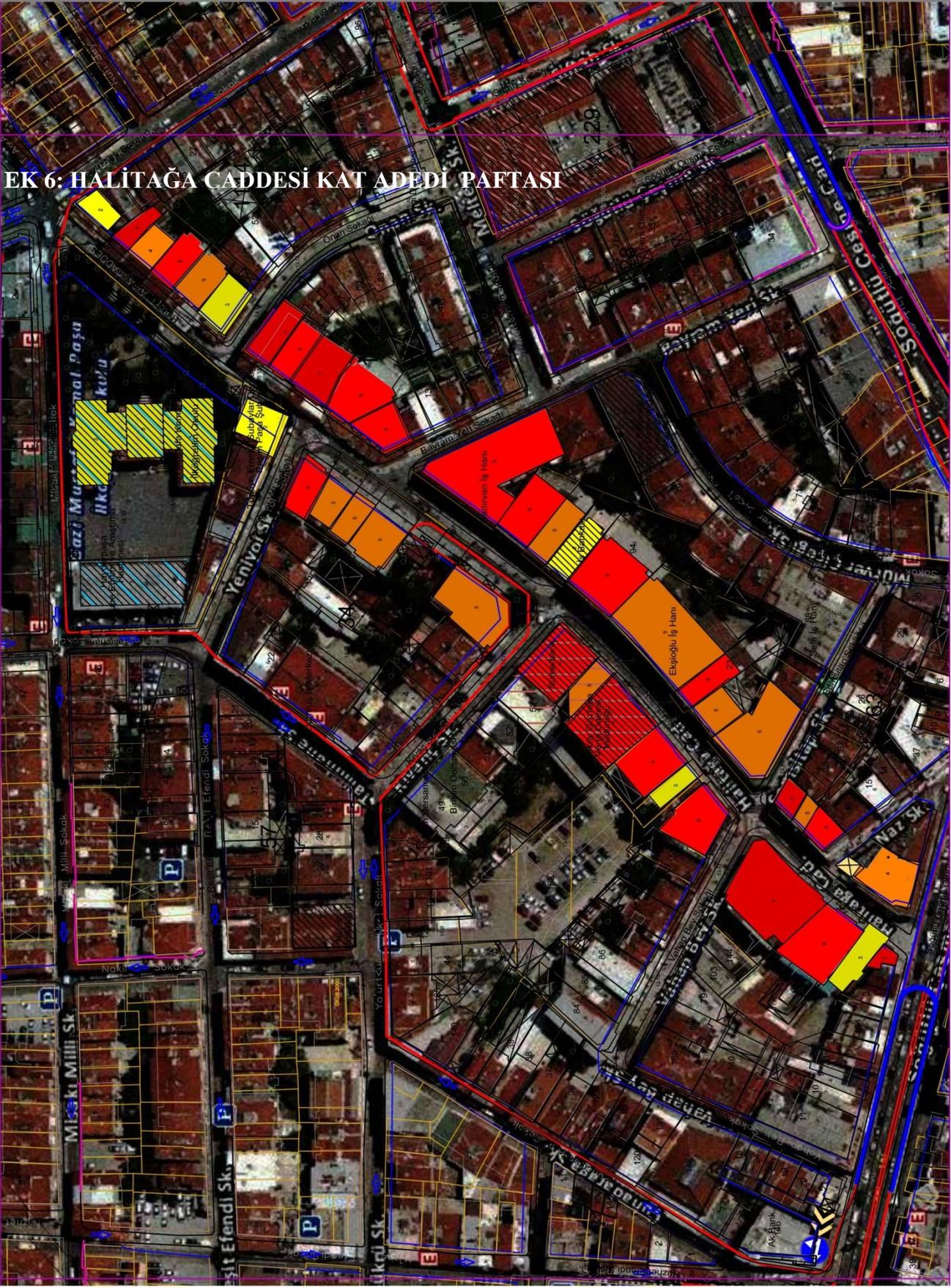
- Karadut Sokak ile Çilek Sokağın yayalaştırılması,
- Vişne Sokağın trafik sirkülasyonunun Kuşdili Caddesi istikametine doğru tek yön olarak yapılması,
- Söğütlüçeşme Caddesi ile Vişne Sokak yakınındaki ilgi (c) karar eki projeye göre yapılmış olan butonlu yaya sinyalinin iptal edilerek Söğütlüçeşme Caddesi ile Vişne Sokak kesişiminin sinyalize edilmesi,
- Gazi Osmanpaşa Sokağın trafik sirkülasyonunun Vişne Sokak istikametine doğru tek yön olarak yapılması,
- Söğütlüçeşme Caddesi ile kuşdili Caddesi'nin tretuarlarında düzenleme yapılması uygun görülmüştür."denilmektedir.

Ulaşım ve Trafik Düzenleme Komisyonu'nca yapılan incelemede; İlgi (d) Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü raporu ve eki projeye göre uygulama yapılması ulaşım ve trafik açısından uygun görülmüştür.

UKOME'NİN KARARI: Teklifin kabulüne karar verilmiştir.

| | | | | |
|--|---|---|--|--|
|  Başkan Dr. Mimar Kadir TOPBAŞ Belediye Başkanı |  Üye Mesut PEKTAŞ Genel Sekreter |  Üye Doç. Dr. Rafet BOZDOĞAN Genel Sekreter Yrd. |  Üye Muzaffer HACIMUSTAFAOĞLU Ulaşım Daire Başkanı |  Üye H. Umur YÜKSEL İst. Emn. Md. Tem. |
|  Üye MSB İst. As. Eml. Nato Enf. Böl. Bşk. Tem. (Katılmadı) |  Üye C. Mahmut SOLAK 1. Jan. Kom. Tem. |  Üye Yavuz GECİM Sahil Güvenlik Kom. Tem. |  Üye I. Hukuk Müş. (Katılmadı) |  Üye Abdurrahman UÇAK Fen İşl. Dai. Bşk (Katılmadı) |
|  Üye Asım ÖZTÜRK TCK Gen. Md. Tem. (Katılmadı) |  Üye Erdoğan TIKIŞ Denizcilik Müs. Tem. |  Üye Erdoğan BOZKURT DHMİ Gen. Md. Tem. |  Üye M. Rahmi GÜL TCDD Gen. Md. Tem. |  Üye Veli ATILGAN İst. Ulaş. Böl. Md. Tem. DLH Gen. Md. Tem. (Katılmadı) |
|  Üye Hakan ÖZTÜRK İETT Gen. Md. Tem. |  Üye Ahmet PAKSOY İDO San. ve Tic. A.Ş. Gn. Md. |  Üye Süleyman PEKTAŞ İst. Ulaş. A.Ş. Gn. Md. |  Üye Özkan EKER Ulaşım Koord. Md. |  Üye Abdurrahman VEYTEY Top. Ulaş. Hiz. Md. |

EK 6: HALİTAĞA CADDESİ KAT ADEDİ PAFTASI



YİYECEK, İÇECEK VE
TEKEL ÜRÜNLERİ

LOKANTA, PASTANE VE
KAFELER HİZMETLERİ

SAĞLIK ÜRÜNLERİ VE
SAĞLIK HİZMETLERİ

EĞİTİM HİZMETLERİ

KİTAP, GAZETE VE
KIRTASIYE ÜRÜNLERİ

İNŞAAT VE ALTYAPI
ÜRÜNLERİ

MOBİLYA VE EV EŞYASI
ÜRÜNLERİ

KONUT VE DAİRELER

ELEKTRONİK VE
İLETİŞİM ÜRÜNLERİ

BELEDİYE, DERNEK VE
KAMU HİZMETLERİ

TASIMACILIK VE TURİZM
HİZMETLERİ

TEKSTİL VE DERİ
ÜRÜNLERİ

KÜÇÜK İMALAT VE
KİŞİSEL EŞYA TAMIRI

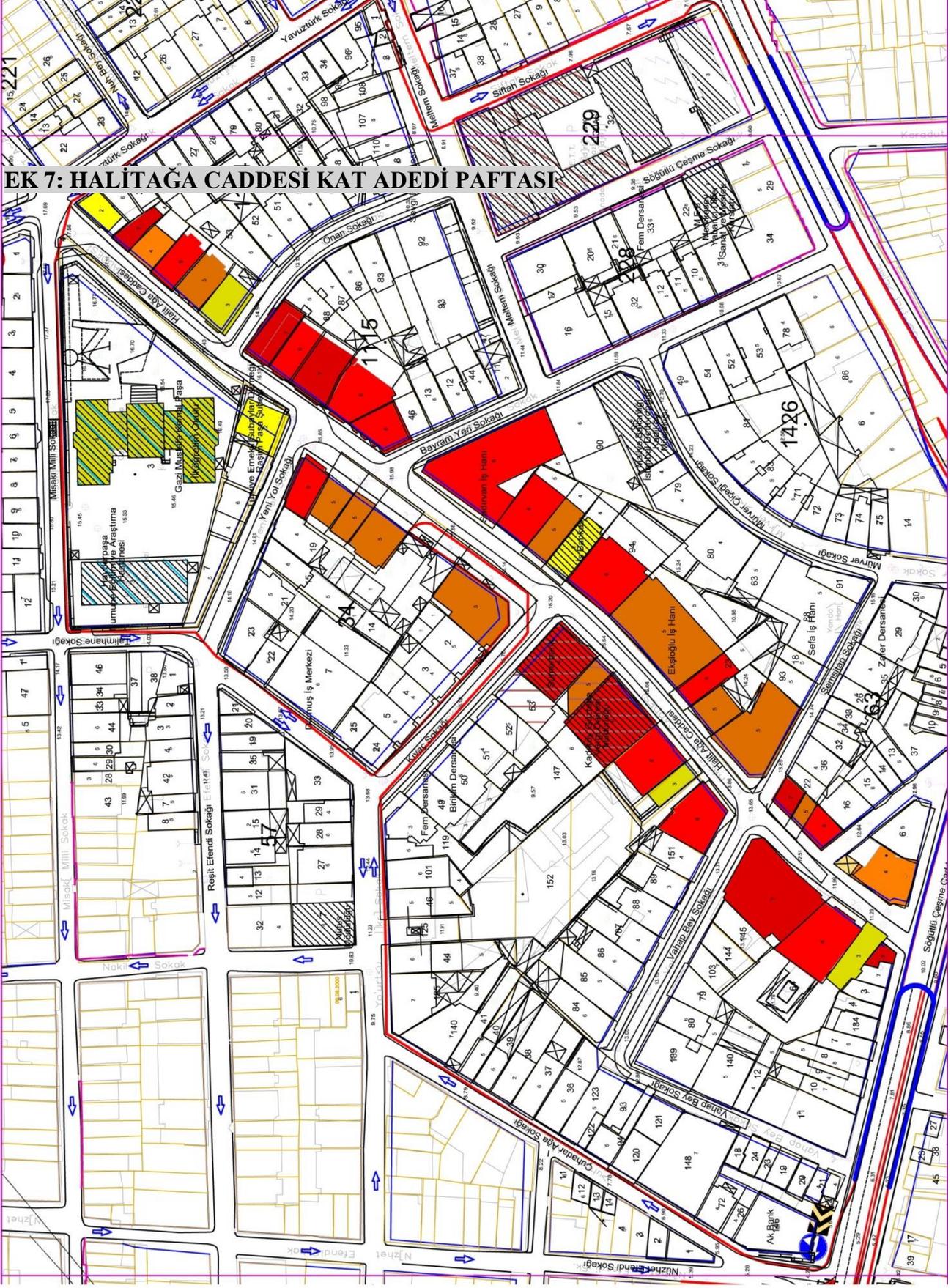
KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL
BAKIM HİZMETLERİ

BANKACILIK, FİNANS VE
DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI

VERGİ DAİRELERİ VE
GÜMRÜK HİZMETLERİ

MALİ MÜŞAVİR VE HUKUK
BÜRO İŞLERİ

EK 7: HALİTAGA CADDESİ KAT ADEDİ PAFTASI



YİYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ

LOKANTA, PASTANE VE KAFELER HİZMETLERİ

SAGLIK ÜRÜNLERİ VE SAGLIK HİZMETLERİ

EĞİTİM HİZMETLERİ

KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ

İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ

MOBİLYA VE EV EŞYASI ÜRÜNLERİ

KONUT VE DAİRELER

ELEKTRONİK VE İLETİŞİM ÜRÜNLERİ

BELEDİYE, DERNEK VE KAMU HİZMETLERİ

TAŞIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ

TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ

KÜÇÜK İMALAT VE KİŞİSEL EŞYA TAMİRİ

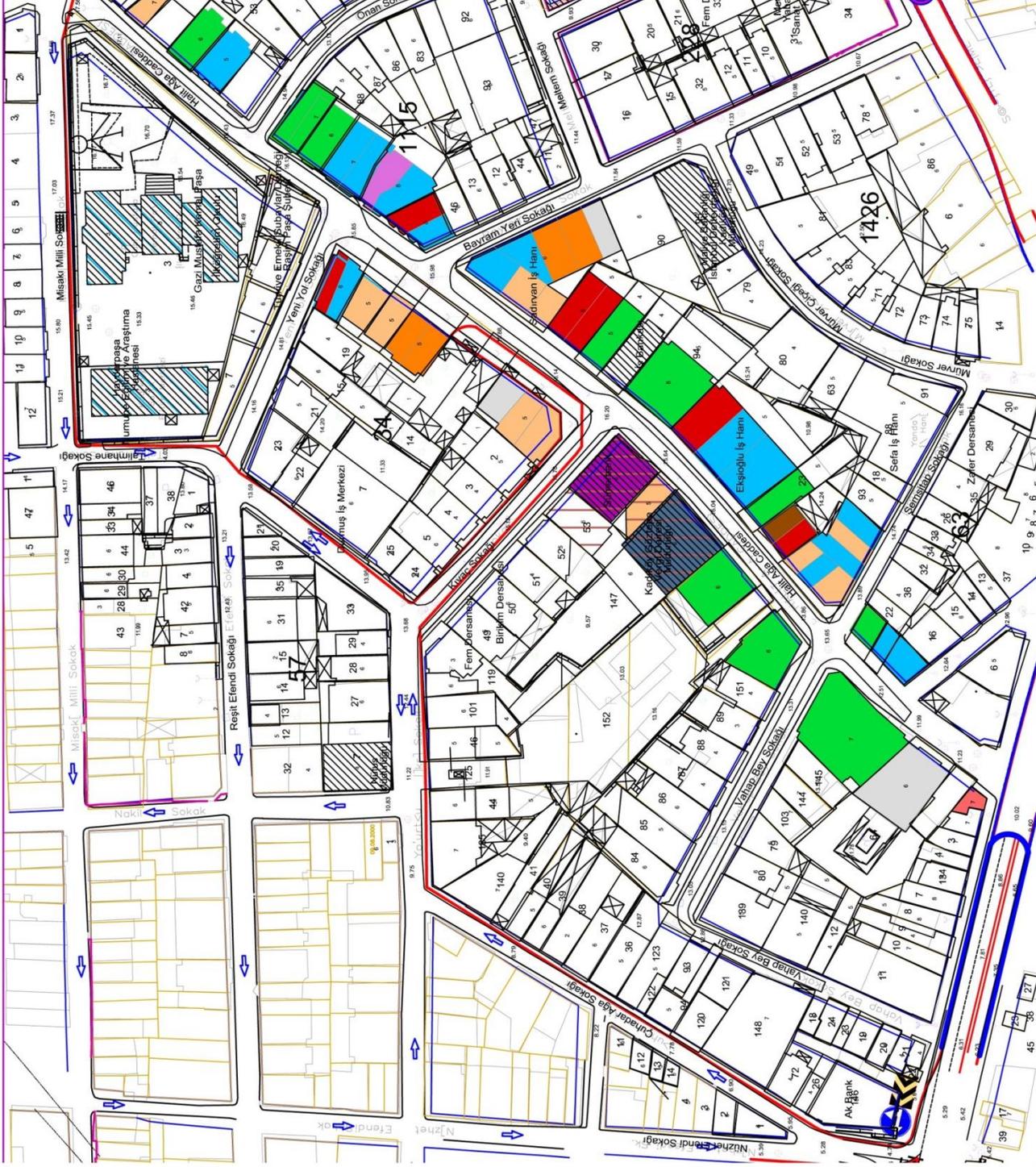
KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL BAKIM HİZMETLERİ

BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI

VERGİ DAİRELERİ VE GUMRUK HİZMETLERİ

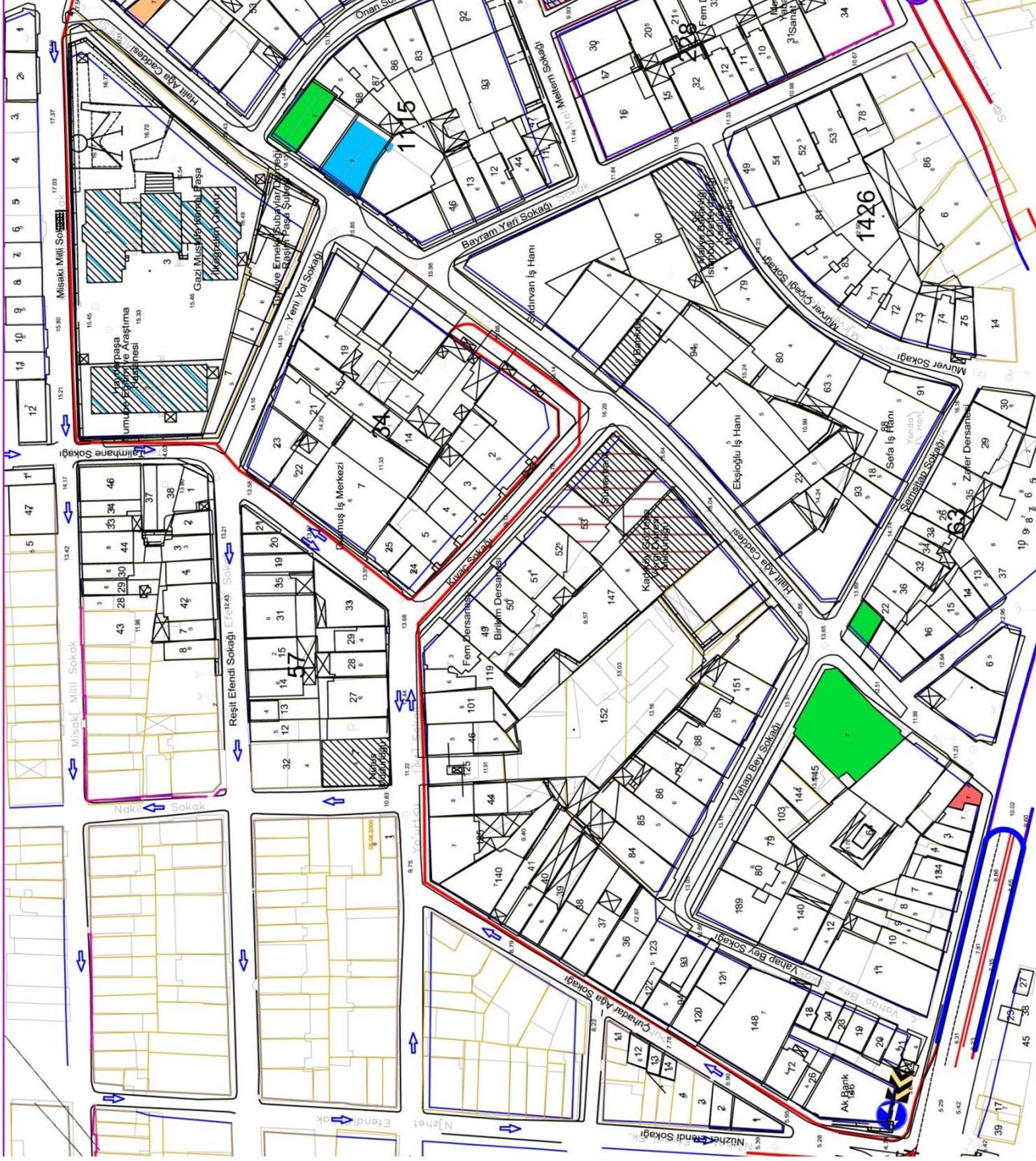
MALİ MÜSAVİR VE HUKUK BÜRO İŞLERİ

EK 12: HALİTAGA CADDESİNDEKİ BİNALARDA KATLARA GÖRE TİCARET SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI- DÖRDÜNCÜ KATI



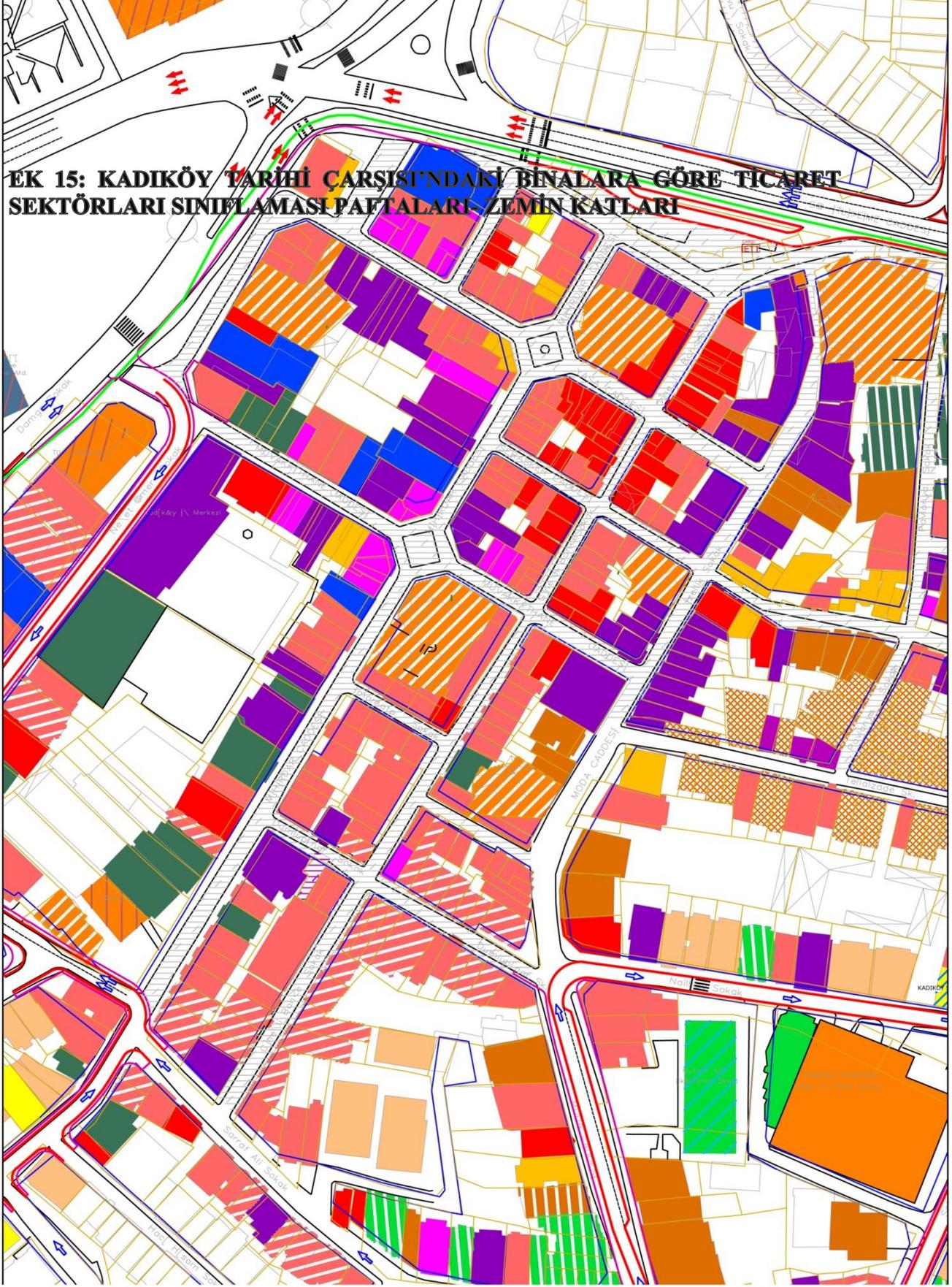
- YİYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- LOKANTA, PASTANE VE KAFELER HİZMETLERİ
- SAĞLIK ÜRÜNLERİ VE SAĞLIK HİZMETLERİ
- EĞİTİM HİZMETLERİ
- KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- MOBİLYA VE EV EŞYASI ÜRÜNLERİ
- KONUT VE DAİRELER
- ELEKTRONİK VE İLETİŞİM ÜRÜNLERİ
- BELEDİYE, DERNEK VE KAMU HİZMETLERİ
- TAŞIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- KÜÇÜK İMALAT VE KİŞİSEL EŞYA TAMİRİ
- KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
- VERGİ DAİRELERİ VE GUMRUK HİZMETLERİ
- MALİ MÜSAVİR VE HUKUK BÜRO İŞLERİ

EK 14: HALİTAGA CADDESİNDEKİ BİNALARDA KATLARA GÖRE TİCARET SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI- ALTINCI KATI



- YİYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- LOKANTA, PASTANE VE KAFELER HİZMETLERİ
- SAĞLIK ÜRÜNLERİ VE SAĞLIK HİZMETLERİ
- EĞİTİM HİZMETLERİ
- KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- MOBİLYA VE EV EŞYASI ÜRÜNLERİ
- KONUT VE DAİRELER
- ELEKTRONİK VE İLETİŞİM ÜRÜNLERİ
- BELEDİYE, DERNEK VE KAMU HİZMETLERİ
- TAŞIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- KÜÇÜK İMALAT VE KİŞİSEL EŞYA TAMİRİ
- KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIIMI
- VERGİ DAİRELERİ VE GUMRUK HİZMETLERİ
- MALİ MÜSAVİR VE HUKUK BÜRO İŞLERİ

EK 15: KADIKÖY TARİHİ ÇARŞISINDAKİ BİNALARA GÖRE TİCARET SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI ZEMİN KATLARI



YİYECEK, İÇECEK VE
TEKEL ÜRÜNLERİ

LOKANTA, PASTANE VE
KAFELER HİZMETLERİ

SAGLIK ÜRÜNLERİ VE
SAGLIK HİZMETLERİ

EĞİTİM HİZMETLERİ

KİTAP, GAZETE VE
KIRTASIYE ÜRÜNLERİ

İNŞAAT VE ALTYAPI
ÜRÜNLERİ

MOBİLYA VE EV EŞYASI
ÜRÜNLERİ

KONUT VE DAİRELER

ELEKTRONİK VE
İLETİŞİM ÜRÜNLERİ

BELEDİYE, DERNEK VE
KAMU HİZMETLERİ

TAŞIMACILIK VE TURİZM
HİZMETLERİ

TEKSTİL VE DERİ
ÜRÜNLERİ

KÜÇÜK İMALAT VE
KİŞİSEL EŞYA TAMİRİ

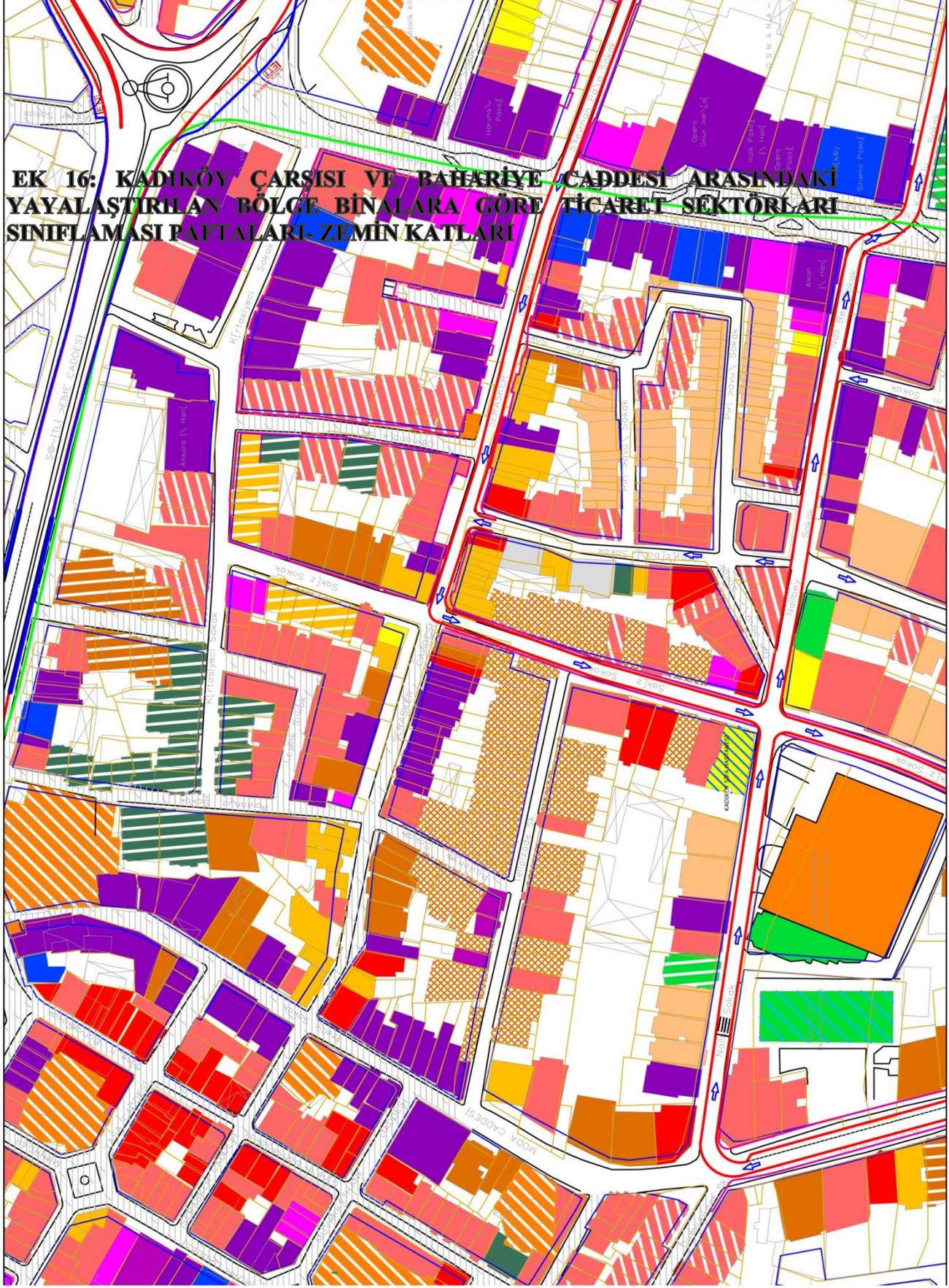
KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL
BAKIM HİZMETLERİ

BANKACILIK, FİNANS VE
DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI

VERGİ DAİRELERİ VE
GÜMRÜK HİZMETLERİ

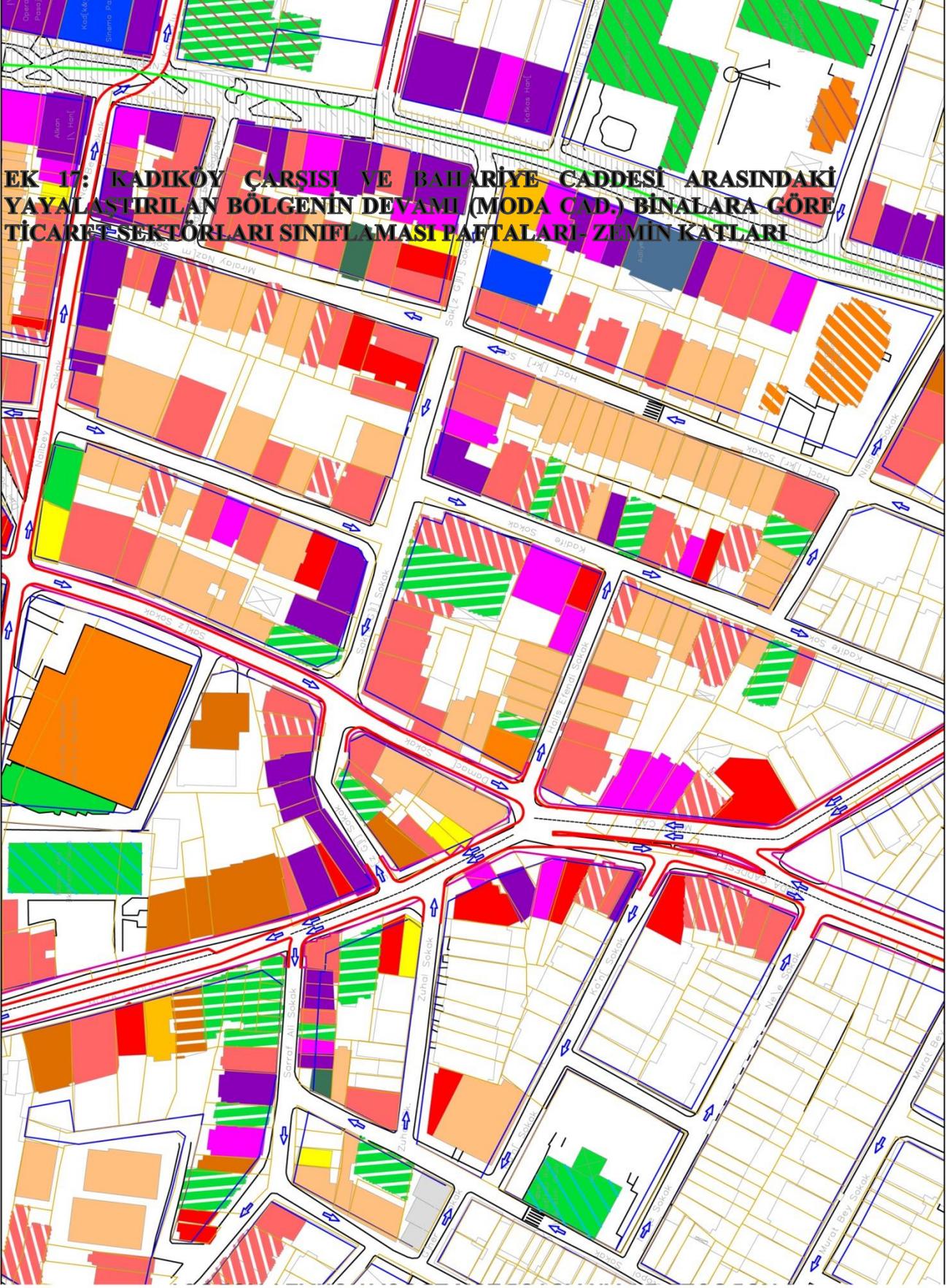
MALİ MÜSAVİR VE HUKUK
BÜRO İŞLERİ

EK 16: KADIKÖY ÇARŞISI VE BAHARİYE CADDESİ ARASINDAKİ YAYALAŞTIRILAN BÖLGE BİNALARA GÖRE TİCARET SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI- ZEMİN KATLARI



- YİYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ
- LOKANTA, PASTANE VE KAFELER HİZMETLERİ
- SAĞLIK ÜRÜNLERİ VE SAĞLIK HİZMETLERİ
- EĞİTİM HİZMETLERİ
- KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ
- İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ
- MOBİLYA VE EV EŞYASI ÜRÜNLERİ
- KONUT VE DAİRELER
- ELEKTRONİK VE İLETİŞİM ÜRÜNLERİ
- BELEDİYE, DERNEK VE KAMU HİZMETLERİ
- TAŞIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ
- TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ
- KÜÇÜK İMALAT VE KİŞİSEL EŞYA TAMIRI
- KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL BAKIM HİZMETLERİ
- BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI
- VERGİ DAİRELERİ VE GUMRUK HİZMETLERİ
- MALİ MÜSAVİR VE HUKUK BÜRO İŞLERİ

EK 17: KADIKÖY ÇARŞISI VE BAHARİYE CADDESİ ARASINDAKİ YAYALASTIRILAN BÖLGENİN DEVAMI (MODA CAD.) BİNALARA GÖRE TİCARİ SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI- ZEMİN KATLARI



YİYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ

LOKANTA, PASTANE VE KAFELER HİZMETLERİ

SAĞLIK ÜRÜNLERİ VE SAĞLIK HİZMETLERİ

EĞİTİM HİZMETLERİ

KİTAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ

İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ

MOBİLYA VE EV EŞYASI ÜRÜNLERİ

KONUT VE DAİRELER

ELEKTRONİK VE İLETİŞİM ÜRÜNLERİ

BELEDİYE, DERNEK VE KAMU HİZMETLERİ

TASIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ

TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ

KÜÇÜK İMALAT VE KİŞİSEL EŞYA TAMIRI

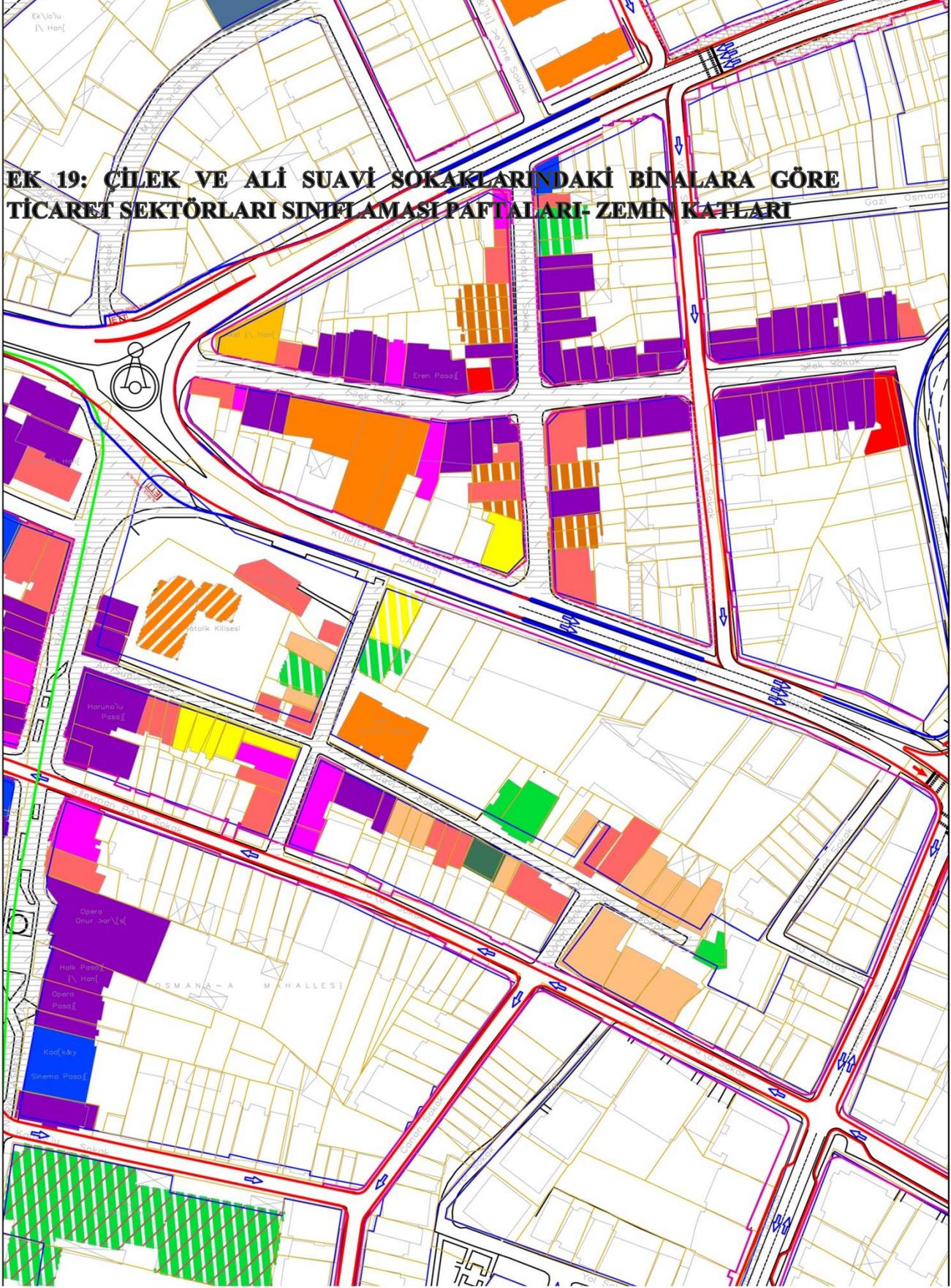
KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL BAKIM HİZMETLERİ

BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI

VERGİ DAİRELERİ VE GUMRUK HİZMETLERİ

MALİ MÜSAVİR VE HUKUK BÜRO İŞLERİ

**EK 19: ÇİLEK VE ALİ SUAVİ SOKAKLARINDAKİ BİNALARA GÖRE
TİCARET SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI- ZEMİN KATLARI**



YİYECEK, İÇECEK VE
TEKEL ÜRÜNLERİ

LOKANTA, PASTANE VE
KAFELER HİZMETLERİ

SAĞLIK ÜRÜNLERİ VE
SAĞLIK HİZMETLERİ

EĞİTİM HİZMETLERİ

KİTAP, GAZETE VE
KIRTASIYE ÜRÜNLERİ

İNŞAAT VE ALTYAPI
ÜRÜNLERİ

MOBİLYA VE EV EŞYASI
ÜRÜNLERİ

KONUT VE DAİRELER

ELEKTRONİK VE
İLETİŞİM ÜRÜNLERİ

BELEDİYE, DERNEK VE
KAMU HİZMETLERİ

TAŞIMACILIK VE TURİZM
HİZMETLERİ

TEKSTİL VE DERİ
ÜRÜNLERİ

KÜÇÜK İMALAT VE
KİŞİSEL EŞYA TAMİRİ

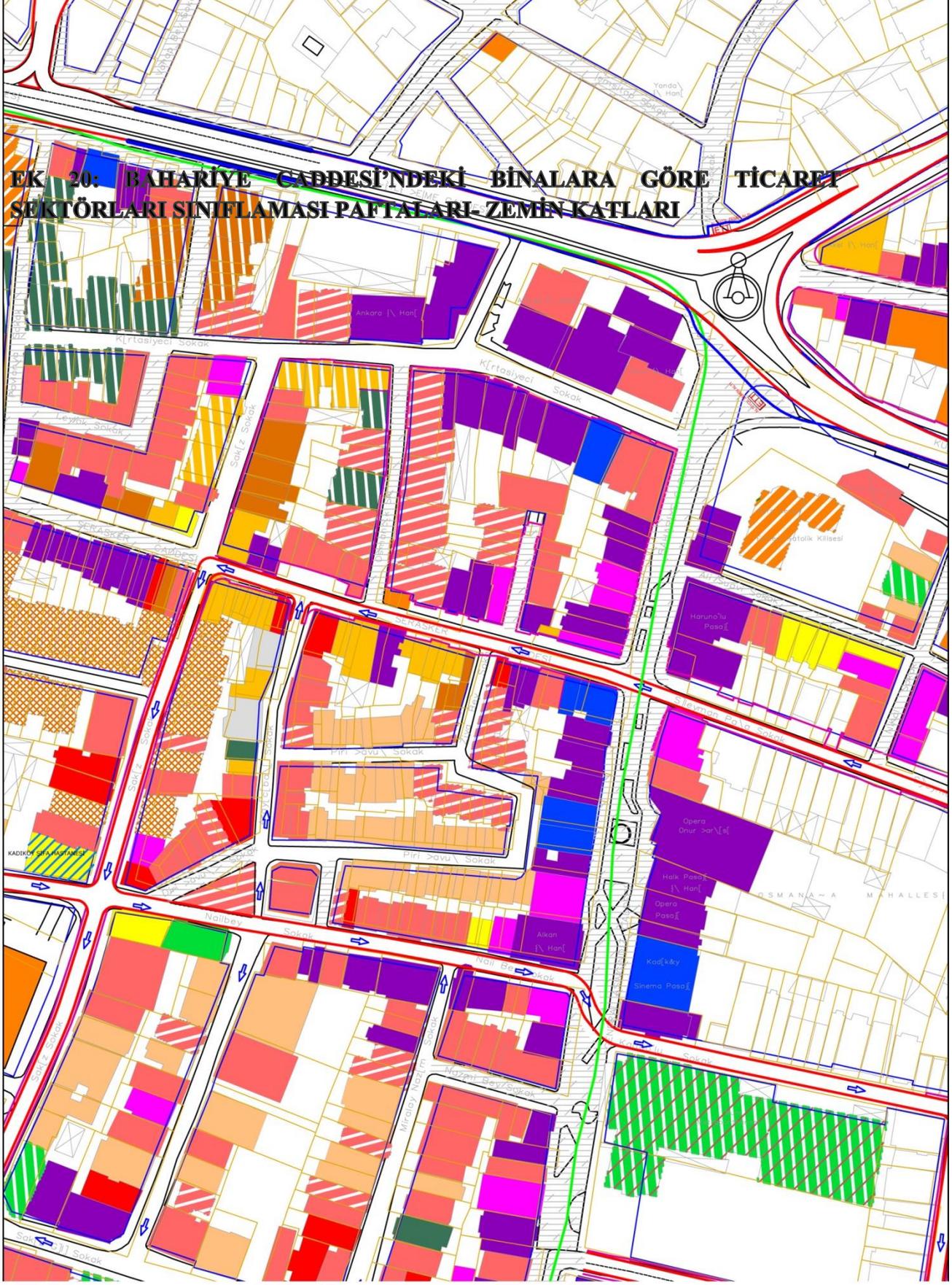
KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL
BAKIM HİZMETLERİ

BANKACILIK, FİNANS VE
DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI

VERGİ DAİRELERİ VE
GUMRUK HİZMETLERİ

MALİ MÜŞAVİR VE HUKUK
BÜRO İŞLERİ

EK 20: BAHARİYE CADDESİ'NDEKİ BİNALARA GÖRE TİCARET SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI- ZEMİN KATLARI



YİYECEK, İÇECEK VE TEKEL ÜRÜNLERİ

LOKANTA, PASTANE VE KAFELER HİZMETLERİ

SAĞLIK ÜRÜNLERİ VE SAĞLIK HİZMETLERİ

EĞİTİM HİZMETLERİ

KITAP, GAZETE VE KIRTASIYE ÜRÜNLERİ

İNŞAAT VE ALTYAPI ÜRÜNLERİ

MOBİLYA VE EV EŞYASI ÜRÜNLERİ

KONUT VE DAİRELER

ELEKTRONİK VE İLETİŞİM ÜRÜNLERİ

BELEDİYE, DERNEK VE KAMU HİZMETLERİ

TAŞIMACILIK VE TURİZM HİZMETLERİ

TEKSTİL VE DERİ ÜRÜNLERİ

KÜÇÜK İMALAT VE KİŞİSEL EŞYA TAMİRİ

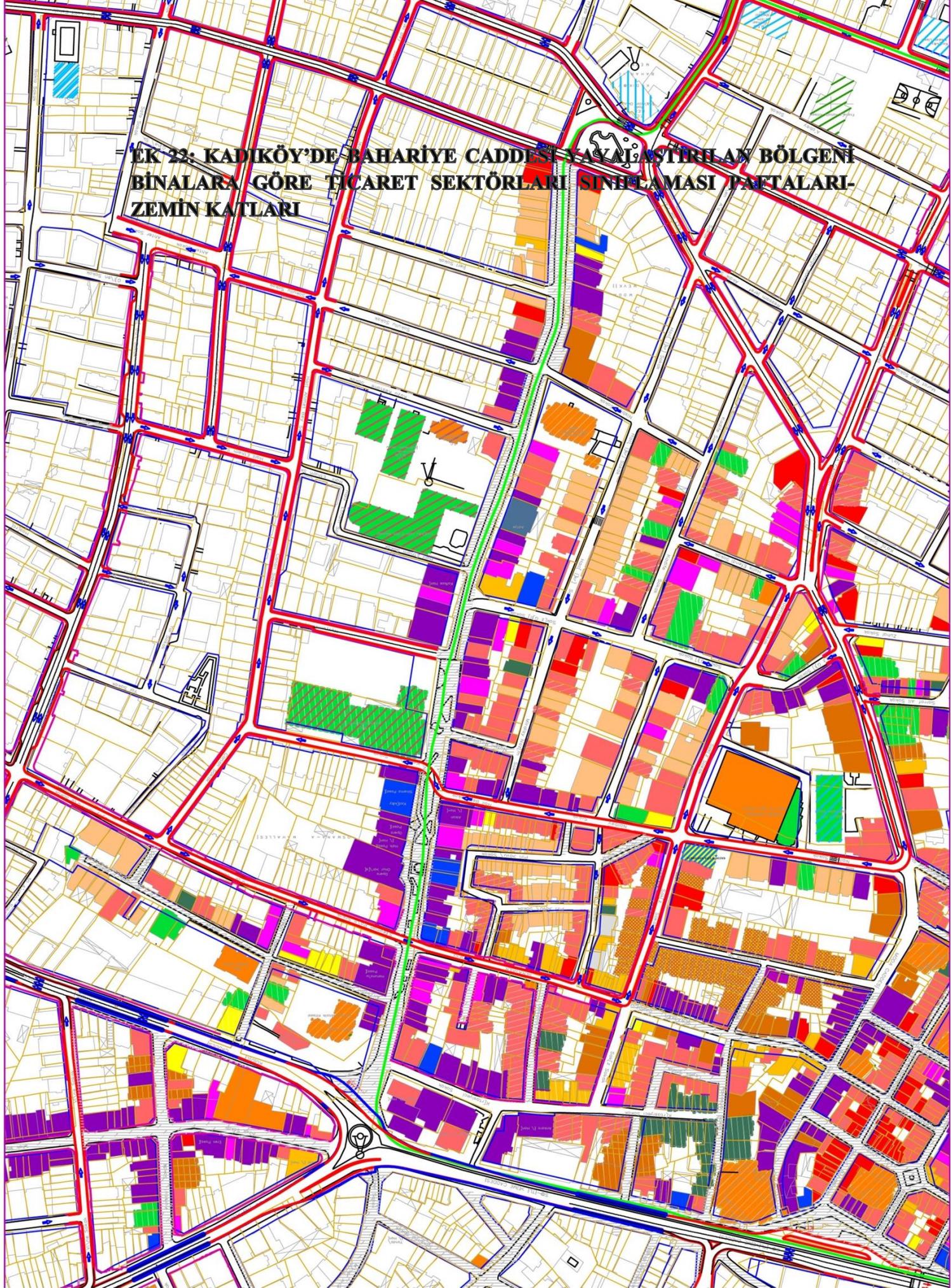
KİŞİSEL EŞYA VE KİŞİSEL BAKIM HİZMETLERİ

BANKACILIK, FİNANS VE DEĞERLİ EŞYA ALIM-SATIMI

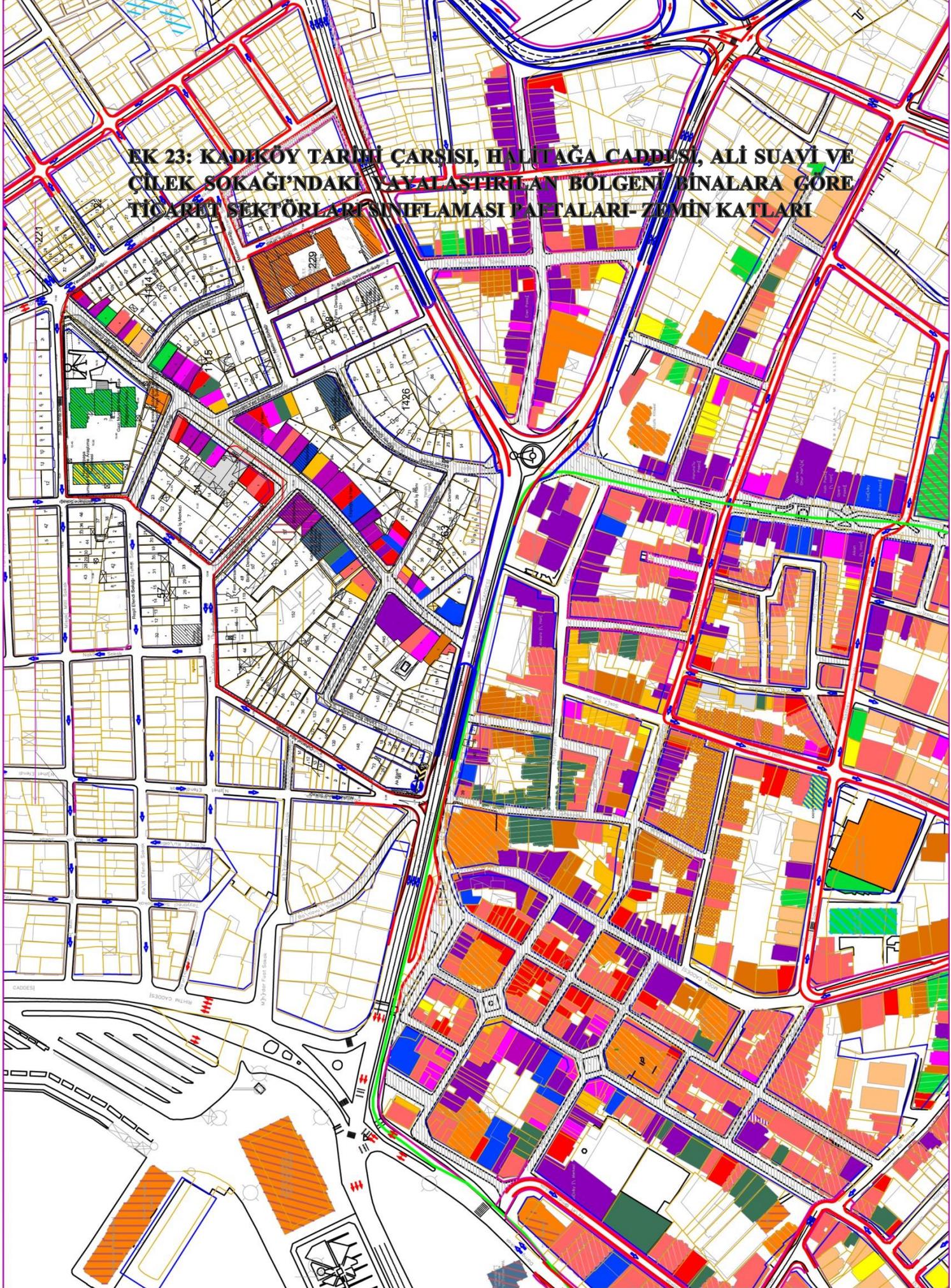
VERGİ DAİRELERİ VE GÜMRÜK HİZMETLERİ

MALİ MÜSAVİR VE HUKUK BÜRO İŞLERİ

**EK 22: KADIKÖY'DE BAHARİYE CADDESİ YAŞALAN BÖLGESİNİ
BİNALARA GÖRE TİCARET SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI-
ZEMİN KATLARI**



EK 23: KADIKÖY TARİHİ ÇARŞISI, HALITAĞA CADDESİ, ALİ SUAYİ VE ÇİLEK SOKAĞI'NDAKİ YAYALASTIRILAN BÖLGENİ BİNALARA GÖRE TİCARİ SEKTÖRLERİ SINIFLAMASI PAFTALARI- ZEMİN KATLARI



EK 24: YAYALARA UYGULANAN ANKETİ

YAYA ANKETİ

A. Kullanıcının kimliğini tanımlamaya yarayan bilgiler.

1. Nerede ikamet ediyorsunuz? (Mahalle, Semt)

2. Cinsiyeti; Kadın Erkek

• Yaşınız;

a)18- 25 b)26- 35 c)36- 45 d)46- 55 e)56 ve üzeri

• Eğitim durumunuz;

a) İlkokul b) Ortaokul c) Lise d) Üniversite

e) Master /Doktora

• Mesleğiniz;

a) Serbest meslek b) Tasarım/ Planlama Meslek Disiplini c) Esnaf

d) Memur e) Eğitim ve Öğretim f) Ev hanımı g) Öğrenci

h) Sağlık hizmetleri i) Diğer

• Çalışmıyorsunuz Çalışıyorsanız

Çalıştığınız kurum nerede yer alıyor? (Mahalle, Semt)

B. Caddenin kullanımına yönelik sorular.

3. Caddeyi hangi amaçla kullanıyorsunuz?

a) Alışveriş b) Transit geçiş c) İş ve Çalışma d) Eğitim ve Okuma

e) Gezinti ve Dinlenme f) Eğlence ve Yemek g) Diğer.....

4. Caddeyi kullanım sıklığınız nedir?

a) Her gün b) Haftada birkaç kez c) Haftada bir

d) Ayda bir e) Nadiren

5. Caddeyi kullandığınız günler nelerdir? a) Hafta içi b) Haftasonu

6. Caddeyi kullandığınız saatler nelerdir?

a)7- 9 b)9- 12 c)12- 14 d)15- 18 e)19- sonrası

C. Caddenin ulaşımına yönelik sorular.

• Caddeye ulaşımınız için kaç tane vasıta kullanıyorsunuz?

a) Tek vasıta b) İki tane c) Üç tane d) dört veya fazla

EK 24: YAYALARA UYGULANAN ANKETİ DEVAMI

7. Caddeye ulaşımınız hangi araçla gerçekleşiyor?

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

8. Özel araçla geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

- a) Ticari taksi
b) Otopark Hangi otopark?
c) Yol kenarı Hangi yol kenarları?

- Otopark problemi yaşıyor musunuz? a) Evet b) Hayır

9. Toplu taşıma araçlarıyla geliyorsanız, hangi vasıtaları kullanıyorsunuz?

- a) Minibüs ve taksi dolmuş b) Otobüs c) Metrobüs
d) Vapur ve deniz motoru e) Metro, raylı ulaşım f) Marmaray

10. Özel aracınız var mı? a) Evet b) Hayır

- Özel aracınız varsa; hangi ulaşım aracını tercih ediyorsunuz?
a) Kendi aracım b) Toplu ulaşım

D. Yayalaştırma ile ilgili sorular.

11. Bu caddenin düzenlemesini beğeniyor musunuz? a) Evet

- Beğendiğim özellikler
.....
b) Hayır / Beğenmediğim özellikler
.....

12. Neler yapılırdı daha iyi olurdu?

.....
.....

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

- a) Evet b) Hayır

EK 24: YAYALARA UYGULANAN ANKETİ DEVAMI

14. Biliyorsunuz bu cadde 2001 yılında araç trafiğine kapatıldı ve yoğun olarak yaya trafiğine açıldı. Bu durumun burayı kullanan biri olarak sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mı, varsa nelerdir?

- Kalabalık.....
- Ulaşım.....
- Çeşitli dükkanların.....
- Herkes bildiği bir mekan.....
-

15. Peki caddenin yayalaştırılması sonucunda size zararları oldu mu? Varsa nelerdir?

- Gürültülü.....
- Otopark.....
- Yoğun Trafik.....
-
-

16. Size göre hangisi daha ağır basıyor? a) Faydaları b) Zararları

- Yayalaştırılan bölgenin trafiğe kapatılması nedeniyle ulaşım olumsuz etkilendi?

Nedeni belirtiniz

-

17. Yayalaştırmanın çevrenin fiziksel ve estetik görünümüne etkisini değerlendiriniz?

a) Olumlu b) Olumsuz c) Fikrim yok

18. Yayalaştırma sonrası

| | Evete | Hayır |
|--|-------|-------|
| • Yayalaştırılan bölgeyi kullanım sıklığım arttı. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede daha rahat yürüyorum. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede daha rahat alışveriş yapmayı sağladı. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede alışveriş yapmak daha güvenli hale geldi. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede vitrinleri daha rahat izliyorum. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede çevreyi daha iyi algılayabiliyorum. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede Sosyal Kültürel etkinliklere katılım arttı. | | |
| • Yayalaştırılan bölgeye ulaşmak zorlaştı. | | |
| • Yayalaştırılan bölgeye araçla girerken alışveriş daha kolaydı. | | |
| • Yayalaştırılma sonrası bölgeyi kullanım sürem arttı. | | |
| • Yayalaştırılma olduktan sonra gürültü, çevre ve hava kirliliği azaldı. | | |
| • Yayalaştırılma olduktan sonra bölgede ziyaretçi sayısı arttı. | | |
| • Yayalaştırılma sonrası bisiklet kullanımı arttı. | | |

EK 25: ESNAFLARA VE ÇALIŞANLARA UYGULANAN ANKETİ

ÇALIŞAN VE İŞYERİ SAHİBİ ANKETİ

A. Kullanıcının kimliğine ve işyerine ilişkin bilgiler.

1. Nerede ikamet ediyorsunuz? (Mahalle, Semt)
2. Cinsiyeti; Kadın Erkek
 - Yaşınız;
a)18- 25 b)26- 35 c)36- 45 d)46- 55 e)56 ve üzeri
 - Eğitim durumunuz;
a) İlkokul b) Ortaokul c) Lise d) Üniversite
e) Master /Doktora
 - Hangi sektörde faaliyet gösteriyorsunuz;
a) Elektronik eşya b) Giyim c) Kuyumcu
d) Maliye işleri e) Eğitim ve Öğretim f) Banka
g) Büfe-Restoran h) Sağlık hizmetleri i) Diğer
3. İş yeriniz kaç yıldır burada faaliyet gösteriyor?
a)1- 4 b)5- 8 c)9 ve üzeri d) Bilgim yok
 - Bu caddeyi tercih etmenizin nedeni nedir?
 - İş yerinizde kaç kişi çalışıyor?
 - İş yerinizin akşam kapanma saati nedir?
 - Mağazanın mülkiyet durumu nedir?
a) İşyeri sahibine ait b) Kira c) Bilgim yok
 - Ne zamandan beri bu iş yerinde çalışıyorsunuz?
 - Mesai saatleriniz nelerdir?

B. Caddeyi kullarımlarına ilişkin sorular.

4. İş yerinizde hangi şekilde çalışıyorsunuz?
a) Tam zamanlı b) Yarı zamanlı
5. Caddeyi kullandığınız günler nelerdir? a) Haftaıçi b) Haftasonu
6. İş dışında bu caddeyi hangi amaçlarla kullanıyorsunuz?
a) Alışveriş b) Transit geçiş c) İş ve Çalışma d) Eğitim ve Okuma
e) Gezinti ve Dinlenme f) Eğlence ve Yemek g) Diğer.....

EK 25: ESNAFLARA VE ÇALIŞANLARA UYGULANAN ANKETİ DEVAMI

C. Caddenin ulaşımına yönelik sorular.

6. İş yerinize ulaşımınız için kaç tane vasıta kullanıyorsunuz?

- a) Tek vasıta b) İki tane c) Üç tane d) dört veya fazla

7. İş yerinize ulaşım aracınız nedir?

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

8. Özel araçla geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

- a) Ticari taksi
b) Otopark Hangi otopark?
- c) Yol kenarı Hangi yol kenarları?

- Otopark problemi yaşıyor musunuz? a) Evet b) Hayır
- Otopark size göre nasıl görüyorsunuz? a) Yeterli b) Yeteriz
- Otopark fiyatları size göre nasıl buluyorsunuz?
a) Pahalı b) Normal c) Uygun

9. Toplu taşıma araçla geliyorsanız hangi vasıtaları kullanıyorsunuz?

- a) Minibüs ve taksi dolmuş b) Otobüs c) Metrobüs
d) Vapur ve deniz motoru e) Metro, raylı ulaşım f) Marmaray

10. Özel aracınız var mı? a) Evet b) Hayır

- Özel aracınız varsa; hangi ulaşım aracını tercih ediyorsunuz?
a) Kendi aracım b) Toplu ulaşım

D. Yayalaştırmaya ilişkin sorular.

11. Cadde yayalaştırılması emlak değerleri ve kiralara nasıl yansdı? Farklık oldu mu?

- a) Evet, arttı b) Evet, azaldı c) Hayır, değişmedi

- Evet ise yaklaşık yüzde olarak belirtiniz

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

- a) Evet, arttı b) Evet, azaldı c) Hayır, değişmedi

EK 25: ESNAFLARA VE ÇALIŞANLARA UYGULANAN ANKETİ DEVAMI

- Evet ise yaklaşık yüzde olarak belirtiniz

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

a) Evet, arttı b) Evet, azaldı c) Hayır, değişmedi

- Evet ise yaklaşık yüzde olarak belirtiniz

14. Bu caddenin düzenlemesini beğeniyor musunuz? a) Evet

- Beğendiğim özellikler

.....

b) Hayır / Beğenmediğim özellikler

.....

15. Neler yapılırdı daha iyi olurdu?

.....

.....

16. Biliyorsunuz bu cadde 2001 yılında araç trafiğine kapatıldı ve yoğun olarak yaya trafiğine açıldı. Bu durumun burayı kullanan biri olarak sizin yaşamınıza getirdiği faydalar var mı varsa nelerdir?

- Kalabalık.....
- Ulaşımın.....
- Çeşitli dükkanların.....
- Herkes bildiği bir mekan.....
-

17. Peki caddenin yayalaştırılması sonucunda size zararları oldu mu? Varsa nelerdi

- Gürültülü.....
- Otopark.....
- Yoğun Trafik.....
-
-

EK 25: ESNAFLARA VE ÇALIŞANLARA UYGULANAN ANKETİ DEVAMI

18. Size göre hangisi daha ağır basıyor? a) Faydaları b) Zararları

- Yayalaştırılan bölge trafiğe kapatılması nedeniyle ulaşım olumsuz etkilendi?

Nedeni belirtiniz

-

19. Yayalaştırmanın çevreğin fiziksel ve estetik görünümüne etkisini değerlendiriniz?

a) Olumlu b) Olumsuz c) Fikrim yok

20. Yayalaştırma sonrası

| | Evet | Hayır |
|--|------|-------|
| • Yayalaştırılan bölgeyi kullanım sıklığım arttı. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede daha rahat yürüyorum. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede daha rahat alışveriş yapmayı sağladı. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede alışveriş yapmak daha güvenli hale geldi. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede vitrinleri daha rahat izliyorum. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede çevreyi daha iyi algılayabiliyorum. | | |
| • Yayalaştırılan bölgede Sosyal Kültürel etkinliklere katılım arttı. | | |
| • Yayalaştırılan bölgeye ulaşmak zorlaştı. | | |
| • Yayalaştırılan bölgeye araçla girerken alışveriş daha kolaydı. | | |
| • Yayalaştırılma sonrası bölgeyi kullanım sürem arttı. | | |
| • Yayalaştırılma olduktan sonra gürültü, çevre ve hava kirliliği azaldı. | | |
| • Yayalaştırılma olduktan sonra bölgede ziyaretçi sayısı arttı. | | |
| • Yayalaştırılma sonrası bisiklet kullanımı arttı. | | |

