

**İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**YAYA YOLU GÜZERGÂHINDAKİ YEME-İÇME MEKÂNLARINA  
İLİŞKİN KARŞILAŞTIRMALI BİR ANALİZ VE NİŞANTAŞI BÖLGESİ  
İÇİN BİR KENTSEL TASARIM ÖNERİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Senem KALKANCI**

**Anabilim Dalı : DİSİPLİNLER ARASI ALANLAR**

**Programı : KENTSEL TASARIM**

**HAZİRAN 2007**

**İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**YAYA YOLU GÜZERGÂHINDAKİ YEME-İÇME MEKÂNLARINA  
İLİŞKİN KARŞILAŞTIRMALI BİR ANALİZ VE NİŞANTAŞI BÖLGESİ  
İÇİN BİR KENTSEL TASARIM ÖNERİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Senem KALKANCI**

**(519041007)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 07.05.2007**

**Tezin Savunulduğu Tarih : 12.05.2007**

**Tez Danışmanı : Doç.Dr. Sinan Mert ŞENER**

**Diğer Jüri Üyeleri : Prof. Dr. Mehmet OCAKÇI (İTÜ)**

**Prof. Dr. Orhan HACIHASANOĞLU (İTÜ)**

**HAZİRAN 2007**

## ÖNSÖZ

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında, benden her safhada yardımlarını ve desteklerini esirgemeyen, mimarlık alanındaki gelişimimde de büyük katkıları bulunan değerli tez danışmanım Doç. Dr. Sinan Mert ŞENER'e, tez çalışmam boyunca büyük yardımı dokunan Bağdat Caddesi ile ilgili tüm dokümantasyonu sağlayarak destek veren Prof. Dr. Mehmet OCAKÇI'ya teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Eğitimim boyunca maddi manevi her konuda bana destek olan, hayattaki en değerli varlıklarım sevgili babam ve anneme en derin şükran ve sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Mayıs 2007

Senem KALKANCI

## İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÖZET	xii
SUMMARY	xiii
<b>1. GİRİŞ</b>	<b>1</b>
1.1. Amaç	1
1.2. Kapsam	2
1.3. Yöntem	3
<b>2. KENTSEL TASARIMDA KENT MEKANLARI VE YAYA ALANLARININ GELİŞİMİ</b>	<b>4</b>
2.1. Kentsel Tanımlar ve Kavramlar	4
2.1.1. Kentsel Mekân Açısından ‘Yaya’ Kavramı	7
2.2. Kent Oluşumu ve Yerleşim Biçimleri	10
2.2.1. Yıldız Şeklindeki Kentler	10
2.2.2. Uydu Kentler	11
2.2.3. Lineer Kentler	11
2.2.4. Dikdörtgensel Izgara Kentler	12
2.2.5. Diğer Izgara Formlu Kentler	13
2.2.6. Barok Dönem Aksiyel Biçimli Kentler	14
2.2.7. Örüntü Kentler	15
2.2.8. İçsel Kentler	16
2.2.9. İç içe Geçmiş Kentler	16
2.3. Yayaların Kullandığı Bazı Kent Mekânlarına Tarihsel Süreklilik İçinde Bakış	18
2.3.1. Yaya Toplanma Mekânı Olarak “Meydan” Kavramı ve Gelişimi	18
2.3.1.1. Meydanın Oluşumu	18
2.3.1.2. Agora	19
2.3.1.3. Forum	20
2.3.1.4. Ortaçağ Meydanları	21
2.3.1.5. Meydansız Kentler	22
2.3.2. Yaya Yolları	25
2.3.2.1. Pasajlar	27
2.3.2.2. Geçitler	28
2.3.2.3. Arkatlı Yollar	31
2.3.2.4. Rampalar ve Merdivenler	31
2.4. Yaya Ulaşımı ve Kentler	33
2.5. Kentsel Tasarımda Yayalaştırma Kavramı	34

2.5.1. Yayalaştırma Biçimleri	36
2.5.1.1. Tamamen Yayalaştırma	36
2.5.1.2. Kısmen Yayalaştırma	36
2.5.1.3. Araç ve Yayanın Birlikte Olduğu Yayalaştırma	37
2.5.2. Dünyadan Bazı Yayalaştırma Çalışmaları Örnekleri	37
2.5.2.1. Almanya'daki Yayalaştırma Çalışmaları	38
2.5.2.2. İsveç' teki Yayalaştırma Çalışmaları	40
2.5.2.3. A.B.D' deki Yayalaştırma Çalışmaları	42
2.5.2.4. Danimarka'daki Yayalaştırma Çalışmaları	44
2.5.2.5. Türkiye'deki Yayalaştırma Çalışmaları	46
<b>3. YAYA YOLUNA VE KENTSEL DONATILARA İLİŞKİN İLKELER</b>	<b>48</b>
3.1. Yaya Yolu Tasarım İlkeleri	48
3.1.1. Yaya Yolu Boyutlarına ve Yoğunluklarına İlişkin Kriterler	48
3.1.2. Yaya Kaldırımlarında Bölgeleme İlkeleri	52
3.1.3. Yaya Yollarına İlişkin Bazı Tasarım İlkeleri	55
3.1.4. Yaya Yolu Kaplama Malzemelerine Ait İlkeler	58
3.2. Yaya Yolu Üzerindeki Kentsel Donatılar	58
3.2.1. Ağaçlar	61
3.2.2. Yeşil Peyzaj Elemanları	63
3.2.3. Reklam ve Afiş Elemanları	64
3.2.4. Oturma Elemanları/Banklar	66
3.2.5. Aydınlatma Elemanları	67
3.2.6. Sokak Sanatı / Heykeller	67
3.2.7. Su ve Plastik Kullanımı	68
3.2.8. Büfeler, Telefon Kulübeleri, Çöp Kutuları	69
3.2.9. Renk ve Tekstür	70
3.2.10. Bisiklet Park Alanları	70
3.3. Kentsel Tasarımda Yaya-Bina İlişkinine Ait İlkeler	72
3.3.1. Binalarda Cephe Oranları ve Ölçek Kavramı	72
3.3.2. Bina Yakın Çevresi ve Yaklaşımları Tasarım İlkeleri	74
3.3.3. Bina Çatı Özellikleri	75
<b>4. YAYA YOLUNUN YEME-İÇME MEKÂNLARIYLA İLİŞKİSİ: BAĞDAT CADDESİ VE NİŞANTAŞI BÖLGESİ (ABDİ İPEKÇİ, TEŞVİKİYE VE VALİKONAĞI CADDELERİ) ÖRNEKLERİ</b>	<b>76</b>
4.1. Yeme-İçme Mekânlarında İçerisi Dışarısı İlişkininin Sağlanması	76
4.2. Bağdat Caddesi Tarihçesi	78
4.3. Bağdat Caddesi Yeme İçme Mekânları Örnek Analizleri	79
4.4. Nişantaşı-Teşvikiye Bölgesi Tarihçesi	97
4.5. Nişantaşı Bölgesi Yeme İçme Mekânları Örnek Analizleri	99
4.6. Planlanmış Yaya Kaldırımlarına Açılan Açık ve Kapalı Yeme- İçme Mekânlarına İlişkin Saptamalar	108
4.7. Plansız Gelişmiş Yaya Kaldırımlarına Açılan Açık ve Kapalı Yeme- İçme Mekânlarına İlişkin Saptamalar	109

<b>5. KENTSEL TASARIM BAĞLAMINDA NIŞANTAŞI BÖLGESİ ABDİ İPEKÇİ, TEŞVİKİYE VE VALİKONAĞI CADDELERİ İÇİN YAYALAŞTIRMA ÖNERİLERİ</b>	<b>111</b>
5.1. Nişantaşı Valikonağı Caddesi İçin Kentsel Tasarım Önerisi	111
5.2. Nişantaşı Teşvikiye Caddesi İçin Kentsel Tasarım Önerisi	113
5.3. Nişantaşı Abdi İpekçi Caddesi İçin Kentsel Tasarım Önerisi	115
<b>6. SONUÇLAR VE ÖNERİLER</b>	<b>117</b>
<b>KAYNAKLAR</b>	<b>120</b>
<b>EKLER</b>	<b>126</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ</b>	<b>128</b>

## TABLO LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
<b>Tablo3.1</b> Ulaşım Araçları, Etkinlik Çapı Ve 45 Dakika İçin Öngörülen Mesafe	51
<b>Tablo3.2</b> Yayalar Arası Uzaklık	51

## ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 2.1 Königsalle caddesi, Dusseldorf, Almanya	9
Şekil 2.2 Königsalle caddesi, Dusseldorf, Almanya	9
Şekil 2.3 Yıldız şeklinde kent modeli	10
Şekil 2.4 Moskova genel planı, 1971	10
Şekil 2.5 Ebenezer Howard'ın Bahçe Kent planı	11
Şekil 2.6 Ebenezer Howard'ın Bahçe Kent planı	11
Şekil 2.7 Lineer kent planı	12
Şekil 2.8 Stalingrad genel planı	12
Şekil 2.9 Dikdörtgensel ızgara kent modeli	13
Şekil 2.10 Dikdörtgensel ızgara kent modeli	13
Şekil 2.11 Tokyo kent planı, Japonya	13
Şekil 2.12 San Francisco kent planı, Amerika	13
Şekil 2.13 Üçgen Izgara Şeklinde Kent Modeli	14
Şekil 2.14 Versaille Sarayı Genel Planı, Paris	14
Şekil 2.15 Karlsruhe Kent Planı	15
Şekil 2.16 Paris Kent Planı	15
Şekil 2.17 Örüntü Kent Modeli	15
Şekil 2.18 İçsel Kent Modeli	16
Şekil 2.19 Ortaçağ İslam Şehri, Morocco	16
Şekil 2.20 İç İççe Geçmiş Kent Modeli	17
Şekil 2.21 Madurai kentinin merkezi planı, Hindistan	17
Şekil 2.22 Pomeiok Köyü, North Carolina, A.B.D	18
Şekil 2.23 Afrikada Çad'ta ilkel bir kabilenin yerleşme düzeni	18
Şekil 2.24 Bororo Kabilesi'nin dairesel yerleşme planı, Brezilya	19
Şekil 2.25 Kuzey Agora, Güney Agora, Milet	19
Şekil 2.26 Agora,Atina	19
Şekil 2.27 Agora,Asos	20
Şekil 2.28 Forum, Pompei	21
Şekil 2.29 San Marco Meydanı, Venedik	22
Şekil 2.30 Camillo Sitte'nin Eskizleri	22
Şekil 2.31 Hz. Muhammed'in Medine'deki Evi	23
Şekil 2.32 Kabe, Mekke	23
Şekil 2.33 Le Corbusier "Üç milyonluk çağdaş bir kent" Ütopyasının Perspektif Görünüşü	24
Şekil 2.34 Le Corbusier "Üç milyonluk çağdaş bir kent" Ütopyasının Planı	25
Şekil 2.35 Markiz Pasajı, Beyoğlu, İstanbul	27
Şekil 2.36 Markiz Pasajı, Beyoğlu, İstanbul	27
Şekil 2.37 Çiçek Pasajı, Beyoğlu, İstanbul	28

<b>Şekil 2.38</b>	Avrupa Pasajı, Beyoğlu, İstanbul	28
<b>Şekil 2.39</b>	Alt Geçit, Bağdat Caddesi, İstanbul	29
<b>Şekil 2.40</b>	Alt Geçit, Bağdat Caddesi, İstanbul	29
<b>Şekil 2.41</b>	Üstten İç Ulaşım Köprüsü, Floransa	30
<b>Şekil 2.42</b>	Ponte Vecchio Köprüsü Üzeri, Floransa	30
<b>Şekil 2.43</b>	Ponte Vecchio Köprüsü, Floransa	30
<b>Şekil 2.44</b>	Ponte Vecchio Köprüsü, Floransa	30
<b>Şekil 2.45</b>	Arkatlı Yaya Kullanım Mekânları, Floransa	31
<b>Şekil 2.46</b>	Babil'in Asma Bahçeleri	32
<b>Şekil 2.47</b>	Rampasız Kaldırım	32
<b>Şekil 2.48</b>	Bina Girişindeki Rampalar	32
<b>Şekil 2.49</b>	Bina İçerisinde Rampa	32
<b>Şekil 2.50</b>	İspanyol Merdivenleri, Roma	33
<b>Şekil 2.51</b>	Merdivenler, Prag	33
<b>Şekil 2.52</b>	Kaufinger Caddesi, Münih	39
<b>Şekil 2.53</b>	Neuhauser Caddesi, Münih	39
<b>Şekil 2.54</b>	Schildergasser Caddesi	40
<b>Şekil 2.55</b>	Hohe Caddesi	40
<b>Şekil 2.56</b>	Stockholm Kent Merkezi Yayalaştırılmış Sokaklar	41
<b>Şekil 2.57</b>	Stockholm Kent Merkezi Yayalaştırılmış Sokaklar	41
<b>Şekil 2.58</b>	Stockholm Kent Merkezi Yayalaştırılmış Bir Sokak Kalamazoo Mall, 1955	41 42
<b>Şekil 2.60</b>	Kalamazoo Mall, 1963	42
<b>Şekil 2.61</b>	Nicollet Mall'dan görünüş	43
<b>Şekil 2.62</b>	Nicollet Mall'dan görünüş	43
<b>Şekil 3.1</b>	Yaya Yoğunluğu	49
<b>Şekil 3.2</b>	Yaya Ölçütleri	50
<b>Şekil 3.3</b>	Yaya Yolu Kesiti	50
<b>Şekil 3.4</b>	Yaya Kaldırım Bölgeleri	53
<b>Şekil 3.5</b>	Yaya Kaldırım Bölgeleri	53
<b>Şekil 3.6</b>	Yaya Kaldırımı Üzerinde Birinci Bölge Örneği	54
<b>Şekil 3.7</b>	Yaya Kaldırımı Üzerinde Birinci Bölge Örneği	54
<b>Şekil 3.8</b>	Yaya Kaldırımı Üzerinde İkinci Bölge (Yürüyüş Bölgesi), Bağdat Caddesi Örneği	54 54
<b>Şekil 3.9</b>	Yaya Kaldırımı Üzerinde İkinci Bölge (Yürüyüş Bölgesi), Bağdat Caddesi Örneği	54 54
<b>Şekil 3.10</b>	Yaya kaldırımı, Bağdat Caddesi	55
<b>Şekil 3.11</b>	Yaya Kaldırımı Üzerinde Kafe Oturma Mekânı, Berlin	55
<b>Şekil 3.12</b>	Yaya Yolu, Stockholm	55
<b>Şekil 3.13</b>	Yaya Yolu, Champs Elysee, Paris	55
<b>Şekil 3.14</b>	Yaya Yolu Üzerindeki Kukla Oynatan Gençler, Berlin	56
<b>Şekil 3.15</b>	Sokak Sanatı, Prag	56
<b>Şekil 3.16</b>	Ağaç Dallarının Yüksekliği	61
<b>Şekil 3.17</b>	Bağdat Caddesinde Ağaçlandırma Örneği	61
<b>Şekil 3.18</b>	Ağaçlar, Palo Altı, Kaliforniya	62
<b>Şekil 3.19</b>	Ağaçlar, Palo Altı, Kaliforniya	62
<b>Şekil 3.20</b>	Yeşil Peyzaj Elemanları Kullanımları	63
<b>Şekil 3.21</b>	Yeşil Peyzaj Elemanları Kullanımları	63
<b>Şekil 3.22</b>	Kaliforniya da Yerel Bir Alışveriş Dükkanı Önü	64

<b>Şekil 3.23</b>	Kafe Önünde Peyzaj Etkisi	64
<b>Şekil 3.24</b>	Karikatür, Cumhuriyet Gazetesi, 1989	65
<b>Şekil 3.25</b>	Havuz Etrafında Oturma, Amsterdam	66
<b>Şekil 3.26</b>	Bankta Oturma	66
<b>Şekil 3.27</b>	Aydınlatma Elemanları, Bağdat Caddesi	67
<b>Şekil 3.28</b>	Aydınlatma Elemanları	67
<b>Şekil 3.29</b>	Sokak Sanatı, Ohio	68
<b>Şekil 3.30</b>	Sokakta Satranç Oynama, Hollanda	68
<b>Şekil 3.31</b>	Aşk Çeşmesi, Roma	68
<b>Şekil 3.32</b>	Çöp Kutuları, Nişantaşı	69
<b>Şekil 3.33</b>	Bağdat Caddesi; Satış Mağazası Önü	70
<b>Şekil 3.34</b>	Bağdat Caddesi; Satış Mağazası Önü	70
<b>Şekil 3.35</b>	Bisiklet Park Alanı Tasarımı	70
<b>Şekil 3.36</b>	Bisiklet Asansörünün Ayak Koyma Yeri	71
<b>Şekil 3.37</b>	Bisiklet Asansörünün Ayak Koyma Yeri	71
<b>Şekil 3.38</b>	Kart Okutulan Bisiklet Asansör Makinesi	71
<b>Şekil 3.39</b>	Bisiklet Asansörü Kullanıcı Örnekleri	71
<b>Şekil 3.40</b>	Bisiklet Asansörü Kullanıcı Örnekleri	71
<b>Şekil 3.41</b>	Bisiklet Asansörü Kullanıcı Örnekleri	71
<b>Şekil 3.42</b>	Bisiklet Asansörü Sistemi, Norveç	72
<b>Şekil 3.43</b>	Yaya Yolu Boyunca Sağır Duvarlı Binalar	73
<b>Şekil 3.44</b>	Yaya Yolu Boyunca Güzel Cepheli Binalar	73
<b>Şekil 3.45</b>	Palo Alto Kent Merkezinde Bir Bina Cephesi	73
<b>Şekil 3.46</b>	Binalar Arasında Ölçek	73
<b>Şekil 3.47</b>	Bina Cepheleri, Verona	74
<b>Şekil 3.48</b>	Bina Cepheleri, Amsterdam	74
<b>Şekil 3.49</b>	Dükkan Giriş Tasarımları	74
<b>Şekil 3.50</b>	Dükkan Giriş Tasarımları	74
<b>Şekil 3.51</b>	Dükkan Giriş Tasarımları	75
<b>Şekil 3.52</b>	Dükkan Giriş Tasarımları	75
<b>Şekil 3.53</b>	Çatı ve Gölgelek Tasarımları	75
<b>Şekil 3.54</b>	Çatı ve Gölgelek Tasarımları	75
<b>Şekil 4.1</b>	Yaya Yolu ve Yeme-İçme Mekânı İlişkisi	77
<b>Şekil 4.2</b>	Suadiye Starbucks Kafenin Yeri	80
<b>Şekil 4.3</b>	Starbucks Kafe, Suadiye	80
<b>Şekil 4.4</b>	Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Suadiye	81
<b>Şekil 4.5</b>	Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Suadiye	81
<b>Şekil 4.6</b>	Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Suadiye	81
<b>Şekil 4.7</b>	Şaşkınbakkal Starbucks Kafenin Yeri	82
<b>Şekil 4.8</b>	Starbucks Kafe, Şaşkınbakkal	82
<b>Şekil 4.9</b>	Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Şaşkınbakkal	83
<b>Şekil 4.10</b>	Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Şaşkınbakkal	83
<b>Şekil 4.11</b>	Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Şaşkınbakkal	83

<b>Şekil 4.12</b>	Erenköy Starbucks Kafenin yeri	84
<b>Şekil 4.13</b>	Starbucks Kafe, Erenköy	84
<b>Şekil 4.14</b>	Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Erenköy	85
<b>Şekil 4.15</b>	Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Erenköy	85
<b>Şekil 4.16</b>	Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Erenköy	85
<b>Şekil 4.17</b>	Suadiye Gloria Jean's kafenin yeri	86
<b>Şekil 4.18</b>	Gloria Jean's kafe kışın kullanımı, Suadiye	86
<b>Şekil 4.19</b>	Gloria Jean's kafe yazın kullanımı, Suadiye	86
<b>Şekil 4.20</b>	2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, kışın kullanımı, Suadiye	87
<b>Şekil 4.21</b>	2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, kışın kullanımı, Suadiye	87
<b>Şekil 4.22</b>	2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, kışın kullanımı, Suadiye	87
<b>Şekil 4.23</b>	2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, yazın kullanımı, Suadiye	88
<b>Şekil 4.24</b>	2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, yazın kullanımı, Suadiye	88
<b>Şekil 4.25</b>	2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, yazın kullanımı, Suadiye	88
<b>Şekil 4.26</b>	Şaşkınbakkal, Gloria Jean's kafenin yeri	89
<b>Şekil 4.27</b>	Gloria Jean's kafe, Şaşkınbakkal	89
<b>Şekil 4.28</b>	Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, Şaşkınbakkal	90
<b>Şekil 4.29</b>	Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, Şaşkınbakkal	90
<b>Şekil 4.30</b>	Caddesi 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, Şaşkınbakkal	90
<b>Şekil 4.31</b>	Şaşkınbakkal, Kırıntı restoranın yeri	91
<b>Şekil 4.32</b>	Şaşkınbakkal, Kırıntı restoran yolu	91
<b>Şekil 4.33</b>	Şaşkınbakkal, Kırıntı restoran	91
<b>Şekil 4.34</b>	Şaşkınbakkal, Midpoint restoranın yeri	92
<b>Şekil 4.35</b>	Midpoint Restoran, Şaşkınbakkal	92
<b>Şekil 4.36</b>	Midpoint Restoran, Şaşkınbakkal	92
<b>Şekil 4.37</b>	2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Midpoint restoran örneği, kışın kullanımı, Şaşkınbakkal	93
<b>Şekil 4.38</b>	2004 yapılanmasından öneri bulvar profili; Midpoint restoran örneği, kışın kullanımı, Şaşkınbakkal	93
<b>Şekil 4.39</b>	2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Midpoint restoran örneği, kışın kullanımı, Şaşkınbakkal	93
<b>Şekil 4.40</b>	2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Midpoint restoran örneği, yazın kullanımı, Şaşkınbakkal	94
<b>Şekil 4.41</b>	2004 yapılanmasından öneri bulvar profili; Midpoint restoran örneği, yazın kullanımı, Şaşkınbakkal	94
<b>Şekil 4.42</b>	2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Midpoint restoran örneği, yazın kullanımı, Şaşkınbakkal	94

<b>Şekil 4.43</b>	Mado Kafenin Yeri, Suadiye	95
<b>Şekil 4.44</b>	Mado Kafe, Suadiye	95
<b>Şekil 4.45</b>	Mado Kafe, Suadiye	95
<b>Şekil 4.46</b>	Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Mado kafe örneği, Suadiye	96
<b>Şekil 4.47</b>	Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasında önerilen bulvar profili; Mado kafe örneği, Suadiye	96
<b>Şekil 4.48</b>	Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasında uygulanan bulvar profili; Mado kafe örneği, Suadiye	96
<b>Şekil 4.49</b>	Nişantaşı, Starbucks Kafenin Yeri	100
<b>Şekil 4.50</b>	Starbucks Kafe, Nişantaşı	100
<b>Şekil 4.51</b>	Starbucks Kafe İçerden Dışarı Bakış, Nişantaşı	101
<b>Şekil 4.52</b>	Starbucks Kafe Girişi, Nişantaşı	101
<b>Şekil 4.53</b>	Nişantaşı, Starbucks Kafenin Yol Profilinden Kesiti	101
<b>Şekil 4.54</b>	Mado kafenin yeri, Teşvikiye	102
<b>Şekil 4.55</b>	Mado Kafe, Teşvikiye	102
<b>Şekil 4.56</b>	Mado Kafenin Otopark Alanını İşgali, Teşvikiye	103
<b>Şekil 4.57</b>	Mado Kafenin Yol Profilinden Kesiti, Teşvikiye	103
<b>Şekil 4.58</b>	Kırıntı Restoranın Yeri, Nişantaşı	104
<b>Şekil 4.59</b>	Kırıntı Restoran, Nişantaşı	104
<b>Şekil 4.60</b>	Kırıntı restoran, Nişantaşı	105
<b>Şekil 4.61</b>	Kırıntı Restoranın Yol Profilinden Kesiti, Nişantaşı	105
<b>Şekil 4.62</b>	Midpoint Restoranın Yeri, Teşvikiye	106
<b>Şekil 4.63</b>	Midpoint Restoran, Teşvikiye	106
<b>Şekil 4.64</b>	Midpoint Restoran, Teşvikiye	107
<b>Şekil 4.65</b>	Midpoint Restoran, Teşvikiye	107
<b>Şekil 4.66</b>	Midpoint Restoranın Yol Profilinden Kesiti, Teşvikiye	107
<b>Şekil 4.67</b>	Bağdat Caddesi Yaya Yolu Ve Ön Bahçe İlişkisi	108
<b>Şekil 4.68</b>	Bağdat Caddesi Yaya Yolu Ve Ön Bahçe İlişkisi	108
<b>Şekil 4.69</b>	Bağdat Caddesinde Kot Farkıyla Yaya Yolunu İzleyen Yeme-İçme Mekânları	108
<b>Şekil 4.70</b>	Bağdat Caddesinde Kot Farkıyla Yaya Yolunu İzleyen Yeme-İçme Mekânları	108
<b>Şekil 4.71</b>	Yaya Kaldırımı Üzerindeki Yeme-İçme Mekânları, Nişantaşı	109
<b>Şekil 4.72</b>	Yaya Kaldırımı Üzerindeki Yeme-İçme Mekânları, Nişantaşı	109
<b>Şekil 4.73</b>	Starbucks Kafe Yarı Açık Oturma Bölümü, Nişantaşı	109
<b>Şekil 4.74</b>	Starbucks Kafe Yarı Açık Oturma Bölümü, Nişantaşı	109
<b>Şekil 4.75</b>	Yaya Yoluna Taşmış Yeme-İçme Mekânları Örnekleri	110
<b>Şekil 4.76</b>	Yaya Yoluna Taşmış Yeme-İçme Mekânları Örnekleri	110
<b>Şekil 5.1</b>	Valikonağı Caddesi Önerisinin Yol Kesitindeki Durumu	112
<b>Şekil 5.2</b>	Teşvikiye Caddesi Önerisinin Yol Kesitindeki Durumu	114
<b>Şekil 5.3</b>	Abdi İpekçi Caddesi Önerisinin Yol Kesitindeki Durumu	116

# YAYA YOLU GÜZERGÂHINDAKİ YEME-İÇME MEKÂNLARINA İLİŞKİN KARŞILAŞTIRMALI BİR ANALİZ VE NİŞANTAŞI BÖLGESİ İÇİN BİR KENTSEL TASARIM ÖNERİSİ

## ÖZET

Bu çalışmada bulvar boyunca yaya akışının yol boyu yeme-içme mekânlarına katkısı ve bu kapsamda alınabilecek kentsel tasarım kararlarına katkı sağlayacak bir analiz yer alacaktır. Çalışma kapsamında planlanmış bulvar niteliğindeki Bağdat Caddesinin yaya güzergâhı ve üzerindeki yeme-içme mekânları ilişkisi ile Nişantaşı bölgesi karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Bu bağlamda Bağdat Caddesi üzerindeki yeme-içme mekânlarının yaya yolu ile ilişkisinde oluşturduğu açık, yarı-açık ve kapalı mekânların oluşum şekilleri ve durumları ile planlanmamış bulvar niteliğindeki Nişantaşı bölgesindeki yeme-içme mekânları ve yaya yolu ilişkisi incelenmiştir. Çeşitli örnek yeme-içme mekânları üzerinden karşılaştırmalı analizler yapılmıştır.

Bu amaçla Nişantaşı semtindeki plansız gelişmiş yaya yolu ile yeme-içme mekânlarının olumsuz durumları tespit edilip bazı caddeler için kentsel tasarım bağlamında öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

Araştırma altı bölümden oluşmaktadır:

Birinci bölümde, araştırmanın amacı, kapsamı ve yöntemi açıklanmıştır. İkinci bölümde, kentsel tasarımda kent mekânları ve yaya alanlarının tarihsel süreklilik içerisinde gelişimi incelenmiştir. Üçüncü bölümde, yaya yoluna ve kentsel donatılara ilişkin ilkeler değerlendirilmiştir. Dördüncü bölümde, planlı ve plansız oluşum/gelişim bağlamında yaya yolu ile üzerindeki yeme-içme mekânları ilişkisinin analizi Bağdat caddesi ve Nişantaşı bölgesi mekânları incelenmiştir. Planlanmış ve planlanmamış yaya kaldırımlarına açılan açık ve kapalı yeme-içme mekânlarına ilişkin saptamalarda bulunulmuştur. Beşinci bölümde, Nişantaşı semtindeki bazı caddeler için kentsel tasarım önerileri geliştirilmiştir. Altıncı bölümde, sonuç ve öneriler yer almaktadır.

# **COMPARATIVE ANALYSIS ON EATING-DRINKING PLACES ALONG BOULEVARD AND AN URBAN DESIGN PROPOSAL FOR NISANTASI DISTRICT**

## **SUMMARY**

This thesis analyzes the the positive effects of pedestrian flow on various eating and drinking places along the boulevard, based on urban design decisions. The thesis includes examples of eating and drinking place relationships with the side walks on Bagdat street and Nisantasi street.

For this purpose, the negative effects of Nisantasi district's unplanned side walks and eating and drinking places have been stated and suggestions were made based on the urban design process. On the other hand, Bagdat street has been shown as an example of a planned boulevard and comparison's are made between these two boulevards to further enrich our analysis.

The thesis contains six chapters:

In the first chapter, scope, method and the purpose of the thesis is explained. In the second chapter, urban spaces, urban layouts and formation, development of the pedestrian areas in the historic period and the pedestrianization concept is analyzed within the scope of urban design process. In the third chapter, side walk design principles and urban equipments on the side walk are defined. In the fourth chapter, various relationships between eating and drinking places and the side walk are explained to further analyze planned and unplanned development. Eating and drinking places's open, semi-open and closed spaces effects on planned and unplanned side walks are explained. In the fifth chapter, suggestions are made for some streets of Nişantaşı district based on urban design process. In the sixth chapter, conclusion and suggestions take place.

## 1. GİRİŞ

Giderek globalleşen ülkemizde bir “Dünya Kenti” hedefi olan İstanbul’un yaklaşık 6500 yıllık köklü geçmişi ile bağdaşan global gereksinimlerin kurgulandığı bir kent profili, bazı çağdaş gereklilikleri kaçınılmaz olarak gündeme getirmektedir. Bunun sağlanması için en önemli araçlardan biri de dünyada yeni bir uzmanlık alanına dönüşmeye başlayan “kentsel tasarım” faaliyetidir. Çağdaş kentlerin vazgeçilmez öğelerinden ilk birkaçı arasında yer alan bulvar niteliğindeki, yaya ve taşıt trafiğine açık kentsel mekânlar, giderek tıpkı meydanlar gibi birer toplanma ve kültürel değiş tokuş ve karşılaşmanın gerçekleştiği etkileşim alanları haline gelmektedir. Bu alanlar hem trafik akışı hem de yaya hareketleri bakımından ahenkli olarak düzenlendiğinde son derece başarılı uygulamalar ile kent yaşamının kalitesine doğrudan katkı sağlamakta, paralel olarak ticari ve yeme içme mekânlarına da yeni rant kapasiteleri sağlamaktadırlar. Bu nedenle global dünyanın pek çok metropolünde yoğun yayalaştırmalara 1920’li yıllardan beri gidilmektedir. Ancak yayalaştırmanın da kentsel tasarım ve ulaşım açısından sorunlar yarattığı günümüzde tartışılmaktadır. Bu nedenle, yayalaştırmada planlı ulaşım arterlerinin rolünün arttığı ve yayalaştırmanın trafik akışına paralel bulvarların profili ile yakın ilişkisinin olduğu düşünülmektedir. Bu çalışmada geniş ağaçlı bulvar boyunca yaya akışının yol boyu yeme-içme mekânlarına etkisi ve bu kapsamda alınabilecek kentsel tasarım kararlarına katkı sağlayacak bir analiz yer alacaktır.

### 1.1. Amaç

Tezin amacı, yaya yolu(kaldırım) ve taşıt yolu arasındaki ilişkinin boyut açısından incelenmesiyle yaya aksı üzerindeki perakende ticaret ve özellikle yeme-içme mekânlarına etkisinin irdelenmesini amaçlamaktadır.

Bilindiği gibi planlama tekniğinde toptan ve perakende olarak sınıflandırılan ticaret fonksiyonu alt pek çok başlığa sahiptir. Planlamada yeme-içme fonksiyonuna özel bir lejant ayrımı yoktur. Servis başlığı altında değerlendirilir.

Araştırmada, planlanarak bulvar niteliğinde yeniden dñzenlenen Bağdat Caddesi ¼zerindeki bir dizi yeme-içme mekânının, caddenin yolun değişen eni ve özellikle kaldırımın boyutları değerlendirilecektir. Benzer sosyo-k¼lt¼rel yapıya sahip ancak eşdeğer bir yol-kaldırım enine sahip olmayan ve hen¼z dñzenlenmemiř ¼rneklerden Nişantaşı b¼lgesi yeme-içme kullanımı açısından karşılaştırması yapılacaktır. İki ¼rnek arasındaki ticari ve kentsel kullanım konforu bakımından farklar analiz edilecektir.

Araştırmanın sonucunda; planlı ve dñzenlenmiř bir bulvar profili ile plansız kendiliğinden gelişmiş bulvarlar arasındaki farklar ve kentsel tasarımın ticari kullanıma katkısı analiz edilerek kentsel tasarımcılara katkı sağlayacak kılavuz niteliğinde verilerin elde edilmesi amaçlanmaktadır. Buna bağlı olarak plansız Nişantaşı b¼lgesi caddelerindeki kendiliğinden oluşuma katkı sağlayacak bir dizi ¼neri yapılacaktır.

## **1.2. Kapsam**

Araştırma altı b¼l¼mden oluşmaktadır.

Birinci b¼l¼mde araştırmanın amacı, kapsamı ve y¼ntemi açıklanmıştır.

İkinci b¼l¼mde, kentsel tanımlar ve kavramlar, kent oluşumu ve yerleşim biçimleri, tarihsel s¼reklilik içerisinde yayaların kullandığı kent mekânları ve yayalaştırma kavramları incelenmiştir.

¼¼nc¼ b¼l¼mde, yaya yoluna ve ¼zerindeki kentsel donatılara ilişkin temel ilkeler ve kuramlar incelenmiştir.

D¼rd¼nc¼ b¼l¼mde, planlanmış bulvar ve kendiliğinden oluşum/gelişim bağlamında yaya yolu ile ¼zerindeki yeme-içme mekânlarının açık, yarı-açık, kapalı durumları işlev ilişkisi bakımından analiz edilmiştir. ¼rnek alan olarak Bağdat Caddesi ve Nişantaşı b¼lgesi karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Planlı ve plansız oluşum/gelişim bağlamında yaya yolu ile ¼zerindeki yeme-içme mekânlarına ilişkin saptamalarda bulunulmuştur.

Beşinci b¼l¼mde, İstanbul'da Bağdat Caddesi ve Nişantaşı b¼lgesi caddeleri karşılaştırması sonucunda plansız gelişmiş Nişantaşı b¼lgesinin bazı caddeleri için kentsel tasarım bağlamında ¼nerilerde bulunulmuştur.

Altınca bölümde, sonuç ve öneriler yer almaktadır.

Araştırma, yeni kentsel tasarım uygulamalarının gerçekleştiği günümüz İstanbul, gün boyu kullanılan dinlenme ve yeme içme mekânları ile buldukları yol profillerinin mekânsal kurgusu arasındaki ilişkinin incelenmesini kapsamaktadır. Kent içi bulvar niteliği taşıyan caddelerin kaldırım ve yol profillerindeki özellikler ile kaldırım genişliği ve kaplama malzemelerinin boyutsal ve mekânsal kalitesi ile cadde boyu yeme-içme, oturma amaçlı kullanımlar arasındaki ilişkiler araştırılarak, kentsel tasarımcılar ve gereğinde mimarlar için tasarım kılavuzu niteliğinde bir dizi sonucun çıkarılmasını hedeflenmektedir.

### **1.3. Yöntem**

İstanbul'da yakın tarihlerde düzenlemesi yapılan Bağdat Caddesindeki yaya kaldırımlarının yeme-içme mekânları ile ilişkisi kentsel tasarım bağlamında incelenecek ve düzenlenmemiş uygulamalar olarak Nişantaşı bölgesi üzerinden mekânsal analiz yapılacaktır.

Bu amaçla karşılaştırmalı bir model seçilmiş ve yol profili olarak farklı niteliği olan Teşvikiye-Nişantaşı çevresindeki kendiliğinden oluşmuş durumlar, kullanıcı ve profilleri ile ilişkili olarak analiz edilecek, karşılaştırma sonucu Nişantaşı bölgesi için bir öneri oluşturulacaktır.

## 2. KENTSEL TASARIM MEKÂNLARI

Kenti ve kent oluşumlarını belirleyen durumlar ve kavramlar ayrıntıları ile bu bölümde incelenecektir.

### 2.1. Kentsel Tanımlar ve Kavramlar

Kentsel tasarım kavramı Geç-Modern olarak isimlendirilen bir dönemde 1960'lı yıllardan sonra doğmuş disiplin olarak kabul edilmeğe başlamıştır. Pratik alanda, özellikle gelişmiş Batı ülkelerinde, geleneksel eğitim almış mimar ve plancuların yarattığı yapılaşmış çevrenin arzu edilen kentsel yaşam kalitesini kentlere ve kentlilere sunmakta yetersiz kalması bu yeni disiplinin oluşumu için gerekli zemini hazırlamıştır (Yıldız, 1996,s.20).

Kentsel tasarım, gelişen uygulanan şekliyle, şehircilik ve mimarlık uygulamaları arasında bağ kuran, kentsel bütün içinde bir düzen getiren, hatta kentsel bütünü dengeleyen bir tasarım ürünüdür (Şanlı, 1992, s.3).

Krier kentsel mekânı, estetik kriterleri işin içine katmadan kentlerde ve diğer yerleşim birimlerinde binalar arasında kalan her tip mekân olarak tanımlamaktadır. Kentsel mekân, çeşitli cephelerle geometrik olarak sınırlandırılmış alanlardır ve mekânı algılamamızı kolaylaştıran temel özellik geometrik kurgusunu açık ve net olarak anlayabilmemizdir. Bu kaliteleri bulduğumuz dış mekân kentsel mekândır. Dış mekân, ulaşılabilir, açık havada hareket edebilmek için engelsiz, kamusal, yarı kamusal ve özel zonları bulunan mekânlar olarak tanımlanmıştır (Krier, 1979,s.15).

Ashihara, kentsel mekânları, kentlerde yerleşim birimleri arasında kalan tüm alanlar olarak tanımlamakta ve kentsel mekânın tavan düzleminin gökyüzü olması nedeniyle, bu mekânları “çatisiz mimari” olarak yorumlamaktadır (Ashihara, 1983,s.11-12).

Spreiregen, açık mekânlar ile kentsel mekânlar arasında ki ayrımı netleştirmektedir. Bu kapsamda açık mekânların kent içinde yada dışında, yeşil dokunun egemen

olduğu park benzeri mekânlar, kentsel mekânların da binaların bir araya gelmesiyle oluşan mekânlar olduğunu belirtmiştir. Başarılı kentsel mekânların, oranları ile yeterince kapalılık etkisi vermesi, amacına uygun bir döşemesi, çevreleyen duvarları, yeteri kadar kentsel donatı elemanı ve hizmet ettiği belirli bir amacı olması gerekliliğini vurgulamaktadır (Spreiregen, 1965,s.76-77).

Bazı araştırmacılar kentsel tasarımın faaliyet alanını kent ve ona ait elemanlar düzeyinde ele almaktadır. Örneğin Spreiregen, kenti beş temel kavram etrafında yorumlamıştır. Bunlar;

- Ölçek kavramı,
- Kentsel dış mekânlar (yollar, sokaklar, meydanlar, avlular, vb.),
- Kentsel doluluk (Binalar, ağaçlar, duvarlar, heykeller, vb.),
- Kentsel aktivite ve sirkülasyon ,
- Bölgeleme (Spreiregen, 1965,s.70-80).

Lynch ise kentsel tasarım elemanlarını şöyle sıralamaktadır;

- Mekân (*Space*),
- Görünür Aktivite (*Visible activity*),
- Seri Perspektifler (*Sequences*),
- İletişim (*Communications*),
- Yüzeyler (*Surfaces*),
- Kaya, toprak ve su (*Rock, earth and water*),
- Bitkiler (*Plants*),
- Detaylar (*Details*) : Kentsel donatı elemanlarını içermektedir (Lynch, 1990,s.511-516).

Krier ise kent mekânının meydanlar ve sokakları canlı tutarak, kent yaşamının ve kentsel mekânların iyi çalışacağını düşünmektedir (Krier, 1979,s.19-62).

Kamusal mekânlar hem iç hem dış mekânları kapsayabildiğine göre kentsel tasarım, bina, bina grupları, yollar, sokaklar, meydanlar, avlular gibi doluluk ve boşlukları kamunun kullanımını yüreklendirecek şekilde tasarlama eğiliminde olması

önerilmektedir. Kentsel tasarım ile kentsel mekânlara verilen fonksiyonlar bu mekânların kullanımlarını önemli derecede etkilemektedir (Sağlar, 1998, s.37).

İyi bir çevresel imge , zihninde o imgeyi taşıyan kişiye duygusal açıdan güvenlikte olduğu duygusunu verir. Bu yolunu şaşırmanın hissettirdiği korkunun dışavurumudur. Kent bileşenlerinin okunabilirliği, kentin imajını da artırmaktadır. Bu kapsamda, okunabilirlik değeri ile kentin imajı arasında doğru orantılı bir ilişki söz konusudur. Zira okunabilirliğin artmasıyla kentin imaj değeri de artmaktadır. Lynch'in yaptığı araştırma sonuçlarına göre zengin, algılanabilir, açık bir kent imgesini oluşturan beş öge bulunmaktadır. Bunlar şöyledir; (Lynch, 1960,s.46-48)

- Yollar (Paths)
- Sınırlar (Edges)
- Bölgeler (Districts)
- Düğümler (Nodes)
- Nirengiler (Landmarks)

**Yollar :** Caddeler, yaya yolları, transit geçiş yolları, kanallar ve demiryolları kent imgesinin yollarını oluşturmaktadır.Yollar bir şehrin işlerliğini sağlayan en önemli öğelerinden biridir. Jacobs bir eserinde yollar için şu yorumda bulunmuştur “Bir kent düşününüz, gözlerinizin önünde beliren nedir? Şayet bir şehrin caddeleri, sokakları ilginç bir düzen ve kullanıma sahipse, sizler şehri ilginç bir kent olarak, sıkıcı olması halinde ise sıkıcı bir kent olarak hatırlarsınız” (Giritlioğlu, 1991, s.29).

**Sınırlar :** Sınırlar, değişik kentsel bölgeleri birbirinden ayıran veya onları sınırlayan öğelerdir. Bu öğeler doğal olabildiği gibi yapayda olabilmektedir. Doğal sınırlar, topografik yapıya bağlı olarak oluşan sınırlardır. Bir akarsu, yamaç, yeşil alan v.b. öğeler olabilmektedir. Yapay sınırlar, insanlar tarafından oluşturulmuş sınırlardır. Su kanalları, tren yolları, büyük taşıt aksları, çitler, duvarlar, surlar ve yeşil ağaçlık araziler bunlara örnektir. imgesi içindeki yolları oluşturmaktadır (Lynch, 1960,s.46-48).

**Bölgeler :** Birbirlerinden belirli nitelikleri dolayısıyla kolaylıkla ayrılabilen alanlardır.Bir liman, sanayi yerleşme alanları, iskan alanları, yeşil alanlar, büyük parklar gibi (Lynch, 1960,s.46-48).

**Düğümler :** Düğüm noktaları bir kentteki stratejik kesişim noktalarıdır. Yolların kesiştiği, insan ve taşıt hareketlerinin merkezi noktalarda kaynaştığı yerlerdir. Her kent imgesinde bulunması gerekliliği vurgulanmıştır.

**Nirengiler :** Bu öğeler, mimari ve kentsel boyutlarda, mekân içinde kendi nitelikleriyle ayırt edilebilen yüksek yapılar, kuleler, meydanlar, anıtlar, parklar hatta ağaçlar ve ağaç grupları olabilmektedir. Nirengiler, kentlilerce kente karakter veren, kentin sevilmesinde etkisi olan yapıtlardır. (Lynch, 1960,s.46-48)

Bu öğelerin yaratılması ve birbiri ile olan ilişkilerinin kurulması mimarların, plancıların kontrolünün dışındadır. Kentin şekillenmesinde pek çok unsur farklı düzeylerde birbirleri ile ilişkiye girerek bir dokuyu oluştururlar. Kamusal mekânların yaratılmasında bu öğeler çekici bir unsur olarak tasarımlarda kullanılabilirdiği derecede faydalı olacaktır. (Lynch, 1960,s.83)

### **2.1.1. Kentsel Mekân Açısından ‘Yaya’ Kavramı**

Şehrin temel işlevinin, içinde yaşayanların, günlük çalışmalarını, asgari zaman, asgari kuvvet sarfı ile yerine getirmelerini ve onlara dinlenmek, eğlenmek, kültürlerini geliştirmek, hoş ve zevkli bir aile hayatına imkân vermek için maksimum zaman bırakmayı sağlamak olduğu tanımlanmaktadır. Bu nedenle Aru “medeniyetin gelişmesini incelerken, başlangıçta, sokaklar ve meydanların, halk hayatının başlıca sahnesi olduğunu görürüz” diyerek çalışmanın kapsamına ve önemine ışık tutmaktadır(Aru, 1965, s.1).

Birçok aktiviteye ulaşmak, ulaşım araçlarını kullanmak için insanlar kent merkezlerine giderken yolculuğunun bir bölümünde yürümek durumundadır. Kent merkezlerindeki kaliteli çevre oluşumu uygun fonksiyonlarla donatıldığı takdirde yayalara özenli, özgür bir yer yaratmaktadır. Günümüzde, kentle ilgili bir değerlendirme yapılması gerektiğinde, en kolay anlaşılması için, yürüyerek çevreyle ilgili bilgi sahibi olunmakta,önemli bakış noktaları yakalanmakta, küçük meydanları keşfedilmekte ve yapıların mimari kalitesi gözlemlenmektedir (Antoniou, 1971,s.43).

“Yaya alanları”, yalnız yayaların yürüyebildiği, araç trafiğinin girmesinin yasak olduğu bölgeler olarak tanımlanmaktadır (Özkal, 1990,s.4). Yaya olmak dünyadaki ulaşım biçiminin en eski ve en çok kullanılan formudur. Psikolog Hillman, yürüme eyleminin davranışlardaki ve kişiliklerdeki düzensizlikleri yatıştırdığı ve tedavi

ettiğini söylemiştir (Robertson, 1994). Günümüzde de sağlıklı ve mutlu bir yaşam için uzmanlar en ucuz ve kolay bir sportif aktivite olan yürümeyi tavsiye etmektedir. Ülkemizde de yabancı ülkelerde de sportif aktiviteleri teşvik amaçlı olarak açık alanlarda yürüme ve bisiklet yolları yapılmıştır. Yürüme eylemi insanlara mutluluk veren ve yaşam kalitesini artıran bir aktivitedir. Ayrıca yaya ulaşımı dünyadaki en ucuz ulaşım sistemidir.

Yayalar kent nüfusunun büyük çoğunluğunu meydana getiren ve toplumun her kesiminden gelen bir kitle olarak görülür. Yayalar, bebekler, çocuklar, çocuklular, hamileler, yaşlılar, her yaşta insanlardan, çeşitli sakatlıkları olanlardan, herhangi bir biçimde yük taşıyanlardan oluşan bir topluluktur. Yayalık, diğer insanlara ve çevreye hiçbir zarar vermeyen, insanın kendi sağlığına da katkıda bulunan bir ulaşım biçimi olarak görülür (Aru, 1965).

Geçmişten bugüne eski kent oluşumlarını ve yaşamlarını incelediğimizde insanların bugün de olduğu gibi biraya gelmek, konuşmak, tartışmak, mal alıp satmak, vs için bir mekâna ihtiyaçları olmuştur. Bu mekân geçmişte agora ve forum olarak adlandırılır. Kentsel tasarım kavramlarından biri olan “Meydan”; buluşmak, bir arada olmak, eğlenmek, çeşitli faaliyetlerde bulunmak için toplanılan yaya alanları olarak tanımlanmıştır.

Özellikle kent meydanları insanların kent mekânı ile tanıştığı en önemli mekân tipi olmuştur. Bu tür mekânlar kuşatılmışlık etkisi ve korunma hissi yaratmasıyla, zamanla sembolik değer kazanarak kutsal mekânların yaratılmasında da önemli bir model olarak kabul edilmiştir. Cami, kilise avluları da bu anlamda bilinçlinolarak yaratılmış mekânlardır (Krier, 1979,s.19).

Kültürel ve ticari aktivitelerin günümüzde cazibesi artarken, hızlı ulaşımın gelişmesinden dolayı şuan ki caddelerin amacı ve fonksiyonu yayalar ve araç kullanıcıları için çok farklıdır.

Bir zamanlar cadde bir kentten başka bir kente iletişim anlamına gelmekte iken şimdilerde boş vakitlerin değerlendirildiği kamusal mekânların bulunduğu fiziksel çevrenin korunduğu daha geniş bir anlam içermektedir. Araç kullanıcıları açısından ise cadde hızlı hareketi ifade etmektedir (Antoniou, 1971,s.43). Büyük kentlerdeki araç kullanıcılarının ve trafiğin yoğun bir şekilde artması nedeniyle ulaşım aksaklıkları meydana gelmektedir. Dünyada ve Türkiye’de de kent merkezlerine girip

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

“Yayalaştırma” ; kent yollarından bir bölümünün yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzenleme ve tasarımla yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması yöntemi olarak bilinmektedir.

Kaynağına net bir şekilde ulaşamayan Yaya Hakları Bildirgesine göre; “yerleşim merkezlerinde, örgün ve yaygın yaya kaldırımı ağının bulunması, en temel yaya hakkıdır. Bütün yerleşim alanlarında yaya kaldırımının yapımı zorunludur. Araçlar yaya kaldırımına park etmemelidir. Kaldırımlar üzerindeki bütün fiziki ve toplumsal engeller, serbest yürüyüşü aksatmayacak biçimde düzenlenmelidir” şeklinde ifade edilmiştir.

E.Kühn “Yaya olarak bizler, kentlerimizde, hareketli canlı hayatı yakından seyretmek, onu tekrar yaşamak ihtiyacını duymaktayız.” demiştir. Yaya olmanın olanaklarını ise, ‘Medizin und stadtebau’ isimli kitabında görüşlerini ‘İnsan, yürürken, ağaca, çiçeğe, tarlaya, çayıra yaklaşmak, onunla beraber yaşamak imkanını bulur; asıl önemlisi, hemcinslerine de yaklaşmak, onların arasında yürümek, konuşulanlara kulak vermek, veya yanında beraber yürüyenle ağır ağır konuşmak, hatta düşünmek imkanlarını bize ancak yürüyüş sağlar. Birçok kentlerde bu manada, yürürken düşünmek isteyenler için yollar vardır.’ şeklinde özetlemektedir. Buna örnek olarak da Almanya’da Dusseldorf’daki Königsalle caddesini göstermiştir. Bu cadde taşıt ulaşımına paralel akan, iki caddenin ortasından nehrin geçtiği, Avrupa’nın ana alışveriş caddelerinden biri olarak bilinmektedir (Aru, 1965,s.12).



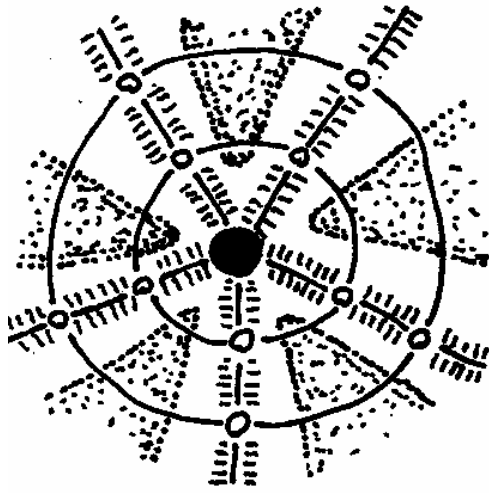
Şekil 2.1-2. Königsalle Caddesi, Dusseldorf, Almanya

## 2.2. Kent Oluşumu ve Yerleşim Biçimleri

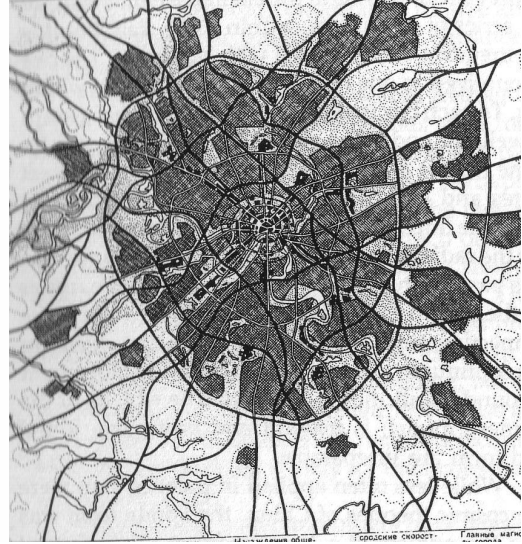
Kentlerin geçmişten günümüze farklı fikirler çerçevesinde farklı biçimlerde oluşmuş olduğunu gözlemlemekteyiz. Bu farklı kent şekilleri aşağıdaki başlıklar altında ele alınmıştır.

### 2.2.1. Yıldız Şeklindeki Kentler (*The Star Cities*)

Bu şekil kent örneğinde, yüksek yoğunlukta ve çeşitli kullanımlara olanak veren tek bir ana kent merkezi bulunmaktadır. Bu merkezden şehrin dış çeperlerine doğru ışıyan 4 ile 8 arasında ana ulaşım yolları bulunmaktadır. Bu ana ulaşım yolları, otoyollara ek olarak toplu taşıma sistemini de içermektedir. İkincil merkezler bu yollar doğrultusunda konumlandırılmıştır. Bu ikincil merkezler daha yoğun kullanımlıdır. Ana radyalden uzaklaştıkça merkez noktaları daha az yoğunlukta olmaktadır ve geri kalan uzaktaki yerler yeşil alanları oluşturmaktadır. Ana merkezden dış çeperlere doğru eş merkezli otoyollar bulunmaktadır (Lynch, 1984,s.373).



Şekil 2.3. Yıldız şeklinde kent modeli



Şekil 2.4. Moskova genel planı, 1971(Lynch,1984,s.382)

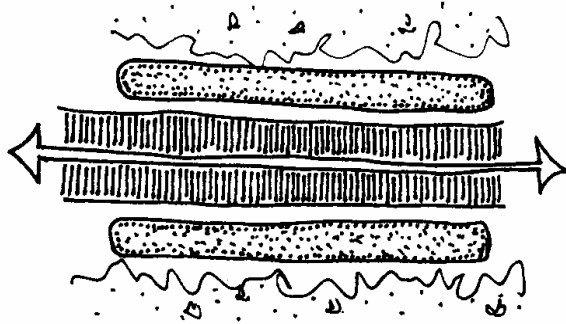
Lynch'e göre orta ölçüdeki kentler için bu model oldukça başarılıdır. Washington ve Kopenhag için temel plandır. Moskova genel planının büyük bölümü bu planlama üzerine kuruludur. (Şekil 2.4)



evini konumlandığı sürece verimli bir şekilde çalışabilmektedir (Lynch, 1984,s.376).

Bu tip lineer yerleşimler ilk defa 1882’de Madrid’de Arturo Soria y Mata tarafından önerilmiş ve de deneysel amaçla uygulanmıştır. Soria’dan sonra birçok kişi değişik formlarda lineer kent fikrini önermiştir. Le Corbusier Fransa’da, Edgar Chanbless ‘Roadtown’ da, Frank Lloyd Wright ‘Broadacre City’ de, Clarence Stein Stalingrad’daki N.A.Milliutin planlamasında, lineer şehrin farklı önermelerinde bulunmuşlardır (Lynch, 1984,s.376).

Güçlü topografyanın şehrin biçimini kısıtladığı Stalingrad’daki planlama haricinde nadiren uygulanmıştır. Lineer form uygulamaları küçük ölçeklerde olduğu sürece işlediği görülmektedir. Bunun nedeni kent büyüdükçe uzamakta ve her şey birbirinden uzaklaşmakta ve eşitsizlikler baş göstermektedir. Bir başka olumsuzluk ise şehrin bir merkezi olmamasıdır (Lynch, 1984,s.376).



Şekil.2.7. Lineer Kent Modeli (Lynch, 1984,s.376)



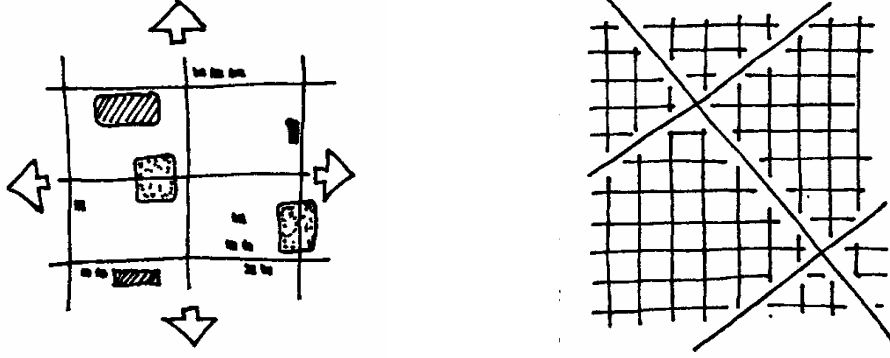
Şekil 2.8. Stalingrad genel planı

#### 2.2.4. Dikdörtgensel Izgara Kentler (*The Rectangular Grid City*)

Dikdörtgensel ızgara kent planı aslında oldukça basittir; dikdörtgensel ağ yolları kent yüzeyini belirgin bloklara bölmekte ve istenilen yöne doğru uzaya bilmektedir. Bu form önemli bir merkez veya sınır içermemektedir. Tüm noktalar eşit ulaşılabilirlikte ve tüm parseller aynı şekildedir. Dışarı doğru büyüme olabildiği gibi içerde de değişim ve büyüme olabilmektedir. Standart mahaller standart çözümlere izin vermektedir (Lynch, 1984,s.378-379).

Izgara formun, antikiteden beri Çin ve Japonya gibi mistik kentlerde, Yunanlılarda, Orta Avrupa’da ve Latin Amerika’da uygulandığı görülmüştür.

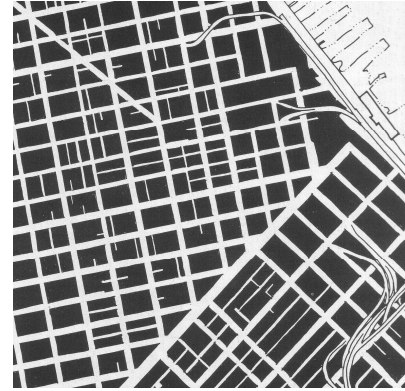
Izgara planlar çoğunlukla, arsanın dikkatsiz katliamının yapılmasından, doğal özelliklerini kaybetmesinden, görsel monotonluk yaratmasından ve odak yoksunluğu oluşturması nedeniyle eleştirilmektedir(Lynch, 1984,s.378-379).



Şekil.2.9-10. Dikdörtgenel Izgara Kent Modeli(Lynch,1984,s.378)



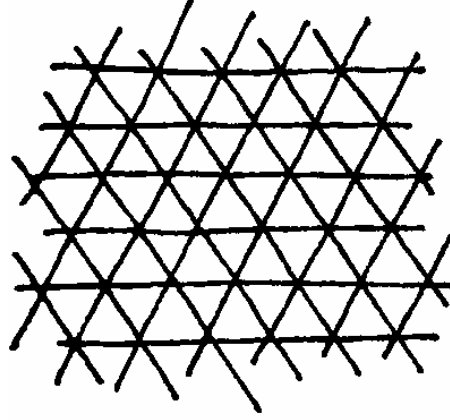
Şekil.2.11. Tokyo Kent Planı, Japonya



Şekil.2.12. SanFrancisco Kent Planı, Amerika

### 2.2.5. Diğer Izgara Formlu Kentler

Christopher Alexander ‘paralel yollar’ adlı sisteminde, üçgen ızgaralar şeklinde kent planları önermektedir. Bu geometrik konsept her ne kadar ilgi çekici görünse de, üçgen ızgaralar biçimsiz kesişim noktaları ve yapı adacıkları oluşturmaktadır. Bu tür kent planlaması çok az uygulanmıştır. Yeni Delhi’nin planlaması bu şekildedir (Lynch, 1984,s.379).



Şekil.2.13. Üçgen Izgara Şeklinde Kent Modeli(Lynch, 1984,s.379)

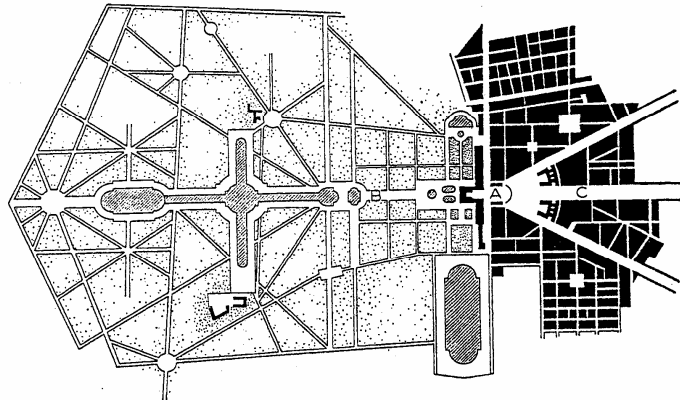
### 2.2.6. Barok Dönem Aksiyel Biçimli Kentler ( *The baroque axial network* )

Barok kentlerde bir merkez ve ondan ışyan yollar bulunmaktadır. Geçmişte merkezden ışyan akslar krallığın muazzam gücünü sembolize etmektedir. Louis XIV kendi mekânının kalabalık Paris kentinden açık bahçelere sahip Versailles sarayına taşınmasını istemiş ve caddelerin kendi görkemli mekânından ışmasını istemiştir. Bütün Karlsruhe kenti prensin mekânından ışyarak dizayn edilmiştir (Niksarlıoğlu).

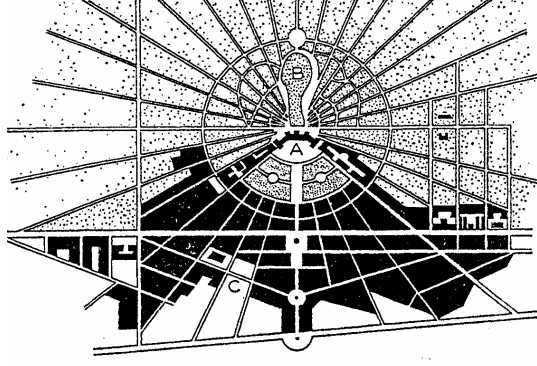
Bu kent tipi önemli sembolik ve görsel düğüm noktaları oluşturmaktadır. Araziyi ve bina cephelerini sürekli ve ahenkli karakterde göstermektedir. Bu gelişimde binalar caddeler ve kullanımlar daha özgür gelişebilmektedir. Bu tip kent planlamasının diğeri bir amacida hatırlanabilir ve anıtsal olmak için zemin hazırlamaktır (Lynch, 1984,s.380).

VERSAILLES

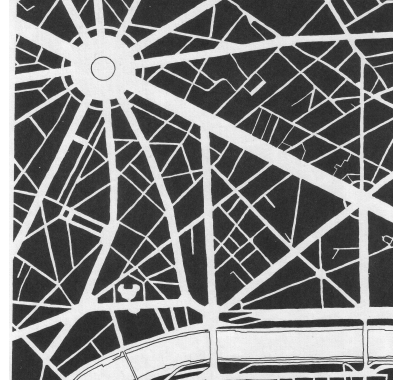
- A Palace
- B Gardens
- C Town



Şekil.2.14. Versaille Sarayı Genel Planı, Paris



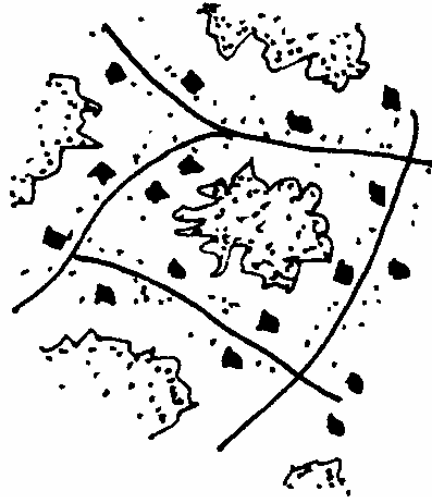
Şekil.2.15. Karlsruhe Kent Planı



Şekil 2.16. Paris Kent Planı

### 2.2.7. Örüntü Kentler ( *The lacework Cities* )

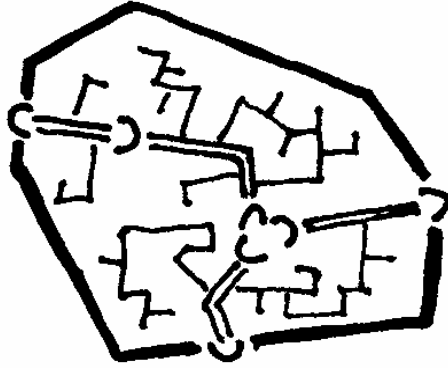
Bu kent karakterinin adı, Christopher Alexander'ın , az yoğunluktaki yerleşimlerde trafik yollarının geniş aralıklı şekillerde konumlandırıldığı ve bu aralıklarda değerli açık alanların, tarım topraklarının ve vahşi doğanın var olduğu bölgeler için kullandığı bir deyimden gelmektedir. Bu tip yerleşim önerisi, mekânları geniş ve ferah şekilde kullanmakta, rahat ulaşım sistemleri önermekte ve şehri yaygın kullanmaktadır. Bu model çok savurgan kullanılmış mekânlar yaratsa da yaşamak için güzel bir kent modeli olarak görülmektedir(Lynch,1984,s.381).



Şekil.2.17. Örüntü Kent Modeli(Lynch,1984,s.381)

### 2.2.8. İçsel Kentler ( *The “inward” Cities* )

Ortaçağ İslam kentleri, bugün bile geleneksel bölgelerde görülebilecek kapalılık nedeniyle bu biçime en iyi örnektir. Her şey duvarlarla çevrilmiş ve kapılarla giriş çıkışlar sağlanmıştır. Evler kendi içlerine dönüktür. Her evin kendine özel avlusu, odası ve terası vardır. Büyük camiler, kiliseler, mezarlıklar ve kent kapıları dışındaki çöller haricinde, halka açık mekânlar sokaklardan ibarettir. Kent katı bir yapı külesinden oluşmaktadır. Kentin kalabalık ve dar sokakları, evlerin geniş avlularıyla tezat oluşturmaktadır. Her kentin camisi ya da kilisesi ve önemli servisleri bulunmaktadır. Farklı gelir gruplarındaki insanlar birbirlerine yakın evlerde oturabilmektedir fakat etnik ve farklı dinsel gruplar diğerlerinden ayrılabilir (Lynch,1984,s.381-382).

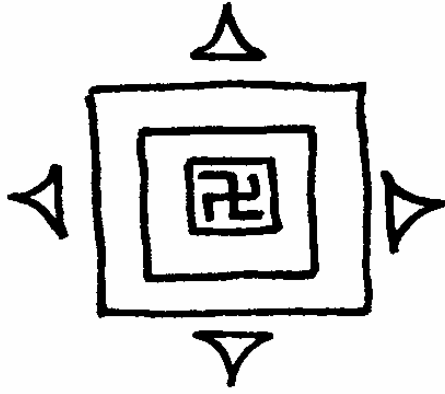


Şekil.2.18. İçsel Kent Modeli(Lynch,1984,s.381) Şekil.2.19. Ortaçağ İslam şehri, Morocco

### 2.2.9. İç İç Geçmiş Kentler ( *The nested city* )

‘Birbirinin içine yerleştirilmiş kutu’ Hindu planlama konseptinde çok gelişmiş teorik bir modeldir. İslam tasarımındaki gibi, kent kent duvarları içerisindeki bir kutudur. Fakat düzenli değildir ve delikleri olan bir örgü değildir. Kent kutu içerisindeki bir başka kutu şeklinde tasavvur edilmektedir. Her kutunun bir başka görevi bulunmaktadır. En merkezde kutsal mekân vardır. Böylelikle şeytan ve kaos şehrin dışında tutulmaktadır. Kent çevresinde yollar koruyucu duvara paraleldir. Çin kent modeli de büyüklü ve koruyucudur. Ritüel ve form birbirlerine bağlıdır. Bu modelin

yaşayan örneği olarak dini merkez olan Madurai kenti bulunmaktadır (Lynch,1984,s.385).



Şekil 2.20. İç İçe Geçmiş Kent Modeli



Şekil.2.21. Madurai kentinin merkezi planı, Hindistan (Mandala biçimli kent planı)

Kentlerin gelişimlerinde ve biçimlenişinde ulaşım ağı ve kurgusu önemli bir rol oynamaktadır. Biçim kökenli kent teorileri de bu kapsamda örnek olarak gösterilebilir. Eski kent dokularında ulaşımın ana unsuru, yaya ve hayvan destekli olması sebebiyle, başlangıçta insan ölçekli ve insana göre düzenlenmiş kent kurguları giderek motorlu taşıtın kente girmesiyle, yaya ulaşım sistemi bir yan unsur haline gelmeye başlamıştır. Giderek kentlerin yoğun ve özellikle merkezlerin, motorlu taşıtların kilittendiği noktalar haline gelmesiyle, yaya odaklı çözümler kent merkezlerinden dışa, kent çeperlerine doğru kurgulanmaya başlamıştır. Özellikle 70'lerle başlayan kent merkezlerindeki motorlu taşıt önlemleri ve Kopenhag da başlayan ilk uygulamalarla merkeze motorlu taşıt trafiğinin sokulmaması çabaları yeni bir kentsel ulaşım dinamiğini bu kez yeraltı taşımacılığının da yardımıyla gündeme taşımıştır. Dolayısıyla klasik motorlu taşıt planlama ilkelerine göre tasarlanıp biçimlenen kentlerin şemaları yeniden gözden geçirilmeye başlanarak yaya odaklı aktarma istasyonları ve toplu taşıma, özellikle metro çözümleriyle entegre edilen ve yayaların giderek özgürleştiği kent şemaları veya mevcut şemaların ve kurguların rehabilite edildiği yapılara dönüşmeye başlamıştır.

## 2.3. Yayaların Kullandığı Bazı Kent Mekânlarına Tarihsel Süreklilik İçinde Bakış

Yayaların kullandığı kentsel mekânlara kronolojik olarak baktığımızda bunların oluşumuna bağlı olarak aşağıdaki şekilde toplamak mümkündür;

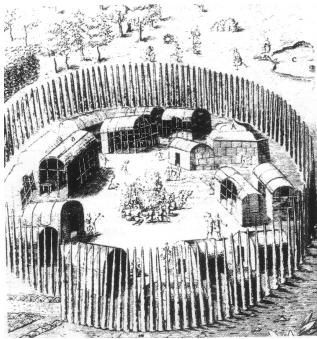
### 2.3.1. Yaya Toplanma Mekânı Olarak “Meydan” Kavramı ve Gelişimi

Geçmişten günümüze insanların çeşitli nedenlerle bir araya geldiği kentsel toplanma mekânlarını aşağıdaki başlıklarda inceleyebiliriz;

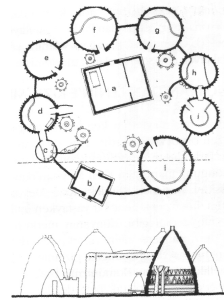
#### 2.3.1.1. Meydanın Oluşumu

Mircea Eliade'nin, “Le sacre et Le Profane”(Kutsal Olan ve Olmayan) adlı kitabında ortaya koyduğu üzere, ilkel toplumlar için mekân homojen değildir; “kutsal”, daha doğrusu “kutsanmış” mekânlar, ötekilerden, yani kötü ruhlarla dolu olanlardan farklıdır. Onlar “merkezdedirler”, ötekilerse dışarıdadırlar. Kimi örneklerde, merkezin merkezi, “axis mundi” (dünyanın eksenini) denilen bir çubukla belirtilir (Eliada, 1965,s.49). Bu nedenle, ilkel toplumların çoğu, ortada bir meydan bırakan yerleşmelerde yaşar.

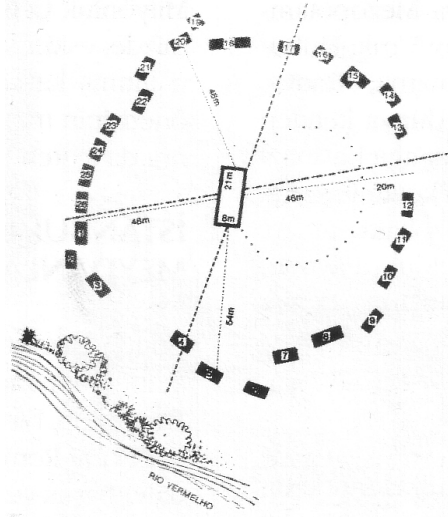
Güney Amerika'da, Brezilya'da yaşayan Bororo Kabilesi'nin kurduğu yerleşme(Şekil 2.24), Kuzey Amerika'da, North Carolina'da yaşayan yerlilerin kurduğu Pomeiock Köyü (Şekil 2.22), Afrika Musgum'daki bir başka yerleşme(Şekil 2.23), bu bağlamda üç ayrı örnek oluşturmaktadır. Bu yerleşmelerde yapılar, bir çember üzerinde sıralanmışlardır. Bu sıralanma dolayısıyla, ortak mekân, yuvarlak, hemen hemen daire olan bir meydana dönüşmüştür. Bu meydanın ortasında, yani en önemli yerinde, en önemli kişinin konutu bulunmaktadır(Tümer, 2007,s.22).



Şekil.2.22. Pomeiock Köyü, North Carolina, A.B.D.



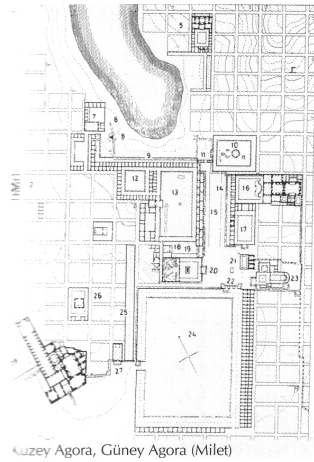
Şekil.2.23. Afrika Çad'da ilkel bir kabilenin yerleşme düzeni



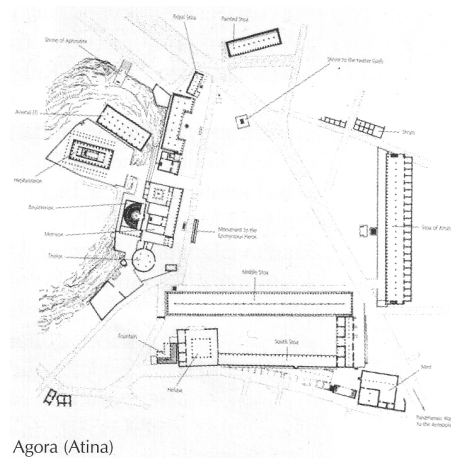
Şekil.2.24. Bororo Kabilesi'nin dairesel yerleşme planı, Brezilya

### 2.3.1.2. Agora

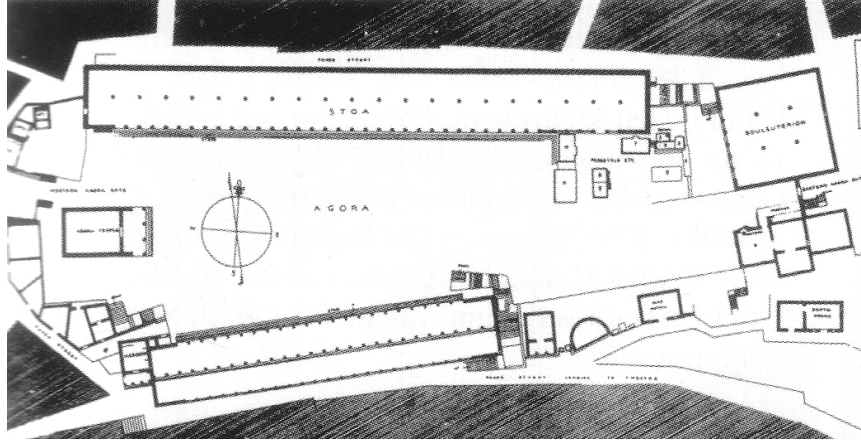
Agoralar, Antik Yunan kentlerinin vazgeçilmez meydanlarıdır. Agora, Yunanca da "toplanma yeri" anlamına gelmekte ve "eski Atinalıların kalbi" olarak nitelendirilmektedir. Bir Yunan kentindeki agora, düzgün bir kare ya da düzgün bir dikdörtgen olabileceği gibi, bir yolun biraz genişlemesiyle de oluşabilmektedir. Birçok antik kentte, biri devlet agorası, biri de ticaret agorası olmak üzere iki ayrı agora vardır. Kimi kentlerde, bu iki tür agoranın ikisi de aynı ağırlıkta olurken, kimi kentlerde, yalnızca bir agora önem taşımaktadır. Milet'in kuzey ve güney agoraları birinci agoraya (devlet)(Şekil 2.25), Assos agorası ise ikinci agoraya(ticaret) örnek oluşturmaktadır (Tümer, 2007,s.23). (Şekil 2.27)



Şekil.2.25. Kuzey Agora, Güney Agora, Milet



Şekil.2.26. Agora, Atina



Şekil.2.27. Agora, Asos

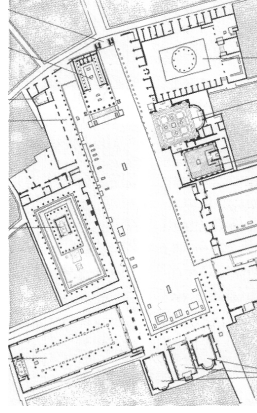
Ticaret agorası, yüzyıllarca tüccarların ve zanaatkârların mallarını satmak üzere bir araya getirdiği ve pazarladığı yoğun pazaryeri olarak bilinmektedir. Devlet agorası ise Atinalıların politik ve entelektüel yaşamının geçtiği yer olarak bilinmektedir. Burası Atinalıların bir araya gelip ticaret ve şehrin yönetimiyle ilgili kararların verildiği, isteyenlerin fikirlerini çıkıp söylediği ve isteyenlerinde dinlediği bir mekândır (450 M.Ö.)(Web İletisi 6).

### 2.3.1.3. Forum

Eski Yunan kültürü içinde agoranın yeri neyse, Roma kültürü içinde forumun yeri de odur. Tıpkı agoralarda olduğu gibi, forumlarda da insanlar, yalnızca mal değil, fikir alışverişi yapmak için de toplanmaktadır. Kimi forumlarda, ikinci tür alışverişlerin daha önde geldiği de söylenebilmektedir(Tümer, 2007,s.23).

Forum, şehrin merkezine yerleştirilmiş, etrafında çeşitli alışveriş marketleri, hukuk ve yönetim büroları ve sütunlu geçişler bulunan üzeri açık meydanlardır (Web İletisi 5). Roman forumu, ticaret, ibadet, fuhuş ve adalet yönetiminin yer aldığı bir merkez alanıdır (Web İletisi 7). Roma imparatorluğu döneminde kentsel yaşamın merkezidir.

“Şehrin ortasındaki Forum’da her hafta ayrı bir eğlence düzenlenir, düzenlenen eğlenceler kimi zaman bir kölenin başka bir köleyle veya bir aslanla ölümüne dövüşmesi şeklinde olurdu. İnsanların ve hayvanların ölüm çılgınlıkları Pompei halkının gözünü daha da karartır alkış ve bağırırlarını daha da artırırdı. Vahşetin her türlüşü Forum’da Pompei halkına sergilenir; Pompei’nin en önemli binaları bu yüzden Forum meydanına bakardı” şeklinde Roman forumunun halk tarafından nasıl kullanıldığı ve nelere hizmet ettiği anlatılmıştır(Web İletisi 9).



Şekil.2.28. Forum, Pompei

#### 2.3.1.4. Ortaçağ Meydanları

Ortaçağ'da Avrupa kentlerinde, birbirlerini dik açılarla kesen ve dümdüz uzayıp giden sokaklar, caddeler, bulvarlar, onların vardıkları, kare biçiminde, dikdörtgen biçiminde, simetrik görkemli boşluklar olarak tasarlanmış kocaman meydanlar yoktur. Çarpık-çurpuk, daracık sokaklar ve neredeyse her biri farklı biçimlenmiş alanlar vardır(Tümer, 2007,s.23).

Günümüzde çoğu motorlu trafiğe kapalı olan merkezdeki alanlar, genellikle dinsel bir yapının, bir kilisenin, bir katedralin önündedirler. O mekânlar, aynı zamanda dışa da kapalıdır; öyle ki, o meydanlarda dururken, öteki mekânlarla ilişkiler, az yada çok, ama mutlaka kesilmektedir. Venedik'teki dünyaca ünlü San Marco meydanı,türünün çok özel bir örneğidir. Napoleon Bonoparte'nın, o şık meydan için, "Avrupa'nın, tavanını gökyüzünün oluşturduğu en güzel salonu" demesi, oldukça ilginç bir saptamadır (Tümer, 2007,s.23).

Bu meydanlar, insanlarda nostalji duygusu uyandıran mekânlardır. Bu tür mekânlara Avrupa'nın, Ortaçağ'dan kalma hemen her kentinde rastlanabilmektedir. Le Corbusier'nin, dik açılı, düz çizgili, soğuk, katı modernizmine karşı olan Viyanalı mimar ve sanat tarihçisi Camillo Site, "Der Stadtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" adlı kitabında, Nurenberg'den Verona'ya, Palermo'dan Padova'ya, Ravenna'dan Siena'ya, pek çok kentteki Ortaçağ meydanını, şematik çizimler aracılığıyla, çok somut olarak incelemiştir (Sitte, 1984).



Şekil.2.29. San Marco Meydanı (Venedik)



Şekil.2.30. Camillo Sitte'nin Eskizleri

### 2.3.1.5. Meydansız Kentler

Mezopotamya'nın, eski çağlarda, dünyanın en önde gelen kültür merkezlerinden biri olduğu bilinmektedir. Jean-Louis Huot'un da vurguladığı üzere, kentleşme ilk olarak İÖ 3000'lerde, Nil Vadisi'nin yanı sıra Mezopotamya'da başlamıştır. (Huot ve diğ.,1984,s.13) Bu bölgede kurulmuş olan Uruk, Hububa Kabira, Ugarit, Kaniş, Binlos, Tell-El-Amarna, Ninova, Babil gibi o zamanların ünlü metropolleri, dünya kentleri sayılabilecek kentlerin planlarında meydanlar ağır basmazlar. Herodotos, yazdığı tarih kitabında, Babil kentinin surlarından, labirent benzeri su kanallarından, sokaklarından, evlerinden, saraylarından, tapınaklarından oldukça ayrıntılı bir şekilde söz etmemektedir fakat, kentin meydanlarına değinmemektedir; nedeni bu tür mekânların ya hiç olmaması yada önemsenmemesinden kaynaklıdır(Tümer, 2007,s.26).

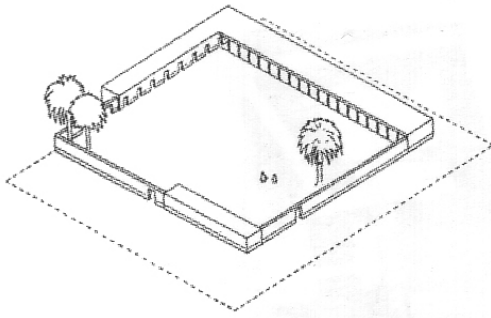
Bu bağlamda gündeme gelen bir sav ise, dininin kurallarının, İslam ülkelerinde dış mekânların kullanılmasını büyük ölçüde engellediği, bu nedenle İslam kentlerinde, Batı kentlerindeki gibi meydanların bulunmadığı savıdır. Bir yazısında, "İslam'da meydan düşüncesinin birkaç istisna dışında olmayışı, İslam toplumunun kendine özgü yapısından kaynaklanmaktadır." diyen Doğan Kuban da aynı kanıdadır (Kuban, 1998,s.157).

Doğu'daki İslam kentleri, kentsel meydanlar söz konusu olduğunda, Batı'daki kentlerle, hiçbir biçimde yarışamazlar. Roma meydanlarını Mekke meydanlarıyla

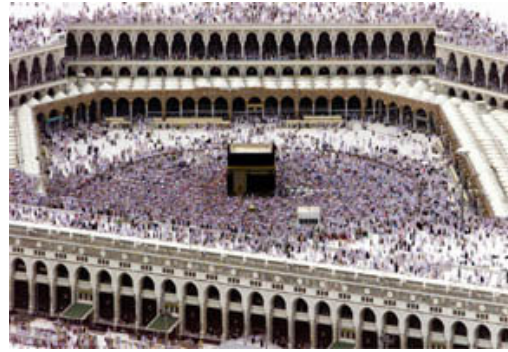
aynı kefeye koymak uygun kaçmamaktadır. Ama bu, Mekke’de ve benzeri kentlerde, meydan kavramının bomboş kavramlar olduğu anlamına gelmez. İslam’ın en kutsal yapısı olarak kabul edilen Kabe, Hz. Muhammed’in doğduğu kentte, Mekke’dedir. Bilindiği gibi, hac zamanında, Müslümanlar o kutsal yapının çevresini tavaf etmektedirler. Bütün bu işlerin yapıldığı mekân, bir kentsel meydandır(Tümer, 2007,s.26) . Ancak bu yılda bir kez gerçekleşen bir eylemdir.

Doğan Kuban yukarıdaki yazısına şöyle devam etmektedir “İslam kentinde sosyal yaşam cami ve çarşıda sahnelenir. Büyük camiler, başka bir deyişle, Cuma camileri (yani kalabalık cemaatlerin toplanıp Cuma namazı kıldıkları camiler), kentlerin ticaret ve üretim alanlarının, yani çarşıların yakınında ya da içinde yer alır, ya da cami çarşıları kendine çeker. Büyük kalabalıklar camide ve cami avlularında buluşur. Cami, İslam kentinin formudur” (Kuban, 1998,s.157). Bu nedenle cami avlusunun Batı kentlerindeki meydana karşılık gelen yer olarak tanımlanması yanlış olmayacaktır.

Böyle bir örneğe Müslümanların bir başka kutsal kentinde Medine’de rastlamaktayız, Hz. Muhammed’in Medine’deki evi, aynı zamanda cami olarak da kullanılmıştır. Bu evin damı ilk minaredir. Bu evin, yapılan kimi eklemelerle biraz değiştirilen avlusu, peygamber zamanında bir kent meydanı gibi çalışmıştır (Tümer, 2007,s.26).



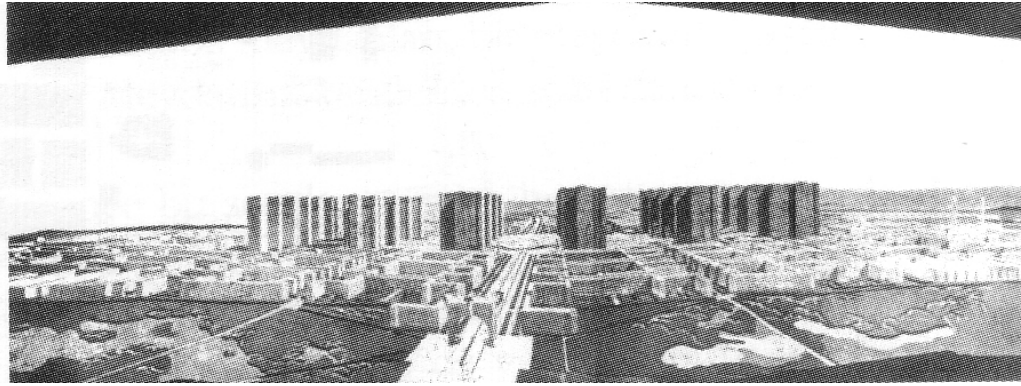
Şekil.2.31. Hz. Muhammed’in Medine’deki Evi



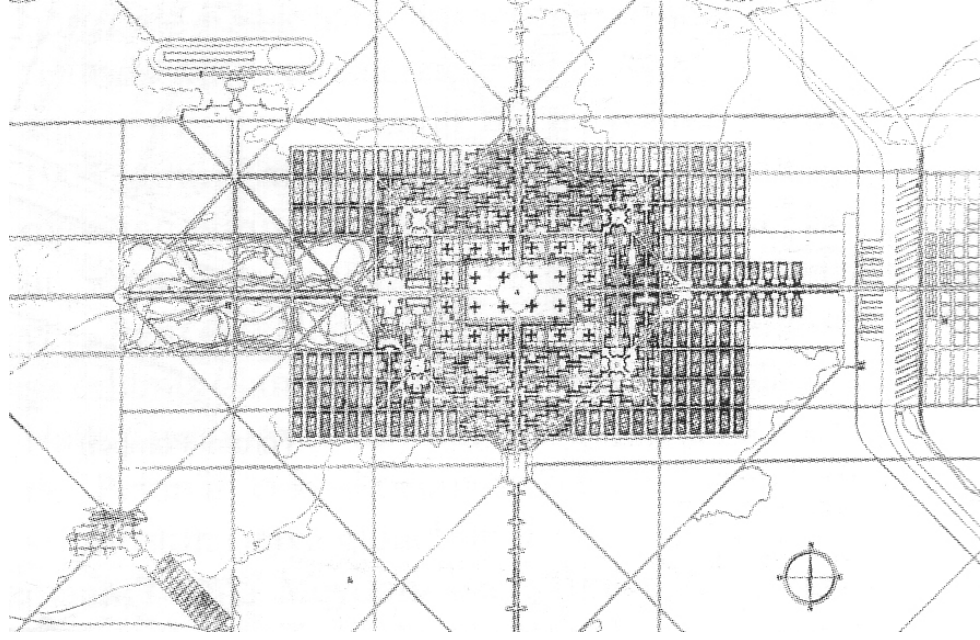
Şekil.2.32. Kabe, Mekke

Batı kentlerinde gelişim meydan olgusu terk edilmeksizin sürmüş, adeta kentin oturma odası, buluşma avlusu niteliğini sanayi dönemine kadar sürdürmüştür. Barok dönemde ise anıtsal ölçekte aksların açıldığı devasa meydanlar imparatorluk devletlerinin gücünü temsil etmeğe de başlamıştır.

Frank Lloyd Wright, 1931-1935 yılları arasında oluşturduğu Broadacre City ütopyasında, kenti doğanın içinde dağıtmayı düşlemiştir. Wright'ın bu konuyla ilgili bir yazısı "Gözden kaybolan kent" (The Disappearing city) başlığını taşır. Bu ütopya gerçekleştiğinde kent o kadar yayılmış olacaktır ki, onu meydanlar da toplama olanağı bulunmayacaktır. Bu da meydanın ölümü demektir. Bir başka meydansız kent de, Le Corbusier'nin, 20. yüzyılın ilk yarısında geliştirdiği "Üç Milyonluk Çağdaş Bir Kent" ütopyasında ve onun, Paris'in göbeğine, kentin en eski tarihsel merkezine uyarlanmış biçimi olan Voisin Planı'nda karşımıza çıkmaktadır. Ünlü mimarın bu önerisi, kent kavramını çok değiştirmiş, yalnızca Ortaçağ'dan kalma, eğri-büğrü, sağlıksız binaları yıkmakla kalmamış, geleneksel sokakları, caddeleri, meydanları da ortadan kaldırmıştır. Ancak "Üç Milyonluk Çağdaş Kent" projesini yakından incelediğimizde, eski meydanları yok eden Le Corbusier'nin her biri altmış katlı yirmi dört gökdelenlerden oluşan yerleşme önerisinin, merkezindeki mekânın, kentin merkez tren garını da içeren bir meydan olduğu izlenimi edinilmektedir.(Tümer, 2007,s.26)



Şekil 2.33. Le Corbusier "Üç Milyonluk çağdaş bir kent" Ütopyasının Perspektif Görünüşü



Şekil 2.34. Le Corbusier “Üç milyonluk çağdaş bir kent” ütopyasının planı

### 2.3.2. Yaya Yolları

Yaya yolları, kent içi yollarda, platform iki kenarında, yayalar için yol boyunca yürümeyi temin amacıyla yapılan kısımlardır. Taşıtların kolaylıkla çıkmalarına mani olmak için kaplamadan daha yüksek kotta inşa edilir ve bunun için 18~20 cm'lik yükseklik farkı uygun görülmektedir. Yağış sularının birikmesine engel olmak bakımından kaplamaya doğru hafif şekilde eğimli yapılan yaya kaldırımları sürekli olarak temiz bulundurulmalı ve yüzeyleri kolaylıkla kaymayı önleyecek şekilde pürüzlü bir kaplamayla kaplanmalıdır. (Web İletisi 23)

Yaya kaldırımlarının genişliği, yaya trafiğinin yoğunluğuna ayrıca, taşıtlara ait kısım olan platform ile kenarda binalar arasında kalan serbest açıklığa bağlı olarak değişebilmektedir. Genellikle 1.5~6 metre arasında değişmektedir. Genişliğin tayini sırasında 1 metre genişlikteki yaya kaldırımının 35~50 yaya/dakika'lık bir kapasite gösterebileceği öngörülmektedir. Alışveriş bölgelerinde bu şekilde hesaplanan genişliğe 1 metrelik ilave yapılması uygun görülmektedir. Yaya kaldırımları için minimum genişlik ise ana caddelerde 2.5~1.75 metre, ikinci derece yollarda ise 1.5~1.75 metredir. Sinema ve tiyatroların toplandığı eğlence merkezlerinde, okul ve terminal önlerinde yaya kaldırımı genişliği mümkün olduğunca fazla tutulması önerilmektedir. Ayrıca, mümkünse genişlik bakımından elverişli olan yerlerde

bordür ile yayalara ait kaldırım arasına yeşil bant (çim şeridi) yapılması uygun görülmektedir. (Web İletisi 23)

Yaya Hakları Derneği Tüzüğünde ‘yaya yolları yayalarıdır’ başlığı adı altında öneriler getirilmiştir. Alınan önerilerden bazıları şöyledir :

Bütün kentsel yerleşim alanlarında gereği kadar ve standartlara uygun güvenli yaya yolları, bir yaya hakkıdır. Motorlu araç ve her türlü fiziki engellerin (direk, levha, tabela, ağaç ve alçak dalları, dikenli bitki ve teller) insani ölçü ve rizikoları göz ardı edilmeksizin yayalara özellikle görme engellilere güven içinde yürütme olanağı sağlanarak yeniden düzenlenmesi, yaya mekânlarının herkes tarafından eşit kullanılabilir hale getirilmesi gerekir. Yaya yollarında insani ve hijyenik koşullar dikkate alınarak yerleşik çöp bidonu ve çöpsü atıklardan arındırılmalıdır. Yaya yollarına ve yayaların üstüne toz, çamur ve kirlı su sıçramasına önlem alınması gerekir. Yaya geçitlerinde geçiş üstünlüğünün yayalara ait olması evrensel gerçeğinden yola çıkarak yayalara, uyarıcı ve gereksindiği kadar geçit düzenlenmesi yapılmalıdır. Bütün geçitlerde yaya geçitli, çizgi ve levhalarının bulundurulması şarttır. Okul çevrelerindeki bütün yollarda, hız kesici tümsek ve hız indirimi levhalarının bulundurulması ve bu alanlarda denetimlerin eksiksiz sürdürülmesi gerekir. Işıklı kavşaklarda geçiş sürelerinin yaya insan, çocuk, yaşlı, hamile, çocuklu ve özürllüer dikkate alınarak düzenlenmesi gerekmektedir. Flaşöre (yanıp-söner) çevrilmiş kavşaklarda, yayalara güvenceli geçiş sağlayan yeşil ışık yakma düğmeleri sağlanmalıdır. Alt ve üst yaya geçitlerinde, özellikle yaşlı ve özürllüer için uygun eğimli yol, yürüyen merdiven ya da asansör olanaklarının geliştirilmesi gerekir. Araç trafiğinden arındırılmış güvenli yürüme, alışveriş ve dinlenme alanlarının oluşturulması gerekir. Ve bu yaya alanlarına uyumlu bitki, ağaç ve sanatsal yapılarla görsel çekicilik kazandırılması, sürekli olarak atıklardan arındırılması, güvenli aydınlatılması, onarımlarının da insan varlığı göz ardı edilmeden uygun zamanlarda yapılması gerekir. Kentlerin en devingen gerçek sahipleri olan, insanlar arasındaki iletişimi arttıran, kentsel kültüre katkıda bulunan yayalar için sağlıklı yeşil kuşaklar, park ve bahçeler, çocuklara güvenli oyun, spor, gezinti, dinleti ve izleme-seyir alanları düzenlenmesi önerilmektedir(Web İletisi 22).

### 2.3.2.1. Pasajlar

Pasajın Türkçe deki anlamı, 'İçinde dükkanlar bulunan, üzeri kapalı veya açık çarşı' olarak tanımlanmaktadır. İnsanlara, yollarını kısaltmak sureti ile bazı kolaylıklar sağladıkları zaman, dükkanlı pasajlar, çekici bir kuvvete sahiptirler. Bu pasajlar, bir ulaşım yolundan diğerine, bütün bir yapı adasının içinden geçtikleri zaman ideal bir şekil alırlar. Yapı adaları içinde, evvelce yalnız aydınlık olarak kullanılan avlular da bu suretle küçük çarşı meydanları olarak canlanmaktadır.

Yayalar içinde, taşıt ulaşımı bulunmayan, tehlikesiz ve rahatsız edilmeden, istediği kadar vitrinlerin önünde durabilecekleri bu dükkanlı geçitler, çarşı yolları olarak gelişmektedir. Dükkanlı geçitlerin, mevcut ticaret yolları kenarından girişleri iyi planlanırsa, ulaşım yollarındaki ticaret hayatının büyük bir kısmını kendisine çekebilme ve kısa zamanda kuvvetle bir alış-veriş merkezi olarak gelişebilmektedir (Aru, 1965,s.47).

Türkiye'de pasajlar büyük kentlere ait bir yapı biçimi olarak tanımlanmıştır ve Türkiye'nin ilk alışveriş merkezleri olma görevini üstlenmişlerdir. Mimari özelliklerinin yanı sıra, hala yaşıyor olmaları, alışverişin canlı olması, kalabalıkları çekiyor olmaları gibi kriterler göz önüne alındığında, Türkiye'nin bu kapsamdaki en önemli pasajlarının İstanbul'da Beyoğlu'nda olduğu görülmektedir. Bunlar çoğu günümüzde de kullanılmakta olan çeşitli alışveriş, yeme-içme ve kültür faaliyetlerini barındıran çarşılar olarak hizmet vermektedir.



Şekil 2.35-36. Markiz Pasajı, Beyoğlu, İstanbul



Şekil 2.37. Çiçek Pasajı, Beyoğlu, İstanbul



Şekil 2.38. Avrupa Pasajı, Beyoğlu, İstanbul

### 2.3.2.2. Geçitler

Yayaların kullandığı geçitler iki başlık altında toplanabilir. Bunlar alt geçitler ve üst geçitler olmak üzere iki başlık altında aşağıda açıklanmaya çalışılacaktır.

#### Alt Geçitler

Kentlerin tarihi merkezlerinde, yaya ve taşıtlar ilişkisi bakımından , özel mülkiyete tabi olmadan yolların altında, kamu için bir planlama yapmak her zaman mümkün olmaktadır. Bunlar genellikle yer altı geçitleri ile sağlanabilmektedir.

Motorlu taşıtları alt seviyeye indirmek için gerekli olan rampaları, eski kentlerin içinde düzenlemeye imkan olmadığından, yayalar için alt seviyede geçitler ve çarşıların tesisi daha kolaydır. Özellikle, yol kavşaklarındaki yaya ilişkisini kısa merdivenler yapmak şartı ile, alt seviyeye indirmek, üst seviyedeki taşıtlar ilişkisini ferahlatır. Yer altında düzenlenecek dükkan grupları, eğlence ve dinlenme yerleri, alt geçitleri yayalar için çekici bir hale getirmektedir(Aru, 1965,s.52).

Günümüzde ise alt geçit için zeminin, topografyanın veya yol genişliğinin uygun olmadığı yerlerde genellikle geniş taşıt aksları altında yerel yönetimlerce konumlandırılmaktadır.



Şekil 2.39-40. Alt Geçit, Bağdat Caddesi, İstanbul

### Üst Geçitler

Üst geçitler, trafik yoğunluğunda yaya hareketinin kesintiye uğramaması için bir önlem olarak tanımlanmış yaya ulaşım mekânlarıdır.

Ancak bu yaya üst geçitleri, tırmanma güçlüğü nedeniyle yayalarca kullanılmak istenmemektedir. Bu çok doğaldır, çünkü yapılan araştırmalara göre, üst geçitten karşıdan karşıya geçmek için yayanın enerji kaybı 9 birim, alt geçitte 6 birim, hemzemin yaya geçidi için ise yayanın enerji kaybı yalnızca 1 birim olarak saptanmıştır(Web İletisi 23).

Oysa trafik ışıklarıyla, hem ışığın olduğu kavşakta yayaların güvenle ve düzayak karşıya geçişi sağlanırken, duran trafik nedeniyle ışıklardan itibaren kilometrelerce uzunluktaki yolun pek çok noktasından yayalar için daha güvenli geçiş olanağı yaratılmaktadır.

Özellikle kentin merkezi bölgelerindeki üst geçitler, kent merkezindeki yaya hareketini güçleştirmeleri ve kısıtlamalarının yanında, görsel olarak kenti çirkinleştirmekte, yağışlı havalarda merdivenlerde düşme tehlikesi yaratmakta, geçit ayakları yaya kaldırımını engellemekte, altlarına salaş ve çoğu kaçak ticarethaneler açılarak kamusal ulaşım altyapıları özel kullanımlara ayrılmaktadır. Hareket kısıtlılığına sahip özürli kişiler için ise, eğer asansör gibi tedbirler alınmamışsa bu geçitlerin kullanımı olanaksız hale gelmektedir. Yani pek çok açıdan üst geçitler kullanışsız ve sorunlu bir uygulama olarak görülmektedir.

Tarihte farklı misyonlara hizmet etmek amacı ile farklı üst geçit tipolojileri de görülmüştür. Örneğin Floransa'da Medici sarayını nehrin diğer tarafına bağlayan Ponte Vecchio köprüsü sokak kotundan halkın ulaşımına olanak sağlarken, üstten derebeyinin iç ulaşım ağını oluşturmaktadır.



Şekil 2.41. Üstten İç Ulaşım Köprüsü, Floransa Şekil 2.42. Ponte Vecchio Köprüsü Üzeri ,Floransa



Şekil 2.43-44. Ponte Vecchio Köprüsü,Floransa

### 2.3.2.3. Arkatlı yollar

Yol mekânını genişletmek gayesiyle, bir ara çözüm şekli olarak, bazı kentlerde yol kenarlarında arkatlar planlanmış ve uygulanmıştır. Mevcut binaların altları oyulmuş ve bu yeni şekle göre yapılarda değişiklikler yapılmıştır. Bu suretle tarihi yol mekânlarının ahenkli görünüşleri korunmuş ve ölçeksiz yol genişlemeleri sağlamak için binalar yıkılmamıştır. Bir nevi arkatlı yollar, zamanla artan taşıt trafiği karşısında alış-veriş yolu karakterini kaybetmekte, arkatlar altındaki yaya kaldırımları yalnız yaya ulaştırmasına hizmet etmekte, eski tarihi kentlerde olduğu gibi, pazar meydanları kenarlarında üzeri örtülü alış-veriş kaldırımları mahiyetini alamamaktadır.

Günümüzde de bir çok örneğini gördüğümüz bu arkatlı / kolonatl yollar, içerisinde küçük alışveriş dükkanlarını barındıran ve yaya aksını çeşitlendiren mimari bir öge olarak kendini muhafaza etmektedir.



Şekil 2.45. Arkatlı Yaya Kullanım Mekânları, Floransa

### 2.3.2.4. Rampalar ve Merdivenler

Farklı kotları birbirine bağlayan rampalar, kentler kurulduğundan beri önemli işlevler görmüştür. İki kotu birbirine bağlayan öge rampa iken merdivenler gerek mekânsal gerek yaya ulaşımı açısından mekân sınırlayıcı rol oynamaktadırlar. Rampalar Arkaik çağdan beri kent, kentsel ölçekteki yapı kurgularının yaya aksında önemli yer tutmaktadır. Babil’de, Maya, Aztek, İnka, Mısır yerleşkelerinde rampalar kullanılmıştır. Toplu hareket eden insan gruplarının güvenli olarak farklı kotları arasındaki bağlantısını rampalar sağlamışlardır. Günümüzde de modern kent meydanları ve yaya akışlarında kotları bağlayıcı unsur olarak hala kullanılmakta ve

geçerliliğini sürdürmektedir. Günümüzde yürüyen merdivenin işlevini geçmişte rampaların sağladığı görülmektedir.

Bugünün şartlarında rampaların ve merdivenlerin işlevsel özellikleri bir özür, bir yaşlı ve bir çocuk için çok daha önemlidir. İnşa edilmiş çevredeki olumsuz şartlar bir kısım insanları engelleyip onların hayata ve topluma katılmalarını önleyebilmektedir (Web İletisi 21).



Şekil 2.46. Babil'in Asma Bahçeleri



Şekil 2.47. Rampasız kaldırım

Evinden çıkıp toplum hayatına katılmaya, üretken olmaya hazırlanan hiçbir insan için kentsel çevrenin engelleyici olmaması öngörülmektedir. Belli standartların uygulamaya konulmasıyla özür, ağır sakat veya tekerlekli sandalyeli insanların rahat hareketine imkan veren bir kentsel çevre elde edilebilmektedir (Web İletisi 21).

Bu bağlamda çeşitli fiziksel engelleri olanlar, yaşlılar, çocuklar ve çocuklular tarafından yaya kaldırımlarının başlangıç ve bitişlerinde araç yolu ile bağlantı noktalarında rampalar uygulanması uygun olmaktadır. Kimi durumlarda ise rampalar estetik olarak bina içlerinde de kullanılabilir. (Şekil 2.49)



Şekil 2.48. Bina Girişindeki Rampalar



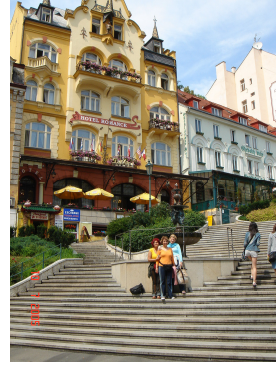
Şekil 2.49. Bina İçerisinde Rampa

Rampa eğimleri %5 ile %10 arasındadır. Rampa genişlikleri 130 santimetrenin altına düşürülmesi uygun görülmektedir. Sabit rampaların düzenlenemediği yerlerde seyyar rampalar da kullanılabilir (Web İletisi 21).

Mimari elemanlar olan merdivenlerin uygulanmasında estetik kaygılar gözetildiği takdirde bölgeye görsel katkı da sağlamaktadır. İtalya'nın Roma kentindeki İspanyol merdivenleri ise buna en güzel örnektir. Dört mevsim turistlerin ve yerli halkın ilgi odağı olan İspanyol merdivenleri insanların oturup dinlendiği, şarkılar söylediği, bir şeyler yediği bir mekân durumundadır.



Şekil 2.50. İspanyol Merdivenleri, Roma



Şekil 2.51. Merdivenler, Prag

#### 2.4. Yaya Ulaşımı ve Kentler

Yaya ulaşımı ile başlayan insanlık tarihindeki ulaştırma pratiğinin, ilk kentlerden başlayarak kent kurgusunun yaya trafiğine göre oluşturulduğu görülmektedir. Ancak giderek atlı araba vb. taşıtların Antik çağdan başlayarak kent içine girişi ile yaya-taşıtların ayrımı düzenlenmesi gereken bir problem haline gelmiştir.

Pompei kenti taşıtlar için “tahditli yol” yaya kaldırımı olgularının çok açık izlenebildiği kent kalıntılarıdır. Lastik tekerlekli ve çok daha hızlı taşıtların trafiği ise olağan dışı riskleri yayalar için gündeme getirmiştir. Kent içinde hıza bağlı olarak pek çok önlem alma gereği doğmuştur. Artan taşıtların hızı ve getirdiği erişilebilirlik olanakları ise giderek kentlerin biçimlenişinde taşıtların trafiği planlamasını ön plana çıkarmıştır. Bu durum önceleri giderek yayaların aleyhine gelişen taşıtların park, tıkanıklık vb. gibi sorunlar nedeni ile kent merkezlerinde taşıtların sınırlanması, yaya alanları, yayalaştırma gibi algıları ülkelerin gelişmişlik durumlarına göre gündeme getirmiştir.

## 2.5. Kentsel Tasarımda Yayalaştırma Kavramı

20. yüzyılın ilk yarısındaki hızlı sanayileşme nedeniyle nüfusun kır-kent dengesi bozulmuş bu durum beraberinde hızlı kentleşmeyi getirmiştir. Yeni sanayi iş alanlarına işçi göçü teşvik edilmiş ve bu göçler tüm yüzyıl boyunca değişik neden ve şekillerle sürmüştür (Çınaroğlu, 2002,s.35).

Kentler bu hızlı iç göç akını nedeniyle, halen ülkemizde ve sanayileşmesi süren ülkelerde toplumsal sıkıntıları ve gelişmenin beraberinde getirdiği sorunları yaşamaktadır. Bu olumsuzluğu giderebilmek 21. yüzyıl kentini yaşanabilir, uyumlu, güzel ve sağlıklı hale getirebilmek gerekli kararları bu günden vermek gerekmektedir (Ulaştırma Şurası, 1998,s.51).

Kent merkezlerinin doğal olarak kentlerin merkezlerinde ve ana yolların kenarlarında geliştiklerini görmekteyiz. Yaya yolları bu alanı çevreleyen konut alanlarından merkeze ulaşımın kolay sağlanması açısından önemli bir yer tutmaktadır (Çınaroğlu, 2002,s.35).

Çağdaş kentlerde kimi durumlarda merkezlerdeki yoğun yaya hareketleri ile taşıt trafiği iç içedir. Bu durumun hem taşıt kullanıcıları hem de yayalar için rahat kullanımı güçleştirdiği ve her iki kentli kullanıcı grubu için de tehlike arz ettiği gözlemlenmiştir. Bu tür yoğun kent merkezi sıklıklarında tüm dünyada belediyelerce ve zaman zamanda kent plancıları tarafından önerildiği biçimde “yayalaştırma” uygulamaları yapılmaktadır.

İlk olarak 20.yüzyıl başlarında Avrupa’da görülmeye başlayan yayalaştırma çabaları, çoğunlukla taşıt trafiğinin rahatsız edici yapısından kaynaklanmıştır. İlk başlarda yayalaştırma çabalarının, alış-verişe gelenlerin sayısını azaltacağı endişesi duyulmuş sonraları yapılan uygulamaların başarı getirmesi üzerine bu endişe ortadan kalkmıştır. Bunun üzerine yayalaştırma çalışmaları hızla diğer kentlerde de uygulanmaya başlayarak hızla yayılmıştır. 1930’larda ilk olarak bağımsız yaya yollarıyla tasarımıyla ilgili planlar üretilmeye başlanmıştır (Kuntay, 1994, s.7).

Yayalaştırma, kent yollarından bir bölümünün yalnızca yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzenlemeler ve tasarımla yürümeye, yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılmasıdır (Keleş, 1980). Kaldırımların genişliğinin yaya yoğunluğunu kaldıramadığı durumlarda, yayaların daha güvenli bir şekilde hareket edebilmesi için

bazı sokaklarda kaldırımları genişletip araç yolunu daraltma veya yolun tamamen araç trafiğine kapatılması yoluna gidilmektedir (Döllük, 2005,s.36).

Yayalaştırma sonucu oluşturulacak yaya bölgeleri tanım olarak; alışveriş merkezlerinde alanın günün belli saatlerinde taşıt trafiğine kapatılması; konut yerleşim alanlarında motorlu taşıt trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ile oluşturulan, çeşitli yaş gruplarındaki insanlar güvenli, rahat hareket olanağı sunan, çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık-yeşil alanlardır (Zafer,1996).

Alışveriş sokakları, yani iki yanı dükkânlarla çevrili ve perakende ticaretin yapıldığı yayalaştırılmış sokaklar için, kullanılan 'pedestrian mall' tabirini, Rubenstein 'gölge veren ağaç sıralarının sokak boyunca devam ettiği ve insanların yürüyüş yaptıkları gezinti alanı veya promenade şeklinde kullanılan geleneksel tarzdaki alanlar' şeklinde tanımlamaktadır. Bugünkü kullanım şekliyle mall'lar, alışveriş sokakları olarak tanımlanmakta ve şehrin merkezi iş alanında yaya öncelikli yeni bir çeşit sokak veya lineer bir meydan olup toplu taşıma ile mutlaka desteklenmektedir (Rubenstein, 1992).

Yaya aktivitesinin yoğun olduğu ve çevresel imajın vurgulanmak istendiği tarihi kent merkezinde yapılacak yayalaştırma çalışmaları, tarihi dokunun korunması, insani ölçeğin kaybedilmemesi, yayanın güvenliğinin sağlanması ve daha iyi çevresel koşullar yaratacak alanların oluşturulması için atılmış önemli bir adımdır (Kavi, 2003).

Yayalaştırma, özellikle uydu kentlerdeki alışveriş merkezleri karşısında önemini yitiren kent merkezlerinin yeniden odak alanlar olmalarını sağlamak açısından önemlidir. İyi bir yaya sistemi, otomobile bağımlılığı azaltmakta, insan ölçeği ile ilişki kurulmasını, ticari faaliyetlerin ve çevresel kalitenin artmasını sağlamaktadır (Döllük, 2005,s.37).

Yayalaştırma yapılan veya yapılmak istenen bölgelerde bazı işlevsiz, boş olan alanların birtakım fonksiyonlar atanarak, yaşatılarak insanlar için çekici, zevkli mekânlar haline getirilmesi önerilmektedir. Yayalaştırılmış bölgelerde bir kısım işlev dönüşümleri de mümkün olmaktadır. Restaurant, kafe, alışveriş mağazaları gibi mekânlar daha çok ilgi çekmekte ve rant artmaktadır. Bu durumda yayalaştırma yapılırken, yayalaştırılmış mekânları besleyen fonksiyonlarda önem kazanmaktadır.

### **2.5.1. Yayalaştırma Biçimleri**

Yayalaştırma dünyada üç farklı şekilde uygulanmaktadır. Bunları

- Tamamen yayalaştırma,
- Kısmen yayalaştırma,
- Araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma şeklinde sınıflandırabiliriz.

#### **2.5.1.1. Tamamen Yayalaştırma**

Turizm ticaret alanlarında araç yollarının tamamen trafiğe kapatılarak yaya mekânından taşıtların arındırıldığı durumdur. Bu yayalaştırma biçiminde, alış veriş mekânına taşıt girmemekte, yaya rahatlıkla alış verişini yapabilmekte ve gezebilmektedir. Bu mekânı daha önce kullanabilen taşıtlar için yeni yol düzenlemelerine gidilmektedir. Ancak, yaya ile taşıt yolları arasındaki ilişkinin en uygun şekilde çözümlenmiş olması gerekmektedir (Aru, 1965,s.57).

Özellikle tamamen yayalaştırmada servis beslemesi büyük önem taşımaktadır. Günün belirli saatlerinde ve/veya belirli araçların sahaya kontrollü kabulü gerekmektedir. Buna uygun fiziki planlama ve alt yapı gereksinimi önemlidir.

#### **2.5.1.2. Kısmen Yayalaştırma**

Kısmen yayalaştırma tanımı, turizm ticaret yolunun bir şeridinin veya tamamının belirli zaman aralığında trafiğe kapatılması olarak tanımlanabilir. Bu tür uygulamalar turizm ticaret alanlarında hem yaya hem de araç trafiği yoğunluğunun az olduğu yollarda yapılması doğru bulunmaktadır. Yapılacak uygulamanın belirlenebilmesi için detaylı bir alan araştırmasının yapılması gerekmektedir. Bu nedenle araç yoluna ilişkin en yoğun yaya kullanımını saatlerinin tespit edilerek, yaya sayımları yapıldıktan sonra kapatılması gereken zaman aralığı ve yolun hangi kısımlarının kapatılması gerektiği belirlenmesi uygun görülmektedir (Çınaroğlu, 2002,s.39).

Önemli planlama alt yapısı, analiz, yaya/taşıtların sayımlarına göre düzenleme gerekliliği vardır.

### **2.5.1.3. Araç ve Yayanın Birlikte Olduğu Yayalaştırma**

Yayalaştırılacak yolda yapılan araştırma sonucunda, turizm-ticaret yolunun tamamen veya kısmen yayalaştırılmasının imkânsız olduğu sonucu ortaya çıkar ise, araç ile yayaların bir arada bulunduğu turizm-ticaret alanı uygulamaları çözüm olarak değerlendirilebilmektedir. Bu durumda taşıt hızını düşürücü önlemler almak gerekebilecektir. Alınması gereken önlemler;

- Uygun noktalara trafik lambaları konulması,
- Zemin kaplamalarına farklılık getirmek suretiyle taşıt hızını düşürme,
- Yollarda çeşitli şekillerde daralma ve genişleme yaratmak suretiyle taşıt hızını düşürme,
- Taşıt ve yaya yolunun çeşitli ayrıcalıklarla ayrılması, ağaç, değişik bitkisel elemanlar, yapay elemanlar gibi yayaların güvenliğini sağlayacak önlemler sıralanabilir (İlze, 1996,s.20-21).

Kent A. Robertson fikrini; “bu yollarda trafik tek bir şeritten akar ve tek yönlüdür, bu yollar tasarlanırken yaya ölçeği daha önceliklidir, çevrenin kalitesi diğer araç yollarına nazaran daha yüksektir, sürücülerin hız sınırını korumaları için trafiği yavaşlatma teknikleri kullanılır” diyerek ifade etmiştir. Bu tanıma benzer bir uygulama olarak Bağdat Caddesi gibi birden fazla şerit ile tek yönde akan trafikte önerilebilmektedir.

Bu tür yol uygulamalarında kentsel alanda trafiğe kısmen kapatılmasının mümkün olmadığı durumlarda, eğer yol genişliği müsaitse yaya yolu genişlikleri artırılarak çözüm aranmaya çalışılmaktadır. Trafikin tek yönlü olarak planlandığı yolların yer aldığı kentsel alanlar, genellikle yoğun bir şekilde yapılaşmış ve çevresinde ring yolu oluşturulması fiziksel olarak mümkün olmayan alanlarda görülmektedir (Çınaroğlu, 2002,s.39). Bağdat Caddesi buna iyi bir örnektir.

### **2.5.2. Dünyadan Bazı Yayalaştırma Çalışmaları Örnekleri**

Dünyadan farklı örneklerde yaya ve kent merkezlerini incelediğimizde yayalaştırmanın yaya hareketlerini rahatlatmak amacı ile önemli sayıda örnekte uygulandığını görmekteyiz. Yayalaştırma uygulamaları farklı ülke örneklerinde nedenleri ve sonuçları ile bu kısımda incelenecektir.

### 2.5.2.1. Almanya'daki Yayalaştırma Çalışmaları

Dünyada yayalaştırma faaliyetleri, ilk kez 1926 yılında Batı Almanya'nın Essen kentindeki "Limbecker Strasse" ile başlamıştır (Rubenstein,1992). Batı Almanya, kent merkezlerindeki yaya sokaklarının sayısını, hızlı bir şekilde arttıran ilk Avrupa kentlerinden biri olmuştur. Bunun ana sebepleri:

- Savaş sonrası şehri yeniden inşa çalışmalarının daha modern bir anlayışla o çağa uygun tasarımlar gerçekleştirmelerinin sağlanması,
- Araçların daha rahat kullanılabilmesi için daha geniş yollar inşa edilerek kentteki trafik akış sisteminin değiştirilmesidir.

Bunun sonrasında kent merkezindeki dar yollar araçlar için önemini yitirerek yayalara terk edilmiştir (Robertson,1994). Kiel, Bonn, Essen, Colongne ve Wilhelmshaven kentleri merkezlerindeki sokaklarını motorlu taşıtlara kapatan ilk kentlerdendir. Kentteki trafik akışını düzenlemek ve kent merkezini korumak yaya sokaklarının doğuşunun iki önemli sebebinin oluşturmuştur (Döllük,2005,s.44).

Birçok kentte yaya sokağının ilk doğuşu, tarihi kent merkezlerindeki ana caddelerin yayalaştırılması ile başlamıştır. Merkezdeki bu ana caddenin görevini üstlenmek üzere, şehri çevreleyen ortaçağdan kalma duvarların kenarından bir çevre yolu geçirilerek sorun giderilmeye çalışılmıştır. Bu şekilde yenilenen kentlerin birçoğunun Kuzey Almanya'da bulunmasının sebebi savaş sonrası yıkımın bu kentlerde daha fazla olmasından ve endüstrileşme faaliyetlerinin ilk bu kentlerde başlamasından dolayıdır. 1960 yılında 35 Alman kent merkezlerindeki caddeler yayalaştırılmıştır (Hadju, 1988,s.325).

Münih'in ünlü yaya caddesi Neuhauser(Şekil 2.53) ve Kaufinger(Şekil 2.52) caddelerinin birleşiminden oluşur. Bu caddeler aynı zamanda Marienplatz ve Stochus Karlsplatz meydanlarını birbirine bağlamaktadır (Warren,1977). Zurih'deki Bahnhofstrasse de yoğun kullanıma sahip Almanya'nın yayalaştırılmış sokakları arasında yer alır.



Şekil 2.52. Kaufinger Caddesi, Münih



Şekil 2.53. Neuhauser Caddesi, Münih

Batı Almanya'nın ikinci kuşak yaya sokakları ise 1960 başlarından 1980 ortalarına kadar ki dönemde oluşmuştur. Ancak zaman içinde değişen insan alışkanlıkları ile bu yaya sokaklarının kullanılma amacı değişmiştir. İnsanların rekreatif ihtiyaçlarını bu caddelerde karşılamaya başlamaları sonucunda çevre koşullarını daha üst bir kaliteye ulaştırmak için; kent merkezlerinin görünümünün restorasyon çalışmalarıyla yenilemesi, tarihi anıt ve yapıların koruması ve bu sokaklara insanların daha kolay ulaşabilmeleri için trafiğin serbest olduğu bölgelerle bütünleştirilmesi ihtiyaçları doğmuştur. Kent merkezinde gerçekleştirilen bu çalışmalar sonucunda kent merkezinin sosyal buluşma mekânı rolünü üstlenmesi sağlanmıştır (Hadju,1988,s.330).

Yayalaştırılmış sokakların rekreasyon alanı olarak kullanılmalari da bu girişimlerin bir sonucudur. Bu tarihten sonra tasarımda konfor, peyzaj ve insanları çeken aktiviteler üzerinde durulmuştur. İlk dönem yaya sokaklarında elde edilen ekonomik başarı sonucunda 2.dönemde önem kazanan kent merkezlerinin fiziksel, tarihsel ve sosyal çevresini iyileştirme çalışmaları ile yaya sokakları hızlı bir şekilde çoğalmaya başlamıştır. Bu sayede 1971 de Alman kent merkezlerindeki yayalaştırılmış sokak sayısı yaklaşık olarak 370'e ulaşmıştır (Hass-Klau, 1990,s.204).

En çok bilinen ve en popüler kent merkezi yaya alanlarından biri Batı Almanya'daki dördüncü en büyük kent olan Colonge'nin, Rhine nehri bölgesindedir. Colonge savaş sırasında harap olmuş, kent yapılarının %80'i yıkılmıştır. Savaş sonrasında kent merkezinin yeniden inşası sırasında, dar ortaçağ sokak dokusuna sahip çıkılmış ve binaların restore edilmesi yoluna gidilmiştir. 1950'lerde yeniden inşa çalışmaları sırasında, dar sokakları araç trafiğine kapatmak veya önemli alışveriş sokaklarını

günün belli saatlerinde araç trafiğine kapatmak gibi, birçok yayalaştırma şeması denenmiştir.

1960'ların başında Schildergasse ve Hohe Strasse Avrupa'daki en başarılı yayalaştırılmış sokaklardır (Brambilla ve Longo,1977,s.73).



Şekil 2.54. Schildergasser Caddesi



Şekil 2.55. Hohe Caddesi

Almanya'da yayalaştırmanın bir diğer amacı mimari mirasın korunması ve bakımındır. Almanya'da tarihi yapıların korunmasına büyük önem verildiği ve bu konuda ciddi paralar harcandığı bilinmektedir.

### 2.5.2.2. İsveç'teki Yayalaştırma Çalışmaları

İsveç'te kent merkezleri 1950'lerden itibaren özel otomobiller tarafından işgal edilmeye başlanmıştır. Özel otomobil kullanımındaki artış kültürel, ekonomik ve fiziksel çevreyle uyumsuz bir hale gelmiştir. Özel otomobillerin birçoğu yaya hareketini ve toplu taşımayı verimli hale getirmek için dizayn edilmiş iken şehir merkezlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Dar sokaklar araç trafiği ile tıkanmış, gürültü ve hava kirliliği yüksek seviyelere ulaşmış, tarihi binaların korunması güçleşmiş, yürümek giderek tehlikeli bir aktivite haline almış ve gelecek nesiller için şehir merkezleri yaşam alanı olma özelliğini kaybetmeye başlamıştır (Robertson, 1994, s.54).

Bu problem ışığında, 1960–1970 yılları arasında birçok İsveç şehri trafik yönetimi planlaması hazırlamıştır. Şehrin ticari merkezinde bazı caddeler yayalaştırılmıştır. İsveç'te 1961'de Lund, Stockholm, Gothenburg ve Helsingborg'un ana caddelerinde ilk olarak otomobil girişi yasaklanmış ana caddeler yayalaştırılmıştır. 1970'lerde 35

kent daha yayalaştırılmış caddelere sahip olmuştur. Bugün 100'den fazla İsveç kent merkezinde yayalaştırılmış caddeler mevcuttur (Robertson, 1994, s.55).



Şekil 2.56-57. Stockholm Kent Merkezi Yayalaştırılmış Sokaklar

Seneler geçtikçe yayalaştırılmış sokaklar kentlerin gerekli bileşenleri arasına girmeyi başarmıştır. Ulaşım ve alışveriş tercihlerindeki değişimine nazaran İsveç halkı yayalaştırılmış sokakların, çeşitli perakende ihtiyaçlara cevap verecek şekilde organize edilip tasarlanmasını istemektedir. Kent dışındaki alışveriş alanları ve kent merkezindeki yayalaştırılmış sokaklar bir rekabet içerisindedir. Bu sebepten dolayı 1990'lar sırasında bazı kentler, yayalaştırılmış sokaklarında değişikliklere gitme kararını almıştır (Döllük,2005,s.61).



Şekil 2.58. Stockholm Kent Merkezi Yayalaştırılmış Bir Sokak

### 2.5.2.3. A.B.D' de Yayalaştırma Çalışmaları

Avrupa'daki uygulamalardan farklı olarak Amerika'da yayalaştırma uygulamalarına, kent merkezinde gerileyen perakende ticaret fonksiyonlarının ekonomik açıdan şehir dışındaki alışveriş merkezleri karşısında rekabetini sağlamak amacıyla başlanmıştır (Francis,1978,s.23).

Perakende ticaretin şehir dışına kayma nedeni ise otomobilin kullanılmaya başlanmasından sonra gerçekleşmiştir. 1900'lerde Amerika'daki otomobil sayısı 8000 iken, 1920'lerde 8 milyona, 1929'da ise 23 milyona ulaşmıştır. 1929'da şehir merkezinde oturan 10.000 kişilik nüfusun %57'si otomobil sahibidir. Otomobil Amerikalıların yeni uğraşı haline gelmiştir. Bununla birlikte yol kenarı otelleri, araba ile girilen kafeler ve sinemalar gibi çeşitli mekânlar oluşmaya başlamıştır. Uzak mesafelere ulaşımın kolaylaşmasından ötürü ticaret de şehir dışına kaymıştır (Pitzer,2003,s.12-13).

Bugün A.B.D.'de kent merkezlerinde, komşuluklarda ve kent dışında yaşayan insanlar geçmişe oranla daha az yürümektedir. Bunun bir açıklaması insanların yürümeyi sevmemesi, tembellik ve/veya Amerikan halkı ve özel otomobilleri arasındaki bağılıktır. Bazı insanlar yürüme eylemini minimuma indirmeye çalışmaktadır, çünkü çoğu zaman eğlenceli gelmemektedir (Robertson,1994,s.2).

Gün geçtikçe artan motorlu araç sayısı şehirleri yayalar için daha zor yaşanır hale getirmeye başlamıştır. Bu duruma engel olmak amacıyla 1959'da Michigan-Kalamazoo'da iki yapı bloğu boyunca yolun trafiğe kapatılması Amerika'da yayalaştırma faaliyetlerinin ilk adımını oluşturmuştur. Bir sonraki yıl, 1960'da üçüncü blok, 1975'de ise dördüncü blok bölgesi bu alana dahil edilmiştir. Merkezdeki ana alışveriş caddesi bu uygulama ile ticaretin şehir dışına kaymasının önlenmesi ve şehir merkezindeki azalan yaya yoğunluğunun tekrar istenilen seviyeye ulaşması amaçlanmıştır (Rubenstein,1992).



Şekil 2.59. Kalamazoo Mall,1955

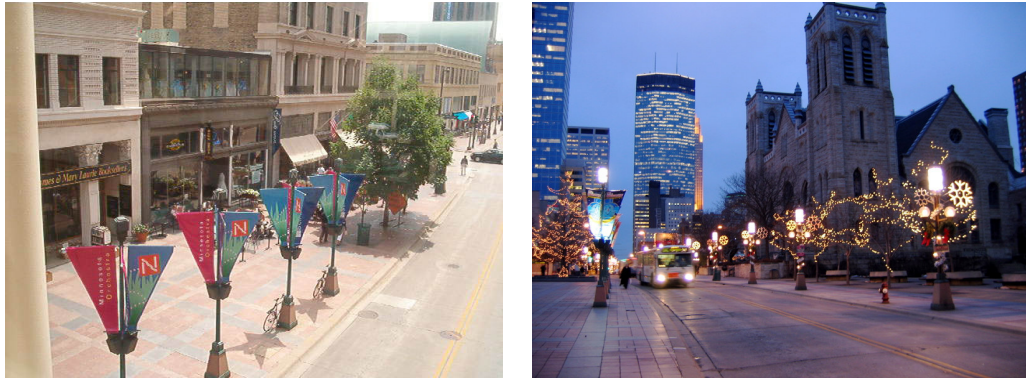


Şekil 2.60. Kalamazoo Mall, 1963

Şehir yapılan bu yatırımların karşılığını bulmuştur. Caddedeki perakende satışlarda ortalama %19 oranında artış gözlenirken, kent genelindeki artış oranı %10 olmuştur. Kalamazoo Mall bunu takip eden senelerde gerek dükkân sahipleri gerekse yayalar tarafından oldukça benimsenmiştir. 1996 yılında yapılan bir çalışmada yaya aksındaki boşluk oranının sadece %10 olarak çıkması Kalamazoo'nun başarısının devam ettiğinin bir göstergesidir (Çol,2004).

Kalamazoo'nun ardından 1960 ve 70'lerde, birçok şehirde perakende ticaret aktivitelerinin şehir merkezindeki devamını sağlamak üzere aynı yöntem uygulanmıştır. Trafiğe kapatılan caddenin zemin kaplaması değiştirilmiş, genellikle yoğun bir şekilde ağaçlandırılmış, çevreyi özgünleştirecek işaretler, aydınlatma elemanları, çiçeklikler, havuzlar, oturma yerleri ve diğer şehirselleştirme mobilyalarıyla donatılarak banliyödeki alışveriş merkezlerine benzer şartlar elde edilmesine çalışılmıştır. Fakat yeterince yaya kalabalığı sağlanamamıştır. Trafiğin kalkmasıyla birlikte caddelerin yaya mekânı görelisi olarak tenhalaşmıştır (Yılmaz,1992).

Bu uygulamalardan sonra, peyzaj mimarı Lawrence Halprin tarafından tasarlanan ve 1967'de uygulanan Minneapolis'teki Nicollet Mall ile yayalaştırma olgusu şekil değiştirerek tekrar gündeme gelmiştir. Nicollet Mall, diğer örneklerde olduğu gibi tamamen trafiğe kapatılmamıştır. Bu örnekte bir şerit toplu taşıma otobüslerine, taksilere ve ilkyardıma taşıtlarına ayrılmıştır. Kaldırımlar genişletilmiş ve ağaçlandırılmıştır.



Şekil 2.61-62. Nicollet Mall'dan görünüş

Şehir dışındaki alışveriş merkezlerinde olduğu gibi, yaya ve taşıt trafiğinin tamamen ayrılmasının, şehir merkezindeki perakende ticaret için en uygun çevreyi yaratacağı varsayımı ile başlanan ve 150'den fazla Amerikan kentinde gerçekleştirilen

uygulamalar sonucunda, genellikle beklenen sosyal ve ekonomik gelişmeler sağlanamamıştır. 1980'lerden itibaren A.B.D.'de değişen anlayış yaya ve taşıt trafiğinin birlikte ve dengeli biçimde çözülerek, yaya çevresinin özellikle cadde ve sokaklar boyunca yer alan perakende ticaret ile bütünleşik olarak geliştirilmesi yönündedir (Yılmaz,1992).

Yayalaştırmanın uygulama amacı ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Avrupa'daki yayalaştırılmış sokaklar kent dokusunu korumak ve şehir merkezlerinin durumunu iyileştirmek için planlanmaktadır. Bu alanlar ekonomik ve sosyal alanda önemli başarılar elde etmişlerdir. Buna zıt olarak, Amerika'daki yayalaştırılmış sokaklar şehir merkezlerini korumaktan çok ekonomik açıdan kalkındırmak için planlanmaktadır.

#### **2.5.2.4. Danimarka'daki Yayalaştırma Çalışmaları**

Yayalaştırma uygulamalarına dünyadaki en iyi örneklerden birisi Kopenhag kentidir. Bu kentte 1962 yılından itibaren sistemli bir biçimde, araç yolları yaya sokaklarına dönüştürülmektedir. Kopenhag'da aşamalı bir program halinde geliştirilen, yayalaştırmaya yönelik, planlama yaklaşımları, başarılı bir örnek olması nedeniyle şu şekilde planlanmıştır:

- Kent merkezine taşıt girişinde caydırıcı önlemler alınma sürecine gidilmiştir. Taşıt park yerlerinde her yıl %2-3 oranlarında azaltma yapılmıştır.
- Boşalan otopark alanları yeşil alan, meydan vb. kamusal alan haline dönüştürülmüştür.
- Kent merkezlerinde geceleri ışıklı ve insan hareketliliği oluşturan konut kullanımı teşvik edilmiştir.
- Aktif yaşam biçimine sahip öğrencilerin merkeze yerleşmesine yönelik teşvik önlemleri alınmıştır.
- Yayalaştırılması programlanan alanları her tür iklimsel koşulda kullanılabilir kılacak fiziksel düzenlemeler yapılmıştır.
- Alanın sürekli bakımını yapan, kontrol eden sistemler kurarak ve binaları restore ederek yaşam kalite ve memnuniyet düzeyi yüksek seviyede tutulmuştur.
- Kent merkezindeki mevcut yoğun yapılaşma biçimi korunmuştur.

- Bisikletin kentte kullanılan birincil ulaşım aracı olması teşvik edilmiştir. Taşıt yolları bisiklet kullanımına göre yeniden tasarlanmış, özel bisiklet yolları ve park yerleri düzenlenmiştir. Günümüzde Kopenhag kentinde ev-işyeri arası yolculukların %34'ü bisiklet ile yapılmaktadır.
- Bisiklet satın alma veya kiralama konusunda önemli kolaylıklar sağlanmıştır. Örneğin günlük kullanımlarda, kullanım bitiminde bisikleti çok sayıdaki bisiklet park yerlerinden birisine bırakıp, ödenmiş kira bedeli geri alınabilmektedir (Döllük,2005, s.48-49).

Şehrin ana alışveriş caddesi Stroget'in yayalaştırılmasından sonra şehir çok aşamalı fakat sağlam bir rota izleyerek yaya alanlarını genişletmeye devam etmiştir. 1962'den 1996'ya kadar yaya mekânları 6 kat artmıştır. Şehir sakinleri tarafından da bu yayalaştırılmış sokaklar ve meydanlar çok sevilmiş ve yoğun kullanılmıştır. İnsanların büyük bir kısmı alana toplu taşıma araçları ile sadece %20'lik bir kısım ise alana özel araçlarla ulaştığı tespit edilmiştir (Beatley,1999).

Günlük şehir yaşamında bu yayalaştırılmış sokakların rolünü azımsamak mümkün değildir. 30 yıl öncesine oranla şehir merkezini rekreasyon alanı olarak kullanan kullanıcı sayısında 4 kat artış gözlenmiştir. Kullanıcılara uygulanmış anketler vasıtasıyla onları neyin bu mekânlara çektiği saptanmıştır. Bu faktörler; ortamın atmosferi, alandaki insan varlığı ve hareketlilik ayrıca mekândaki tarihsel yapıların varlığıdır. Bir kısım kullanıcının gözlemlerine göre ise Stroget'in çekiciliği; dar sokakları, dikey binaları, sayısız kapı ve pencereleri yani genellenecek olursa zengin cephelerin çekiciliğidir ( Beatley, 1999).

Yaya aktiviteleri 1960lar ve 1970lerde bir takım nedenlerden dolayı değişmemiştir. Fakat daha sonraki yıllarda sokak tasarındaki yenilemelerle yürüyüş dışı aktiviteler popülerlik kazanmıştır. (sokak kafeleri, vs..) Daha sonraki 27 senede mekâmı bu şekilde kullanan kullanıcı sayısında 3.5 katlık bir artış yaşanmıştır (Gehl ve Gemzoe,2001).

Stroget caddesi ve Kopenhag'daki diğer yaya mekânları gece kullanımı da mümkün olan mekânlardır. Kopenhag'da dükkân sahiplerine gece dükkânlarını kapatsalar da dükkân vitrinlerini kapatmalarına izin verilmemektedir. Daima açık ve

ışıklandırılmış vitrinler böylece geceleri de insan çekmeye devam etmektedir ve bu uygulama sonucunda daima canlı olan sokak mekânında güvenlik sağlanmaktadır.

Kopenhag kentindeki planlamalarda değişimi aşama aşama gerçekleştirmek önemli görülmektedir. 1960'tan bu yana şehir, merkezdeki otopark alanlarında her yıl %2-3 oranında azaltma yaparak yaya alanlarına dönüştürülmesini içeren uzun vadeli bir politika izlemektedir (Döllük,2005,s.52).

Tüm merkezi, birdenbire araçlara kapatmak gibi geniş ölçekli bir işe kalkışmak halkın tepkisini çekeceğinden, öncelikle yayalaştırma aşama aşama gerçekleştirilerek halkın yaşayarak bunun yararlarını algılaması sağlanmıştır. Gehl ve Gemzoe'nun da ifade ettiği gibi bu tip kent merkezi değişimlerinde başarı şüphesiz plandaki aşamalardan kaynaklanmaktadır. Sürücülerin kendilerine yeni rotalar seçmeleri, insanların toplu taşıma araçlarını veya bisiklet kullanmaya alışmaları için zaman tanınmıştır. Sonuçta bu aşamalı dönüşüm, Danimarkalılara o günkü toplumun hangi tip kamusal mekânları çekici bulduğunu anlama fırsatını sunmuştur (Beatley,1999).

#### **2.5.2.5. Türkiye'deki Yayalaştırma Çalışmaları**

##### **İstanbul –Beyoğlu-İstiklal Caddesi (1990)**

Beyoğlu Belediyesi 1990 yılında tarihi ve kültürel değerlerine uygun olarak, bölgedeki geleneksel yapı ve dokuyu bozmadan güncel gereksinimleri en iyi şekilde karşılayabilmek amacıyla İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılmasına yönelik bir yönetmelik hazırlamıştır. Yönetmelik, trafik, otopark, servis araçları, inşaat çalışmaları, alt yapı çalışmaları, çöp toplama, dış mekân düzenlemeleri, reklam panoları ve seyyar standlar konusunda hükümler içermektedir. Yine 1990 yılında yönetmelik kabul edilmiş, cadde araç trafiğine kapatılarak yalnızca nostaljik tramvay ile yaya hareketi desteklenmiştir.

Zamanla popülerliği artan caddenin kullanıcı yoğunluğunu kaldıramadığını fark eden girişimciler İstiklal Caddesine dik ve paralel sokaklarda mağazalar, restaurant ve kafeler açmaya başlamıştır. Bu şekilde cadde çevresine kullanıcı çekilmesi amaçlanmış, ancak çevre sokakların mevcut durumu güvenlik ve kalite adına kullanıcıları tatminden uzak kalmış, Beyoğlu'na yakışır bir çevre kazandırmak ve İstiklal Caddesinin çevresine de yaya çekebilmek amacıyla yerel yönetim İstiklal

Caddesi'ne dik ve paralel sokakları düzenleme kararı olarak, proje hazırlıklarını 2003 yılında başlatmıştır (Döllük,2005, s.208).

İstiklal caddesinin sosyal ve mekânsal özellikleri şunlardır:

- İstanbul merkezi iş alanı içinde olan önemli bir akstur.
- Konumu itibarıyla İstanbul'un tarihi geçmişi olan ve ilk yerleşilen alanları içinde yer almaktadır. (Galata-Pera)
- Gerek caddenin kendisi gerekse içinde bulunduğu çevre, kültürel, tarihi ve ticari bir geçmişe sahiptir.
- Perakende ticaretin egemenliği ve beraberinde getirdiği bir yaya potansiyeli mevcuttur.
- İstanbul kenti için önemli alışveriş gezi, ticaret ve kültür odağıdır. Bu sebeple kentin farklı gelir, kültür ve eğitime sahip bireylerini bir araya toplama özelliğine sahiptir (Çol,2004).

Uygulamaya yönelik hedefler ise şunlardır:

- Tarihi dokunun karakterini vurgulamak,
- Beyoğlu'nu eskisi gibi cazip bir merkez haline getirmek,
- Yayaların yoğun olarak bulunduğu bu alanı tamamen yayalara tahsis ederek hareketlerini kolaylaştırmak,
- Tünel-Taksim bağlantılı tramvay yolu ile yaya hareketini desteklemek,
- Ticareti daha cazip hale getirmek,
- Kültürel faaliyetleri yoğunlaştırarak yaya çekimini kuvvetlendirmek (Gülersoy ve diğerleri, 1992).

17 yıldır yayalara ait olan caddenin yayalaştırma çalışmaları sırasında ortaya konan hedeflere büyük oranda yaklaşılmış bulunmaktadır.

### 3. YAYA YOLUNA VE KENTSEL DONATILARA İLİŞKİN İLKELER

Kamusal açık mekânların boş zamanları değerlendirme, dinlenme, eğlenme amaçlı kullanımına özel önem verilmiş, özellikle 1960'lardan sonra tüm dünyada caddeler, meydanlar ve diğer kamusal açık mekânlar politik ve sosyo-kültürel değişimin temel mekânı olarak yeniden değerlendirilmiştir (Zeren, 1989,s.109). Bu bölümde sosyal ve kültürel yaşamın kentsel mekâna yansıdığı dış mekân kullanımlarından ve buna ilişkin kentsel mekân donatılarından bahsedilecektir. Yaya yolları ve mekânları, kaldırımlar, bisiklet yolları, oturma yerleri, bitkisel düzenleme, su, heykel, büfe, gölgelik, aydınlatma elemanları donatı örnekleri anlatılacaktır.

#### 3.1. Yaya Yolu Tasarım İlkeleri

Geçmişten günümüze yaya yollarının oluşmasında pek tabii ki en önemli etken yaya hareketleri ve yayaların kendisidir. Yaya yollarının boyutları, insanların genel ölçüleri, antropometri, ergonomi, adım mesafesi, yürüyüş hızı ve mekânların yoğunluğu göz önünde bulundurularak saptanmaktadır.

##### 3.1.1. Yaya Yolu Boyutlarına ve Yoğunluklarına İlişkin Kriterler

Yaya yolu boyutlarının bulunmasında saatte geçen ortalama yaya sayısı gerekli olmaktadır. Yaya alanlarında yapılan araştırmalara göre ortalama yaya sayımları aşağıda verilmiştir. Bir yaya mekânının boyutlarına ve özelliklerine etki edebilen yaya hızı ve uzaklıkları aşağıdaki gibidir (Özkal, 1990, s.6).

- Yayaların işlevlere göre ortalama yürüme hızları;

Konut-işyeri arasında : 1.2-1.6 m/s

İş ve alışverişle ilgili hallerde :1.2-1.4 m/s

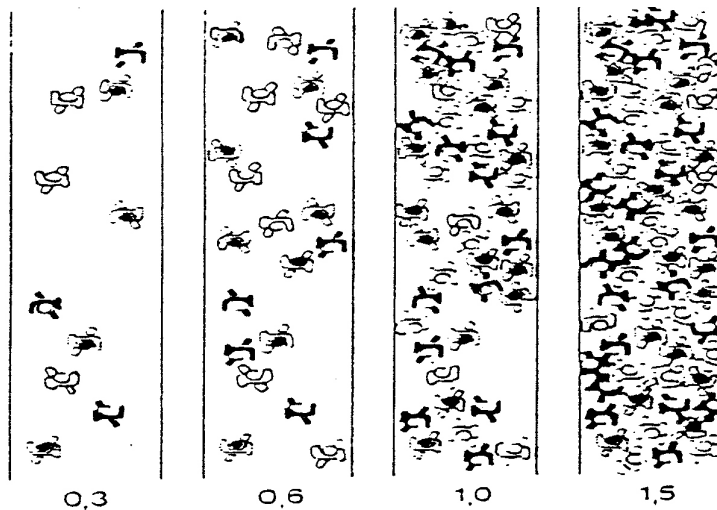
Karşı yönden gelenlerin yoğun olduğu : 0.8-1.2 m/s'dir (Özkal, 1990, s.8).

Yaya alışveriş yerlerinde optimal yaya akış hızı 0.8-1.2 m/s olması önerilmektedir. Diğer yandan karşı yönden gelenlerde hesaba katılmalıdır. Yaya akış hızı bu değerin üstüne çıktığı takdirde mekânda akış yavaşlamaktadır (Özkal, 1990, s.8).

Yaya alanlarının kullanım sıklığına bağlı olarak m2 ye düşen insan sayısı aşağıdaki gibidir;

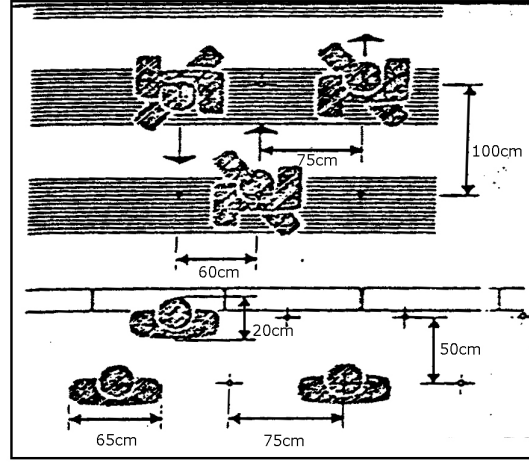
- Amaçsız, bağımsız yürüme : 0.3 yaya/m2
- Geçişlerin kolay olduğu ortalama yoğunluk : 0.3-0.4 yaya/m2
- Karşıdan gelenlerle kesişmelerin olduğu, ama yürüyüşün olanaklı olduğu yoğunluk : 0.4-0.7 yaya/m2
- Yürüyüşün zor olduğu yaya yoğunluğu : 0.7-1.0 yaya/m2
- Yayalar arasında kesişmelerin fazla, yürüyüşün çok zor olduğu yaya yoğunluğu : 1.0-2.0 yaya/m2
- Yürümenin olanaksız olduğu yaya yoğunluğu : 2.0 yaya/m2

2.0 yay/m2 yoğunluktan itibaren serbest hareket etme olanağı ortadan kalkmakta, yayaların birbirlerini geçişleri zorlaşmaktadır (Özkal, 1990, s.8).

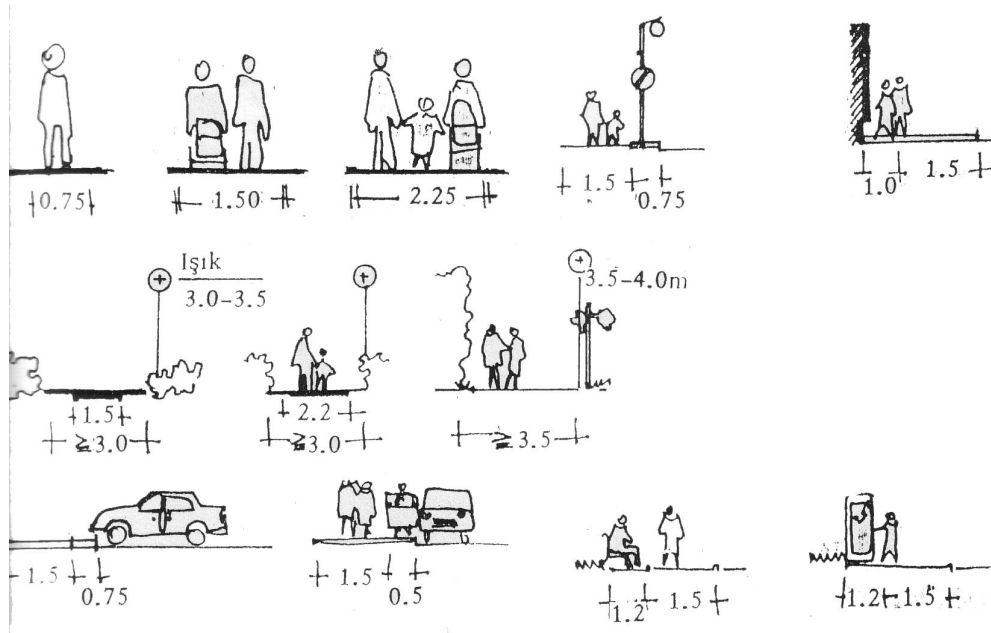


Şekil 3.1. Yaya Yoğunluğu

Yaya yollarının genişliklerinin tespitinde insanların zeminde kaplayacağı alan önemlidir. İnsanların yürüyüş anındaki ortalama genişliği 0.75 metredir (Şekil 3.2). Yaya trafiğinin yoğunluğuna bağlı yol izi bu sayının katları şeklindedir (Konuk, 1987, s.41). İki yayanın rahatça geçmesini sağlayacak en az genişlik 1.50 metredir. Yaya kaldırımları 2.50 metre genişlikten sonra ağaçlandırılabilir (Özkal, 1990, s.48).






Şekil 3.2. Yaya Ölçüleri (Özkal, 1990, s.41)



Şekil 3.3. Yaya Yolu Kesiti (Konuk, 1987, s.41)

**Tablo 3.1.** Ulaşım Araçları, Etkinlik Çapı ve 45 Dakika İçin Öngörülen Mesafe (Konuk,1987, s.47)

	Ulaşım Türü	Etkinlik Çapı	45 Dakika için öngörülen uzaklık
Özel Ulaşım	Yaya		3.2 km
	Bisiklet		11-15 km
	Otomobil		19 km

Yaya yollarında yoğunluğa bağlı olarak insanların hareket olanaklarına bakıldığında;

- 0.3 kişi/m<sup>2</sup> yoğunluk rahat durumdur, yürüyen kişiler için geniş mesafelerin olması sebebiyle rahatça birbirini geçme olanağı verir.
- 0.4-0.7 kişi/m<sup>2</sup> yoğunlukta, yürüme hızını düşer yürüyenlere göre ayarlamak gerekir. Bu kabul edilebilir bir durumdur, yayalar birbirini geçebilmektedir.
- 0.7-1.0 kişi/m<sup>2</sup> yoğunlukta serbest hareket etme olanağı ortadan kalkar, yayaların birbirini geçişi zorlaşır. Adımlar küçülür ve yürüme hızı düşer.
- 1.0-1.5 kişi/m<sup>2</sup> çok yoğun bir durumdur. Bu yoğunluk ancak toplulukların dağılma alanında olabilir ve kısa bir süre için geçerlidir.
- 1.5-2.0 kişi/m<sup>2</sup> den sonra çok sıkışık durum ortaya çıkar. Bu değerdeki alanda ancak durmak söz konusudur. Hareket olanağı yoktur (Özkal, 1990,s.10).

**Tablo 3. 2.** Yayalar Arası Uzaklık ( Özkal, 1990)

Konuşan iki kişi arası minimum uzaklık	2.1 - 3.6 m
Bireysel ilişkinin kesildiği uzaklık	9.0 m
Yüzün anlamını kavramak için gerekli uzaklık	12.0 m
Yüzü tanıyabilmek için gerekli maksimum uzaklık	24.0 m
Herhangi bir eylemi ayırabilmek için gerekli uzaklık sınırı	135.0m

Bir sokak mekânı rekreatif amaçlı tasarlanırken tablo 3.2’de belirtilen yayalar arası uzaklıklara dikkat edilmelidir. Konforlu bir yaya mekânı tüm detayların titizlikle değerlendirilmesi sonucunda elde edilir.

Alexandar (1977) Pattern Language adlı kitabında ideal yaya yolunun boyunu 500m olarak önermektedir. Göçer ise 500-700m’nin en ideal yaya yolu uzunluğu olduğunu belirtmektedir.

Bu tezin çalışma alanı düşünülecek olursa Rumeli Caddesinin uzunluğu 1100m’dir. Fakat sadece Nişantaşı tarafında kalan 350m’lik alan yoğun kullanılmaktadır. Bunun sebebi Halaskargazi Caddesinin Rumeli Caddesini ikiye bölmesi ve yaya sürekliliğini kesmesidir.

Bağdat Caddesinin uzunluğu yaklaşık 5000m’dir. Fakat sadece 850m’lik bir alan aktivite ve yaya yoğunluğu bakımından günümüzde canlıdır.

### **3.1.2. Yaya Kaldırımlarında Bölgeleme İlkeleri**

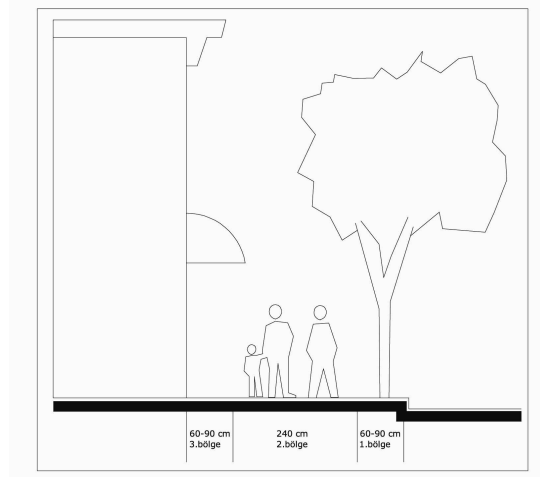
Amerika’daki 1979 gelişim rehberi ve genel planlama bilgilerine göre “Kent içerisindeki yürüme aktivitesi, işine yürüyerek gidenler, alışveriş yapanlar ve başka nedenlerden ötürü bu mekânlarda bulunanlar için hem eğlenceli hem de hoş bir deneyim olmalıdır. Yayalar,

- kaldırım bitişinden başlayan araç trafiğinden kaynaklanan gürültüden ve dumandan,
- dar ve düzensiz kaldırımlardan,
- yürüyüş aksının üzerindeki düzensiz yerleştirilmiş donatılardan
- yetersiz sokak aydınlatma elemanlarının gece özellikle otobüs durakları çevresinde güvenlik problemleri oluşturmasından
- gölge yaratan ağaçların, peyzaj elemanlarının ve rahat oturma elemanlarının azlığından rahatsız olmaktadır (Web İletisi 14, s.3).

Bu bilgiler ışığında San Diego kentinde 2002 yılında “Yaya ve araçların dost olduğu kent rehberi” hazırlanmıştır. Bu rehberde yayaların rahat bir şekilde dolaşımının sağlanması açısından, yaya kaldırımı bölgelere ayrılmıştır. Yaya kaldırımının

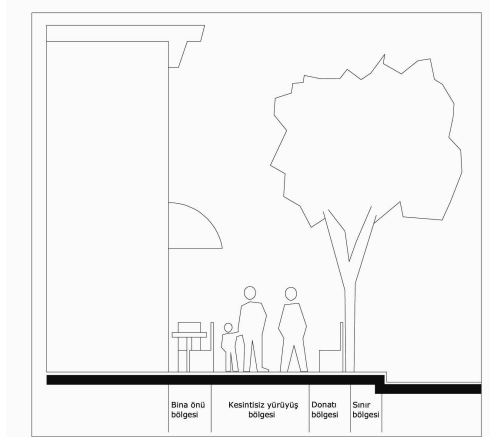
planlamasında bu uyarılar göz önünde bulundurulursa düzenli ve aksamayan yaya kaldırımlarına sahip olunacağı belirtilmiştir.

Yaya kaldırımlarının üç alt bölgeye ayrıldığı ileri sürülmektedir.(Şekil3.4) Birinci bölge olarak değerlendirilen yer, araç trafiğinin bittiği kaldırım kenar taşının başladığı yaklaşık 60-90cm'lik bölgedir (*Curb zone*) (Web İletisi 12, s.27).



Şekil 3.4. Yaya Kaldırım Bölgeleri (Web İletisi-12, s.29)

Bir başka araştırmada(Şekil 3.5) ise 1.bölge olarak adlandırılan yer bu çalışmada ikiye ayrılmıştır. Kenar/sınır bölgesi ve donatılar bölgesi 1. bölgeyi oluşturmaktadır. Kenar bölgesi olarak adlandırılan yer yaya kaldırımı ile trafik yolu arasındaki kesişim noktasıdır. Bir arabanın park halinde yolcu indirmesi ve donatı elamanlarına zarar vermemesi göz önünde bulundurularak, minimum 15-45cm arasında olması uygun bulunmaktadır (Web İletisi 14, s.15).



Şekil 3.5. Yaya Kaldırım Bölgeleri (Web İletisi-14, s.16)

1. bölge aktif yaya hareketi ile pasif kaldırım kenar bölgesi arasında sınır oluşturmaktadır. Cadde ağaçları, sokak donatıları, telefon kulüpleri, bisiklet park yerleri, aydınlatma direkleri, parkmetreler, yangın muslukları için en doğru yerin bu bölge olduğu belirtilmektedir (Web İletisi 14, s.15).



Şekil 3.6-7. Yaya Kaldırımı Üzerinde Birinci Bölge Örneği

İkinci bölge, yürüyüş bölgesi yani kesintisiz yaya hareket bölgesidir (*Travel zone*). Caddeye paralel olan bu kesintisiz yürüyüş bölgesi üzerinde herhangi bir engel olmaması önerilmektedir, aksi takdirde yaya hareketlerini kısıtlamaktadır (Web İletisi 12, s.27).



Şekil 3.8-9. Yaya Kaldırımı Üzerinde İkinci Bölge (Yürüyüş Bölgesi), Bağdat Caddesi Örneği

Üçüncü bölge, binaların bittiği kaldırımın başladığı bölgedir (*Buildings/Comfort zone*). Ticari bölgelerde, vitrin bakanlar, arkadaşlarını bekleyen insanlar, yağmurdan korunmak isteyenler hep bu bölgeyi kullanmaktadır. Yaya kaldırımındaki çeşitli yeme-içme yerlerine, alışveriş dükkanlarına giriş çıkışın sağlandığı merdivenler ve rampalar bu bölgenin bittiği yerlerdedir. Ayrıca bu bölge Şekil 3.11.deki gibi kafelere ait dışarıda oturma yerleri olarak da kullanılmaktadır (Web İletisi 12, s.29). Genellikle insanların, binaların bittiği duvar kenarından yürümekten hoşlanmadığı belirlenmiş ve bu nedenden dolayı bu bölge minimum 45cm olması

uygun bulunmuştur. Güneşlikler, küçük verandalar, merdivenler, peyzaj elemanları, afişler, artistik elemanlar gibi donatılar bu bölgede bulunabilmektedir. Eğer bu elemanlar yerel ve belediye tarafından kurallara uygun şekilde yerleştirilirse caddeye hayat verdiği düşünülmektedir (Web İletisi 14, s.15).



Şekil 3.10. Yaya Kaldırımı, Bağdat Caddesi



Şekil 3.11. Yaya Kaldırımı Üzerinde Kafe Oturma Mekânı, Postdamerplatz, Berlin

### 3.1.3. Yaya Yollarına İlişkin Bazı Tasarım İlkeleri

Yaya yolları iki yanında yer alan adaların fonksiyonlarına göre şekillenmektedir. Örneğin fonksiyonlar ticaret ise burayı kullanacak olan yayaların ve taşıtların yoğunluğu düşünülerek daha çok açık alan, oturma yeri ve otoparka olanak verecek bir düzenlemeye gidilmesi uygun görülmektedir. Yolun fonksiyonu gibi biçimi de çevresindeki kullanımlara göre değişmektedir. Örneğin çevresinde ticaret alanları olan bir yol, diğer yollara göre daha hızlı bir geçiş imkanı sağlamak durumunda olduğundan, düz doğrultulu olarak düzenlenmesi önerilmektedir (Özkal, 1990,s.8).



Şekil 3.12. Yaya Yolu, Stockholm



Şekil 3.13. Yaya Yolu, Champs Elysee, Paris

Taşıt ve yayanın birlikte kullandığı sokak ve caddelerde, meydanlarda kaldırım üzerlerinde dinlenmeye yönelik çeşitli işlevler yer alabilmektedir. Oturma, otobüs beklerken dinlenme, yeme-içme, sergileme, gösteri ve satış, resim yapma, çeşitli geleneksel ve çağdaş sanat gösterileri, kukla, pandomim, konser vb. faaliyetler bu işlevler içerisinde yer almaktadır (Zeren, 1989,s.109).



Şekil 3.14. Yaya Yolu Üzerinde Kukla Oynatan Gençler, Berlin



Şekil 3.15. Sokak Sanatı, Prag

Yaya yolları doğa içinde doğal malzemelerle daha yumuşak hatlar izlerken kentsel mekân içinde daha katı biçimde yönlendirilmektedir. Yağmur, güneş gibi olumsuz hava koşullarından korunmak ve gereğinde sığınmak için üstü kapalı yada gölgelikli biçimde de düzenlenebilmektedir (Zeren, 1989,s.109).

Yaya mekânlarının, mümkün olduğunca taşıt trafiği ile kesişmemesi ve kendi içinde de bir bütünlük oluşturması gerekmektedir (Çınaroğlu, 2002,s.58).

Yaya trafiğinde kesişme noktalarının, bir kesişme noktasında olması gereken niteliklere, fonksiyonlara sahip olması öngörülmektedir. Bu noktalar insanların, ticaretin ve kültürün karşılaştığı, birleştiği noktalardır. Bu karşılaşma ve birleşme noktaları ister ticari, kültürel, isterse taşıt trafiği veya yaya hareketi olsun; beraberinde çevresinin planlanmasıyla birlikte geliştirilmesi ve çözümlenmesi önerilmektedir (Çınaroğlu, 2002,s.58).

Yaya yollarında eğimin %7-8'i aşmadığı durumlar en doğru yapılanma olarak görülmektedir. Aştığı yerlerde merdiven ya da basamaklar düzenlemek en doğrusudur (Kuntay, 1994,s.53).

Yaya akışını sağlamak ve yaya alanlarındaki görsel devamlılığı oluşturmak için, avlu ve plaza çevrelerinde arkadlar kullanılması önerilmektedir (Çınaroğlu, 2002,s.59).

Çocukların, yaşlı, sakat ve güçsüzlerin de yaya mekânlarını kullandıklarının unutulmaması ve kot farkları arasında geçişlerin mümkün olduğunca rampalarla sağlanması önerilmektedir. (Özkal, 1990,s.39) Kısaca yaya yolunun herkes için ulaşılabilir olması öngörülmektedir (Web İletisi 17, s.3).

### **Yaya Yollarında Donatılar ve İlkeleri**

Yaya yollarında bitkisel elemanların yanı sıra, yaya yolu örtüleri, tuvaletler, aydınlatma elemanları, semboller ve tabelalar, heykel-su elemanları, haberleşme araçları, çöp sepetleri, oturma elemanları, telefon kabinleri, posta kutuları, satış kulübeleri, otopark saatleri, duraklar ve bankomatlar çok önemli yer tutmaktadır. Öncelikle bu alanlardaki gereksinimlerin belirlenmesi ve yer seçimlerinde, yaya yoğunluğu ve rahat kullanma koşullarının sağlanması önerilmektedir (Aslantaş, 1998,s.28-30).

Yaya yolları kenarlarında ağaçlandırma yapılması hem iklimsel hava koşullarından korunmak (gölgelik olarak) hem de yeşil görsel aks oluşturma açısından önerilmektedir (Web İletisi 17, s.3).

### **Yaya Yollarında Engelliler İçin Önlemler/İlkeler**

Amerika'da tasarım ilkelerine dayanarak, engellileri de göz önünde bulunduran, minimum 90cm engelsiz yaya yolu olması gerekliliği belirtilmektedir. Çoğu insan hayatının bir döneminde geçici veya kalıcı engelli olma durumlarıyla karşılaşmıştır bu yüzden kaldırımların engelleri olan insanlar düşünülerek tasarlanması önerilmektedir. Özellikle yaya akışının fazla olduğu bölgelerde, araç yolları yeniden yapılandırma süreci geçirirken, yaya yollarını genişletip araç yollarını daraltmak doğru bir yaklaşım olarak görülmektedir (Web İletisi 12).

Kent içerisindeki yaya kaldırımları, yayaların yürüyüş aksı olmasının dışında aynı zamanda sosyal mekânlardır, insanların durup birbirleriyle konuştuğu, etrafı seyrettiği yerler olduğu göz önünde bulundurulup bu sonuçlara göre boyutlara karar verilmesi öngörülmektedir. Bu demek değildir ki yaya kaldırımları ne kadar geniş olursa o kadar iyidir. Çok fazla boş alan olması da çok az yer olması kadar kötü

olabilir. Çok fazla yaya kaldırımı mekânı olması da boş görünmesine neden olur, çünkü insanlar çok geniş alanlara yayılmış olur (Web İletisi 12).

### **3.1.4. Yaya Yolu Kaplama Malzemelerine Ait İlkeler**

Amerikadaki ADA(*Americans Disabilities Act*)'ya göre halka açık yaya kaldırımının bozulmaz, sabit, kaymayan, tek bir yüzeyde sürekli olması ve yüzeyinde minimum çarpıklıklar olması gerekmektedir (Web İletisi 12)

Yaya yolu kaplama malzemesi olarak tuğla hem sıcak bir malzeme olarak görülmekte hem de daha etkileyici durmaktadır. Tuğla kaldırım, betonarme bir altlığa oturtulmaktadır, bunun nedeni ise tuğlanın bir süre sonra yerinde oynama yapmasını minimuma indirmektir. Taş mıcırın üzerine oturtulan eski tuğla kaldırım zamanla problem oluşturmaktadır. Bu tuğlalar çok kez yerinden çıkmakta ve yeniden yapılması gerekmektedir (Web İletisi 12).

Yaya kaldırımında kullanılan malzemelerde, betonun tuğladan daha iyi bir malzeme olduğu genel kabul görmektedir (Web İletisi 12).

Ağaç kökleriyle mücadele de asfalt ta kent kaldırımında kullanılan bir malzemedir. Çoğu insan asfaltın görünüşünü beğenmemektedir. Fakat ağaç köklerinin oluşturabileceği tehlikelerden insanları ve yaya yolu kalitesini en iyi koruyan malzemenin asfalt olduğu kanıtlanmıştır. Bunda esnek olması önemli bir rol oynamaktadır (Web İletisi 12).

Kentlerde yayaların karşılaştığı bir diğer problem ise sürekliliği olan kaldırımın farklı malzemelerle döşenmesidir. Bitişik arsa sahipleri kendi arsalarının önündeki kaldırımın malzemesine bazen karışmaktadır. Birçok komşuluklarda bu yüzden beton ve tuğla karışık bir şekilde kullanıldığı görülmektedir (Web İletisi 12). Ülkemizde daha çok yatırımların farklı zamanlarda yapılmasından kaynaklanan bu durum, sürekli bir kaldırım inşasını gündeme getirmektedir.

## **3.2. Yaya Yolu Üzerindeki Kentsel Donatılar**

21. Yüzyıla girerken tüm dünya ülkelerinde bir değişim süreci yaşanmaktadır. Nüfustaki artış, teknolojiye gelişmeler, ulaşım alternatiflerinin artması, dünya pazarının hızla büyümesine neden olmuştur. Üretilen ürünlerin, dünya pazarında

kolay dağılabilmesi ve ürün çeşitlerinin artması, kuşkusuz alış-veriş kültürünü ve tüketimi hızla değiştirmiştir (İlze, 1996,s.1).

Kentlerde yüzyıllar boyunca ticaretin barındığı mekânlar var olmuştur. Bunlar sokaklar, açık pazar yerleri, galeriler ve kapalı çarşılar gibi kendiliğinden ve ihtiyaca bağlı oluşmuş mekânlardır (Göçer, 1984,s.67).

1852 yılında Aristide Boucicault, Paris'te "Bon Marche" adında küçük bir perakende satış mağazası açmıştır. Mağazada kar oranı düşük tutulacak, satış hacmi geniş tutulacak, malların fiyatları üzerlerinde açık olarak belirtilecektir. Sanayi kapitalizminin getirdiği kısa zamanda çok fazla malın standart bir kaliteye sahip olarak üretilebilmesinin bir sonucu olarak görülmektedir. Fiyatların sabit olması ve açık olarak belirtilmesi mağaza sahibini kendi adına pazarlık yapacak ve her durumda kendi çıkarını en az kendisi kadar düşünebilecek elemanları istihdam etme zorunluluğundan kurtarmıştır. Eski dönemde pazarlarda ve dükkanlarda malın fiyatını düşürmek ya da arttırmak için bin bir oyun oynandığı bilinmektedir. Suni biçimde karşılıklı sergilenen oyun, alıcı ve satıcıyı sosyal olarak kaynaştırmaktadır (Sennett, 1996,s.183-185).

Bu mekânların dışında, malların çeşitlenmesi ve kesintisiz bir yürüyüş mekânı oluşturma, vitrin izleme ve ticari ürünleri sergileme kaygısı dükkanları bir araya getirmiş ve arkadlı alış-veriş mekânları oluşturmuştur. 19. yüzyılda arkad önemli bir alış-veriş mekânı olmuştur (Yüksel, 1995,s.58).

Sennett, 1860'lı yıllarda Baron Haussmann tarafından girilen bulvarların yapımının kentte çıkması muhtemel ayaklanmalara karşı bir önlem olmasının yanı sıra bu genişlikteki sokakların kentte ulaşımı rahatlattığını, malların ve insanların bu tür mağazalara ulaşımını sağlayarak, sanayi tarafından üretilen malların bu tür mağazalarda tüketimine olanak sağladığını düşünmektedir. Öte yandan bu mallar özellikli olmasalar bile satış hacmini artırmak için aslında hiçbir zaman mevcut olmayan gizemli bir havaya sokulmakta ve sanki hemen tükenip, standlardan kalkacakmış imajı yaratılmaya çalışılmaktadır. (Sağlar, 1998,s.22).

Alış-veriş kültüründeki değişim etkilerini her alanda göstermiş ve alış-veriş mekânları bu süreç içerisinde değişime ve farklılaşmaya başlamıştır. Yıllardan beri süregelen alış-veriş mağazaları ve alış-veriş caddelerinde bir değişim süreci başlamış

ve bu mekânlardan ayrı olarak, bağımsız yeni alış-veriş mekânları oluşmuştur (İlze, 1996,s.1).

Alışveriş mağazalarının ve çeşitli ticari mekânların performansını artıran en önemli şey yaya yollarıdır. Yayaların taşıt trafiği ile karışmaması ve yaya alanlarında özgürleşmesi ticareti destekleyen en önemli unsurdur. Bu bağlamda yaya yolları üzerindeki çeşitli donatı elemanlarının yayaların aktif dolaşımını engellemeyen şekillerde konumlandırılması hem ticari aktiviteye hem yayalara yarar sağlamaktadır.

Günümüzde insanlar, alış-veriş edecekleri mekânlara sadece ihtiyaçlarını karşılamak için değil, aynı zamanda boş zamanlarını değerlendirmek ve sosyal aktivitelerde bulunmak için gelmektedir (İlze, 1996,s.1).

Alışveriş merkezleri yerleşimleri ve mimarlık dili ile içlerinde buldukları çevreyle uyumsuzluk içindedir. Bu merkezlerin sokağın devamı olarak planlanması düşüncesi 1970'li yıllarda gündeme gelmiştir (Sağlar, 1998,s.23).

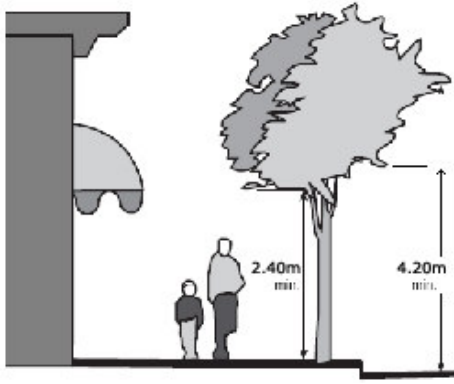
Bir yaya yolu boyunca dizili olan alışveriş ve ticari mekânlar, yaya yolunu hem beslemekte hem de ondan beslenmektedir. Yaya yolu/kaldırımını iyi düzenlendiği zaman ticari mekânların çekiciliği artmakta, yayalar rahat ve güvenli hareket edebilmektedir. Yaya kaldırımlarının düzenlenmesindeki önemli faktörlerden biri de yaya kaldırımını üzerindeki kentsel donatı elemanlarıdır. Bunlar yayaların aktif dolaşımını rahatsız etmeyecek şekilde düzenlendiği takdirde hem kente hem kentlilere yarar sağlamaktadır. Bu donanımların ihtiyaca cevap veren yeterlilikte olması gerekmektedir.

Yaya kaldırımını üzerindeki kentsel donatılara ilişkin analizler yapılmıştır. Bu başlık altında ağaçlar, yeşil peyzaj elemanları, reklam ve afiş elemanları, oturma elemanları, aydınlatma elemanları, heykeller, su ve plastik kullanımı, büfeler, telefon kulübeleri, çöp kutuları, bisiklet park alanları incelenmiştir.

### 3.2.1. Ağaçlar

Ağaçlar birçok açıdan güzel ve etkileyici sokak perspektifleri yaratan bitkilerdir. Yazın, gölge yaya alanları yaratması, havanın kalitesini artırması, yayalar ve otomobiller arasında bir sınır teşkil etmesi gibi birçok nedenden dolayı sıklıkla kullanılması önerilen peyzaj elemanlarıdır (Web İletisi 12).

Ağaçların da diğer donatı elemanları gibi yaya kaldırımının yeterli olduğu caddelerde uygulanması önerilmektedir. Uygun ağaç çeşitlerinin ekim işleminin uzmanlarca yapılması uygundur. Ağaç dallarının, araçları ve yayaları engellememesi için düzenli aralıklarla budanması önerilmektedir. Kaldırım tarafında minimum 2.40m yerden ağaç dalına kadar temiz mesafe, trafik aksı boyunca ise ağaç dallarının minimum 4.20m yükseklikten başlaması yaya ve araç trafiği açısından engel teşkil etmemesini sağlamaktadır (Web İletisi 12).



Şekil 3.16. Ağaç Dallarının Yüksekliği



Şekil 3.17. Bağdat Caddesinde Ağaçlandırma Örneği

Ağaçların; çevre düzenleme, rekreasyon ve estetik açıdan büyük önem taşımakla birlikte çevre peyzajı ile yapılar arasında geçişleri yumuşattığı, ilişkiyi kurduğu ve peyzaja üçüncü bir boyut kazandırdığı belirtilmektedir (Özkal, 1990, s.111).

Yaya yolu ağaçlandırması, otobüs durağı ve telefon kulübesi gibi bekleme faaliyetlerinin yapıldığı yerlerde gölge ihtiyacı olması sebebiyle gerekli bulunmaktadır (Çınaroğlu, 2002, s.54).

Açık ortak alanlarda, yeşil elemanın kullanımında tek ağaç, sıra ağaçlar, ağaç toplulukları karşılıklı, birli, ikili, üçlü kombinasyonlar çerçevesinde kullanılarak hem biçimsel, hem de işlevsel ilişkiler bakımından ilginç mekânlar oluşturulabilmektedir. Karşılıklı iki ağaç veya ağaç grupları yer aldıkları alanda, bir geçit etkisi yaratarak o

mekâna ölçek ve işlev kazandırmaktadır. Sıra ağaçlar, içinde yer aldıkları mekânda hareket yönünün vurgulanmasında önemli rol oynamaktadır (Giritlioğlu, 1991, s.61-66).

Yıldızcı'ya göre “Estetik açıdan ağaçların, oluşturdukları sütun, top, dağınık veya sarkık formları ile yarattığı kontrast ilişkiler, özellikle yapılarda oluşturduğu denge ile, bazı durumlarda kötü görüntüleri maskeleymesi, istenmeyen kokuları engellemesi, bazı yerlerde boşlukları doldurması ve detay görünümüleri ilgi çekici kılması nedeniyle tercih edilmesi gereklidir” (Yıldızcı, 1988, s.7).

Kaliforniya’da Palo Alto kent örneğinde, araç yolundaki ağaç sisteminin iyi bir örnek teşkil ettiği ve geliştirilerek diğer caddelerde de uygulamanın iyi sonuçlar vereceği vurgulanmaktadır. Bu kent, çok beğenilen cadde boyu ağaç sistemine sahiptir, bunun nedeni ise ağaçlar arasındaki düzen, formları ve cinsleri arasındaki benzerliktir ve bu özellikler caddeye ölçek getirmektedir. Ağaçların dalları ve yaprakları yayalar için gölgelik, şekil olarak kapalılık oluşturmaktadır. Kentin bu en çok hatırlanan caddesinde, ağaçlar tek cinstir ve düzenli aralıklarla ekilmiştir. Ağaçlar, genişliklerini, dönüşleri, kesişim noktalarını ve caddeyi sürekli olarak tanımlamaktadır. Kentin görünümünü geliştiren en etkili yollar, cadde ağaçlarını korumak, bakımını yapmak ve çoğaltmak olarak tanımlanmıştır (Web İletisi 10).



**Şekil 3.18-19.** Ağaçlar, Palo Alto, Kaliforniya

Bağdat caddesinde, cadde boyunca sağlı sollu yaya aksı üzerinde konumlandırılmış olan ağaç dizisinin de kentsel bakımdan uygulanmış başarılı bir örnek olduğu gözlenmiştir.

### 3.2.2. Yeşil Peyzaj Elemanları

Dinlenme amaçlı mekânlarda yeşilin ve çiçeğin görüntü ve koku etkisinden oldukça çok ve sık yararlanılmaktadır. Bitkiler kullanım yerine ve amacına göre saksı ve çiçeklik içinde bulunabilmektedir. Bazı durumlarda yapı çevrelerinde, yapılar arasındaki boşluklarda ve meydanlarda diğer dinlenme elemanları ile bütünleştirilerek kullanılabilir (Zeren, 1989, s.117).

Peyzaj elemanı olarak bitkilerin kullanımı, daha çekici sokak perspektifleri yaratmak için etkili bir yöntemdir. Çünkü bitkiler ve çiçekler çevreye renk katmakta, havanın kalitesini artırmakta ayrıca yaya ile otomobiller arasında bir sınır oluşturmaktadır (Web İletisi 12).



Şekil 3.20-21. Yeşil Peyzaj Elemanları Kullanımları

Bazı durumlarda ağaçlandırma yapılamamaktadır. Bu gibi durumlarda yerde yetiştirilemeyen ağaçlar saksılar içerisinde yetiştirilebilmekte ve çevreye görsel güzellik katmaktadır. Yeterli genişlikte yaya kaldırımlarının olduğu yerlerde, bitkilendirmenin yapılması uygun bulunmaktadır. Bitkilendirme ya 1.bölgede kaldırım taşından minimum 60cm ileride yada 3. bölgede yetiştirilmesi uygun görülmektedir. Saksı bitkilerinin, saksı sınırının dışına taşmaması maksimum 2.10m uzunluğunda olmaları önerilmektedir (Web İletisi 12).

Şekil 3.22’de görülen ilgi çekici alışveriş dükkanı Kaliforniya’da bir köy merkezinde, yerel özelliklere sahip iyi bir örnektir. Yerel bitkilerle güzelleştirilmiş marketin yarı açık alanında kafe mekânı oluşturulmuştur. Gelecekte yapılacak herhangi bir gelişmede sahip olduğu, insan ölçeği ve mimari karakterini kaybetmemesi öngörülmektedir (Web İletisi 10).



Şekil 3.22. Kaliforniya da Yerel Bir Alışveriş Dükkânı Önü



Şekil 3.23. Kafe Önünde Peyzaj Etkisi

Kent mekânlarının kullanımını canlı tutmak için sert ve yumuşak peyzaj elemanlarının amaca uygun olarak kullanılmaları gerekmektedir. Yaratılan sembollerin kenti oluşturan kozmopolit kitle tarafından anlaşılır kılınması kentsel tasarım ve kamusal mekânın ortak yönüdür (Sağlar, 1998,s.37).

### 3.2.3. Reklam ve Afiş Elemanları

Toplum yararını hedefleyen kentsel mekânlar düzenlenirken, içinde yaşayanların sosyo-kültürel özellikleri, istekleri, gereksinimleri ele alınmalı ve çevreyle uyumu sağlanmalıdır. Bu düzenleme içinde, kullanıcının çevre ile ilişkisi ancak doğru ve yeterli bir “bildirişim” sonucu gerçekleşebilmektedir (Özaydın ve diğ. , 1989, s.63).

Bildirişim elemanları içerisinde reklam ve afiş panolarının yönlendirdiği kişilerin düşünce, duyu ve alışkanlıkları üzerinde etkili olma yoluyla, öğretme veya belli bir yöne yönelme amacını taşımaları nedeniyle işlevleri önemlidir (Özaydın ve diğ., 1989, s.64).

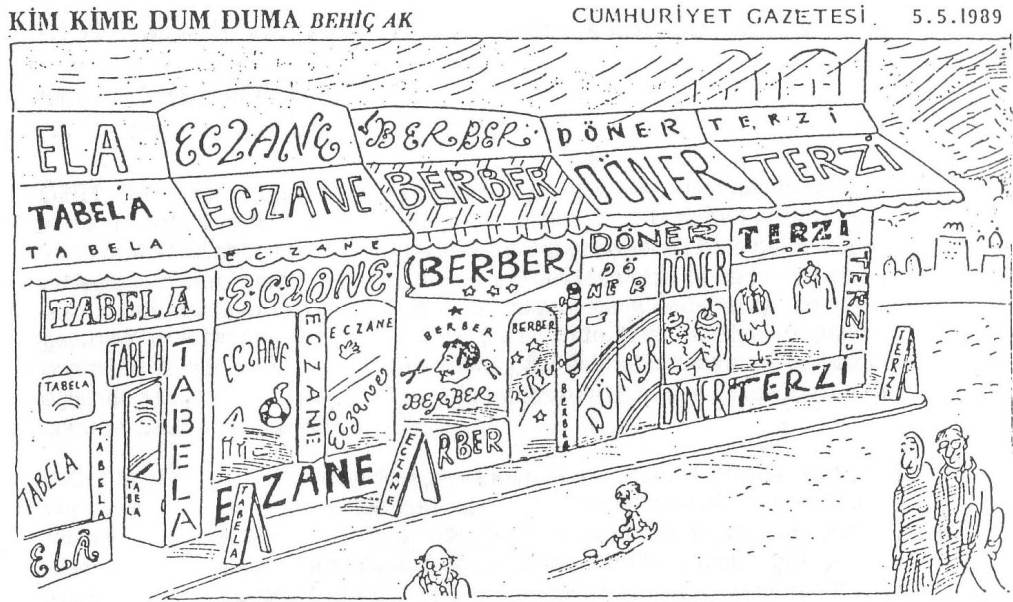
Reklam panoları halka açık alanlarda, promosyon veya duyuru niteliğindeki özel olayları hatırlatmak amacıyla kullanılmaktadır. Uygun şekillerde kullanıldığı zaman cadde görünüşüne görsel güzellik kattığı ve yayaların daha eğlenceli deneyimler edindiği belirtilmektedir. 1.veya 3. bölge olarak adlandırılan yaya kaldırımı üzerinde konumlandırılması uygun bulunmaktadır. Sokak aydınlatmasını, trafik ışıklarını veya diğer yön belirtici enformasyon panolarını engellemeden konumlandırılması uygun görülmektedir (Web İletisi 12).

Bu donatı elemanlarının anlatım sadeliği, kullanım ve yapım kolaylığı, amacına uygunluk, ölçülerde standartlaşma, çevreye uyum ve birbirleriyle uyum gibi özellikleri barındırması önerilmektedir (Özaydın ve diğ., 1989, s.65).

Özaydın ve diğ. (1989) bu konuyla ilgili şu fikirleri savunmaktadır “Çeşitli fonksiyon bölgelerinin özelliklerine göre, reklam panoları renk, boyut ve nitelik bakımından farklılaşabilir, tarihi cephelerden gelen boyut, oran ve renklerin bu elemanların tasarımında ve konumlandırılmasında katkısı olmalıdır. Bina üst katlarındaki fonksiyonların tanıtım levhaları ya toplu halde zeminde bir plastik öge üzerinde yada bina içinde girişte belirlenecek standartlara uygun olarak yer alması uygundur.”

Yapılanmış bir çevrede ele alınan reklam ve afiş elemanları kamu alanları düzenini tamamlayıcıdır ve diğer kent mobilyalarıyla uyum içinde olması gerekliliği gözlemlenmiştir.

Cumhuriyet gazetesinde 1989 senesinde karikatürist Behiç Ak tarafından, iyi ve düzenli bir şekilde kullanılmayan afişler, dükkan önü tabelaları ve panoları konusuna değinilmiştir. (Şekil 3.24)



Şekil 3.24. Karikatür, Cumhuriyet Gazetesi, 1989

### 3.2.4. Oturma Elemanları / Banklar

Kent içinde faaliyette bulunan insanların dinlenmek istediklerinde yeterli, kaliteli, uygun oturma elemanları bulması gereklidir. Oturma elemanlarının ergonomik özellikleri, yerleştirme şekli, bakış noktaları ve esneklik göstermesi kullanımı etkileyen faktörleri oluştururlar. Çoğu zaman yürüme yolları üzerinde karşılıklı yerleştirilmiş oturma elemanları tercih edilmemektedir. Oturma elemanları bireysel veya gruplar için düzenlenebilmekte ve hareketli olmaları önerilmektedir. Ancak kullanıcılar kendilerine ayrılmış oturma yerlerinin dışında merdivenleri, bitki yetiştirilen yerlerin kenarları ile havuz ve heykellerin kenarlarını, alçak duvarları ve babaları oturmak için kullanmaktadır (Sağlar, 1998, s.116). (Şekil 3.25)

Banklar, yayaların uzun bir yürüyüşten sonra, otobüs veya bir arkadaşı beklerken veya gazete okurken oturup dinlenebileceği önemli kaldırım elemanlarıdır (Web İletisi 12). (Şekil 3.26)

Bankların sadece kaldırım genişliğinin yeterli olduğu caddelerde konumlandırılmasının uygun olacağı düşünülmektedir. Rampaları, yangın musluklarını, parkmetreleri, acil çıkış yollarını engellemeden konumlandırılmalıdır. Çok geniş yaya akslarında yürüyüş yoluna engel olmadığı sürece, banklar yaya kaldırımına dik olarak da konumlandırılabilir. Bankların yakın çevresinde çöp kutularının da konumlandırılması uygun bulunmaktadır (Web İletisi 12).



Şekil 3.25. Havuz etrafında oturma, Amsterdam



Şekil 3.26. Bankta Oturma

### 3.2.5. Aydınlatma Elemanları

İyi bir aydınlatma sistemi oluşturulması, yayaların gece de kendilerini güvende hissetmelerini sağlamaktadır. Sokak lambalarının, yaya kaldırımının 1. bölgesinde kaldırım taşının minimum 60cm ilerisinde konumlandırılması, herhangi bir trafik kazası sonucunda zarar görmemesini sağlamaktadır (Web İletisi 12).

Yaya yolu için kullanılacak ortalama lamba yüksekliği 6 metredir. Ancak bu yükseklik meydan çevrelerinde ve otobüs duraklarında farklı bir atmosfer yaratmak amacıyla değiştirilebilmektedir. Aynı şekilde lamba tiplerinde de, kullanılacak alana göre çeşitlenmeye gidilebilmektedir. Tali yaya yollarında bu yükseklik 4 metre olabilmektedir (Özkal, 1990, s.71).

Yaya yollarının kesişim noktalarında da sokak lambalarının konumlandırılması, yayaların motor kullanıcıları tarafından görünür olmasını sağlamaktadır. Sokak lambalarına engel teşkil etmemesi için, ağaçların periyodik bakımlarının yapılması önerilmektedir (Web İletisi 12).



Şekil 3.27. Aydınlatma Elemanları, Bağdat Caddesi



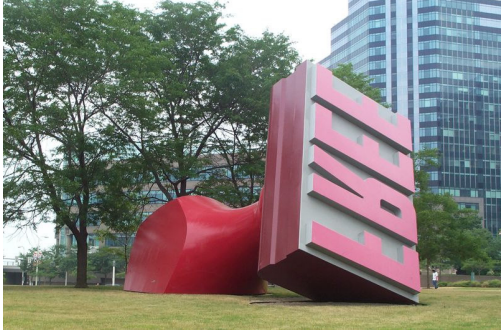
Şekil 3.28. Aydınlatma Elemanları  
(Web İletisi 18, s.8)

### 3.2.6. Sokak Sanatı / Heykeller

Sokak lambalarından donatılara, duvar yazılarından heykellere, mimari objelerin hepsi sokak sanatının içeriğinde vardır. Fiziksel olmayan geçici olan dans gösterileri, alaylar, açık hava tiyatroları, şiir okumaları da sokak sanatının içinde sayılmaktadır. En çok karşılaştığımız ise sanatçıların tasarladığı dayanıklı, bakımı kolay malzemelerden yapılan heykellerdir (Web İletisi 15).

İnsanların günlük hayatlarında sokak sanatlarının var olmasının gelişime katkı sağladığı düşünülmektedir. Ayrıca özelliği olmayan mekânlara anlam katmakta, insanların dikkatini çekmekte ve yaya aksını önemli ölçüde etkilemektedir.

Sokak sanatlarının ve kültürel faaliyetlerin desteklenmesi, komşulukların karakterine ve kimliğine uygun olması önerilmektedir. (Web İletisi 10)



Şekil 3.29. Sokak Sanatı, Ohio.



Şekil 3.30. Sokakta Satranç Oynama, Hollanda

### 3.2.7. Su ve Plastik Kullanımı

Dinlenme amaçlı mekânlarda kullanılan bir başka elemanda sudur. Doğal yada yapay olarak oluşturulmuş şelale, fıskiye ve çeşmeler diğer dinlenme donatıları ile, görsel etkiyi kuvvetlendirmek amacı ile plastik elemanlarla birlikte kullanılır (Zeren, 1989, s.117).

Şekil 3.31’de Roma’da aşk çeşmesi olarak bilinen mekânda hem su hem de arkasındaki heykellerle plastik etkisi yaratılmaktadır. Geçmişten gelen bir inanişaya göre *“bu havuza arkanızı dönüp aşk dileyip bozuk para atarsanız aradığınız aşk sizi bulacaktır”* bu nedenle çeşme özellikle turistlerin toplanma mekânı haline gelmiştir.



Şekil 3.31. Aşk Çeşmesi, Roma

### 3.2.8. Büfeler, Telefon Kulübeleri,  p Kutuları

Büfeler gazete, dergi, harita, su ve ufak tefek yiyeceklerin satıldığı yerlerdir. İş bölgelerinde, büfeler ayrıca mimari nirengi noktaları olarak da görev yapmaktadır. Yaya kaldırımlarının yeterli olduğu caddelerde 1. bölge olarak adlandırdığımız yaya yürüme aksının sürekliğini bozmayan yerlerde konumlandırılmaktadır (Web İletisi 12).

Telefon kulübelerinin ise gürültüsüz yerlerde olmaları önerilmektedir ( zkal, 1990, s.69).

 p kutuları ise temiz  evre anlayışı içerisinde yaya alanlarında belli aralıklarla konumlandırılmalıdır. Oturma banklarının yakınında mutlaka olması gerekli görülmektedir. Boyut ve şekillerinin ise çevreye uygun olması gerekliliği gözlenmiştir. Nişantaşı yaya kaldırımlarında yeni yerleştirilen  p kutuları ise kötü örnek oluşturmaktadır. Bunun nedeni zaten dar olan yaya kaldırımlarını daha da daraltmasıdır. Bu gibi durumlardan kaçınılması önerilmektedir.

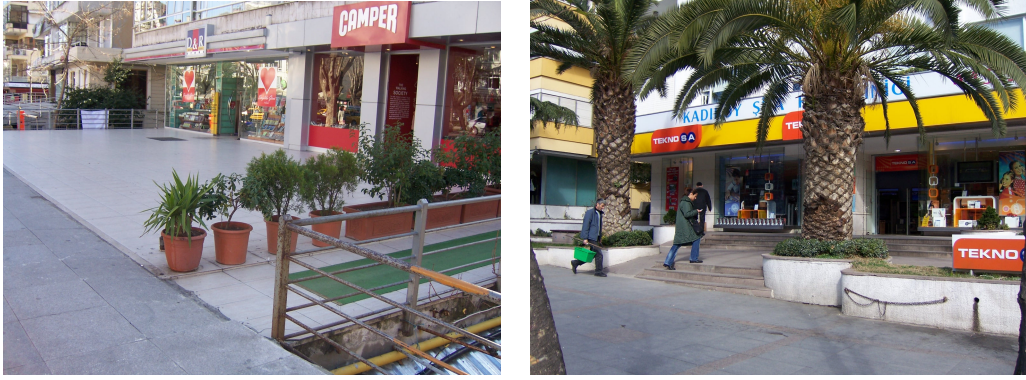


Şekil 3.32.  p Kutuları, Nişantaşı

### 3.2.9. Renk ve Tekstür

Sokak kotundaki çeşitli satış mağazalarının giriş yerlerinin farklı renk ve malzemelerle, farklı döşeme malzemeleri ve aydınlatma elemanlarıyla belirginleştirilmesi önerilmektedir. Satış mağazaları mimari olarak formunda, çizgisinde, renginde veya deseninde basit değişikliklerle farklılaştırılabilmektedirler (Web İletisi 11).

Şekil 3.34’de örneğini gördüğümüz mağaza girişi basamaklarla ana yaya yolundan ayrılmış yarı özel bir mekân yaratılmıştır. Hem yer kaplamasında farklı malzeme kullanımıyla hem de peyzaj elemanlarıyla iyi bir örnek oluşturmaktadır.



Şekil 3.33-34. Bağdat Caddesi; Satış Mağazası Önü

### 3.2.10. Bisiklet Park Alanları

Bisiklet park yerleri için, yaya kaldırımını üzerinde 1.bölge dediğimiz yerde minimum 60cm yer ayrılması uygun görülmektedir. Yaya kaldırımının dar olduğu caddelerde yola paralel kilitleme sistemi ile de çözüm bulunmaktadır. Çok geniş caddelerde ise bisiklet park yerleri caddeye dik şekilde de konumlandırılabilir (Web İletisi 12, s.31).



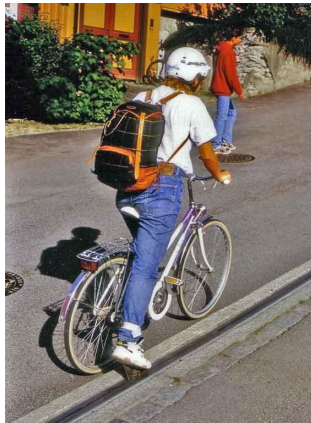
Şekil 3.35. Bisiklet Park Alanı Tasarımı

Bisiklet kullanımını teşvik etmek, kent bölgelerinde kullanıcıların zorlandığı eğimi yüksek olan sokaklarda kolaylık sağlaması için Norveç'te eğimi fazla olan bir sokakta 'bisiklet asansörü' adı verilen bir sistem geliştirilmiştir. Bu bisiklet asansörü dünyada ilk ve tektir. Prototipi 1993'te Trondheim'de yapılmıştır ve hala kullanılmaktadır. Eğim %20, uzunluk 130metre ve sistemin hızı da 2m/s'dir. Sistem elektrikle çalışmaktadır. Sistemi kullanmak için bir kart satın almak gerekmektedir. Sistemi kullanırken sağ ayak başlama yerine koyulmakta ve kart okutulmaktadır. Sistem sizi üst kote kadar yormadan taşımaktadır. Bu sistem diğer trafik çözümlerine oranla hem ekonomik hem de çok kullanışlıdır (Web İletisi 13).



Şekil 3.36-37. Bisiklet Asansörünün Ayak Koyma Yeri

Şekil 3.38. Kart Okutulan Bisiklet Asansör Makinesi



Şekil 3.39-40-41. Bisiklet Asansörü Kullanıcı Örnekleri



Şekil 3.42. Bisiklet Asansörü Sistemi, Norveç

Sistem istenilen her dik yamaca uygulanabilmektedir. Yaratıcısına göre sistemin asıl kazancı daha çok insanın bisikletlerini kullanmasıdır. Yaratıcı planlamalarla, bisiklet kullanıcıları yoğun trafik olan yollardan daha güvenli alanlara taşınmaktadır. Bisiklet kullanıcılarından başka bebek arabalı ebeveynlerde bu sistemi kullanmaktadırlar (Şekil 3.40)(Web İletisi 13).

### 3.3. Kentsel Tasarımda Yaya-Bina İlişisine Ait İlkeler

Kentsel alanlara karakter kazandıran en önemli elemanlar binalardır. Binalar, yollar ve meydanları çevreler ve biçim verir. Yollar binalara erişebilirliği sağlarken, binalarda yollara karakter kazandırır. Binalar yükseklikleri, cephe oranları, kullanılan malzemeleri ve çatıları ile yollarda özel görünümler yaratırlar (Kılınçarslan, 1989).

Bu bağlamda kentsel tasarımda dikkat edilmesi gereken binalara ait cephe oranları, bina giriş yeri tasarımı ve çatılarıyla ilgili ilkeleri incelenecektir.

#### 3.3.1. Binalarda Cephe Oranları ve Ölçek Kavramı

Kentsel tasarımda, mekânların üçüncü boyutta sınırını oluşturan “Cepheler” kentsel düzenin önemli bir ögesidir. Sosyal bakış açısından cephelerin oluşturduğu arayüz; kentlilerin kente açıldığı mekânlardır. Dolayısıyla cepheler “kent yaşamının fiziksel ve toplumsal çerçevesinin boyutlandığı” mekân parçasıdır. Toplumsal farklılıklar cepheler ile kente yansır. Cephelerin kentte pozitif ve negatif mekânları sınırlayan bir arayüz olduğu düşünülecek olursa kentsel tasarım içinde bir düzen oluşturması kaçınılmaz görülebilir (Konuk, 1989, s.55).

Ara sokakları ve halka açık yerleri (meydanlar, ticari caddeler, vb.) yeniden canlandırmak için öncelikli olarak bina yüzlerinin güzelleştirilmesi uygun bulunmaktadır. Yaya yolları boyunca bina girişlerinin, girinti ve çıkıntılarının, pencerelerinin, balkonlarının komşuluk içerisindeki binalarla bir uyum içerisinde olması beklenmektedir. Sokak seviyesindeki bina yüzlerinde sağır duvarlardan ve boşluksuz yapılar yapmaktan kaçınılması öngörülmektedir. İnsan ölçeğinde detay ve hacimler oluşturulması halka açık mekânlarda canlılık oluşturmada, bölgeye hayat getirerek güvenlik seviyesini de yükseltmektedir (Web İletisi 10,s.34).



Şekil 3.43. Yaya Yolu Boyunca Sağır Duvarlı Binalar



Şekil 3.44. Yaya Yolu Boyunca Güzel Cepheli Binalar (Web İletisi 15, s.17)

Merkezi bölgeyi belirlemek için yaya yolu boyunca yüksek katlı binalar kullanılmaması ve kat yüksekliklerinde görsel hareketlilik sağlaması için farklılaştırmaya gidilmesi öngörülmüştür (Çınaroğlu, 2002, s.57).



Şekil 3.45. Palo Alto Kent Merkezinde Bir Bina Cephesi



Şekil 3.46. Binalar Arasında Ölçek (Web İletisi 11, s.2)

Yapı gruplarının, mimari formları, ölçekleri ve detayları ile hem var olan çevre ile hem de birbirleriyle uyum içerisinde olması önerilmektedir. Binaların kapıları,

pencereleri, cumbaları, çatı formları ve cepheleri orantılı bir ilişki içerisinde olması gerekmektedir (Web İletisi 11, s.2).



Şekil 3.47. Bina Cepheleri, Verona



Şekil 3.48. Bina Cepheleri, Amsterdam

Bina dış cephelerinin renklerle, materyallerle, mimari formlar ve detaylarla bezenmiş olması gerekmektedir. Dış cephelerdeki çok çeşitli materyaller azaltılmalı, az ve öz olması önerilmektedir.

Yaya yolu kotundaki dükkânların cephelerinin yüksek oranda cam malzemeli olması öngörülmektedir (Web İletisi 11, s.7).

Binalara kanopiler, gölgelikler ve kolanadlar eklemek hem insan ölçeği oluşturmakta hem de yayalara daha zevkli yürüme eylemini sağlamaktadır. Bu nedenle gölge yapıcı elemanlar yaya yolu üzerinde genellikle önerilmektedir.

### 3.3.2. Bina Yakın Çevresi ve Yaklaşımları Tasarım İlkeleri

Kentsel tasarım bağlamında sokak kotundaki kamusal bina yaklaşım yerlerinin belirgin olması, kullanıcıların kolaylıkla giriş yerlerini bulmasını sağlamaktadır. Bu da bina yaklaşımlarının tanımlanabilirlik ve belirli bir görsel çekim yaratması gerekliliğini ortaya koymaktadır (Web İletisi 11, s.3).



Şekil 3.49-50. Dükkan Giriş Tasarımları (Web İletisi 11)

Alışveriş ve yaya alanlarında bina kütleleri arasındaki boşlukların orantılı ve ölçekli olması öngörülmektedir (Web İletisi 11, s.4).

Anlaşılabilir bir çevre yaratırken yapı kütlelerinin bir ritim içerisinde olması çok önemlidir. Sokak boyunca ritim ve ölçek kavramlarını barındıran bina elemanları şunları içermektedir: Kolonlar, bina giriş yerleri, çatı kaplamaları, duvar desenleri, aydınlatma elemanları, işaretler, kaldırım kaplamaları ve peyzaj elemanları (Web İletisi 11, s.5).



Şekil 3.51-52. Dükkan Giriş Tasarımları (Web İletisi 11)

### 3.3.3. Bina Çatı Özellikleri

Çatı formu, renk, malzeme ve dokusu binanın dış duvarlarıyla uyumlu olması önerilmektedir. Çatı tasarımında, göze hoş görünmeyen çatı çıkıntılarının, tesisat menfez ve borularının gizlenmesi önerilmektedir. Eğimli çatılarda kullanılan malzemelerin her bina için ayrı ayrı düşünülmesi öngörülmektedir. Uygun malzeme seçimleri yerel karaktere bağlı olarak değişebilmektedir (Web İletisi 11).



Şekil 3.53-54. Çatı ve Gölgelek Tasarımları (Web İletisi 11)

#### **4. YAYA YOLUNUN YEME-İÇME MEKÂNlarıyla İLİŞKİSİ: BAĞDAT CADDESİ VE NİŞANTAŞI BÖLGESİ (ABDİ İPEKÇİ, TEŞVİKİYE VE VALİKONAĞI CADDELERİ) ÖRNEKLERİ**

Kentsel tasarım bağlamında yaya yolu ve üzerindeki yeme-içme mekânları Bağdat Caddesi ve Nişantaşı semtlerinde karşılaştırmalı olarak incelenecektir. Bağdat Caddesinin yakın zamanda yenilenmiş olması ve Nişantaşı'nın ise yakın zamanda herhangi bir yenileme görmemiş olması sebebi ile aralarındaki farklar yaya yolunun profili ve bunun yeme-içme mekânlarıyla ilişkisi analiz edilecektir. Sokak kotundaki yeme-içme mekânlarının çeşitli nedenlerden dolayı ortaya çıkan açık ve yarı-açık mekânlarının oluşum durumları, ilişkileri ve nedenleri irdelenecektir.

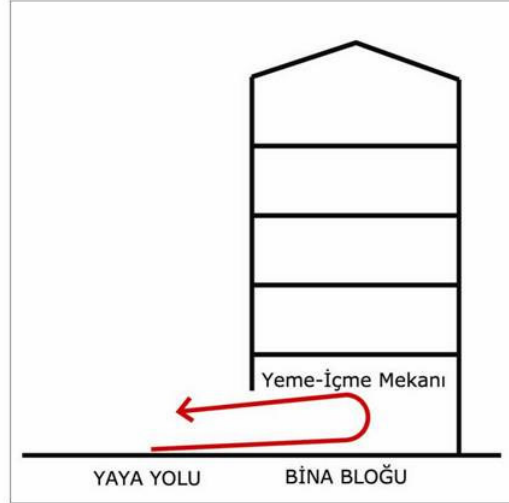
##### **4.1. Yeme-İçme Mekânlarında İçerisi Dışarı İlişisinin Sağlanması**

Tüm kentsel tasarım çalışmalarında, iç mekân ve dış mekân arasındaki geçişin önemi büyüktür. Bu bakımdan, iç mekânın nerede bitip, dış mekânın nasıl ve nereden başladığı, bu iki mekân arasındaki sınır çizgisinin nasıl konulduğu ve birbirine nasıl bağlandığı kentsel tasarımın önemli bir ilkesini oluşturmaktadır (Yıldız, 1996, s. 54).

Trancik (1986), iç ve dış dünyalar arasında gerekli geçişi oluşturmak konusunda, üzeri camla örtülü, işlev ve kullanım olarak bir açık kamusal mekân anlayışını sürdüren kapalı mekânların kullanımını önermektedir. Bu mekân türleri, açık kentsel mekânları oluşturmaları nedeniyle önem kazanmaktadır. Peyzaj ve kent bahçesini de birbiriyle bütünleştirmeyi sağlayan bu mekânlar, gelecekte yeni tipte kentsel mekânlar yaratılmasına olanak sağlayacak ve yeni tasarımlarda yerini alacaktır (Trancik, 1986, s.225).

İç mekân ile dış mekân arasında kaynaşmanın sağlanmasında, kentsel mekânın bulunduğu yerin iklimine ve kültürüne de bağlı olarak, açık, yarı-açık veya yarı-kapalı ve kapalı mekânların oluşturduğu bir bütün olarak ele alınması da söz konusudur. Bu kapsamda dış etkilerden kısmen korunmuş, iç ve dış arasında yavaş

bir geçişi sağlayarak arada tampon bir bölge oluşturan yarı-açık veya yarı-kapalı mekân türleri önem kazanmaktadır. Curan(1983), bu iki farklı mekânın birbiri ile buluştuğu bölge ‘geçiş bölgesi’ (zone of transition) olarak adlandırmakta ve binaların zemin kat seviyesindeki kısmının ele alınış şeklinin, i ve dış arasındaki geçişin karakterini belirlediği vurgulamaktadır (Curan, 1983, s.133).



**şekil4.1.** Yaya Yolu ve Yeme-İçme Mekânı İlişkisi

Sözü edilen bu bölgede yer alan ve genellikle geçiş ya da ara mekânlar olarak adlandırılan yarı-açık, yarı-kapalı bu mekân türleri, çeşitli saçaklar, ‘kent odası’ olarak tanımlanan mekânlar, arkadlar şeklinde tasarlanabilmektedir. Örneğin, binaların arkadlı sokaklar oluşturması, iç mekân-dış mekân ilişkisinin kurulmasında etkili olabildiği gibi, kentsel mekânın işlevsel ve algısal değerini de arttırmaktadır. (Yıldız, 1996, s. 55)

Bu bağlamda inceleyeceğimiz Bağdat Caddesinde Erenköy-Suadiye bölgesi arasında ve Nişantaşı semtinde, yaya kaldırımı üzerindeki bazı yeme-içme mekânlarının yaya yolu ile ilişkileri, yaya yolunun profili ve bu mekânların yaya yolunu ne şekilde etkilediği irdelenecektir. Bağdat Caddesi ve Nişantaşı bölgelerinin karşılaştırmalı örnek olarak seçilme nedenleri ise şunlardır :

Bağdat Caddesi’nin 2003 yılında taşıt ve yaya yolları kentsel tasarım bağlamında projelendirilmiş ve 2004 yılında yeniden yapılanma süreci geçirmiştir. Beş şerit olan taşıt yolu  şerit olarak daraltılmış, yaya yolları ise genişletilmiş ve üzerindeki kentsel donatı elemanları yenilenmiştir.

Bugün Bağdat Caddesi'nin uzunluğu 5000m'dir ve 850m'lik bir alan aktivite ve yaya yoğunluğu bakımından çok canlıdır. Bu canlı ve aktif bir yoğunluğa sahip olan bölge ise Erenköy ve Suadiye bölgesi arasında kalmaktadır.

Nişantaşı bölgesi ise yakın zamanda taşıt ve yaya yolları bağlamında herhangi bir yenilenme sürecinden geçmemiştir. Gözlemlendiğine göre yaya ve araç trafiği sorunlu görülmüş ve çeşitli aksaklıklar belirlenmiştir. Bölgedeki yeme-içme mekânları ile yaya kaldırımlarının farklı kesitler oluşturduğu belirlenmiş ve bu sebepten ötürü karşılaştırmalı inceleme alanı olarak irdelenmesine karar verilmiştir.

#### **4.2. Bağdat Caddesi Tarihçesi**

Bağdat Caddesi, Anadolu yakasında, Kadıköy ilçesi sınırları içinde ana ulaşım yoludur. Kente doğrudan gelen yolun bir bölümünü teşkil eder. Bizans döneminde de var olan bu yol, kıyının az içerisinde İzmit'ten Üsküdar'a kadar uzanmakta olduğu bilinmektedir. Bizans dönemindeki tam güzergâhının bilinmeyişine karşılık Osmanlı-Türk dönemindeki izi, bu yol kenarında değişik tarihlerde yapılan köprü, çeşme ve namazgâhlardan takip edilebilmektedir.

1930'lu yıllara kadar ancak iki arabanın yan yana geçebileceği, tozlu ve kışın çamurlu toprak bir şose yol halinde olan Bağdat Caddesi 1930'dan sonra Bostancı yönünden Fenerbahçe yolu kavşağına kadar asfalt kaplanmış, buradan Kadıköy-Üsküdar yönlerindeki devamı parke döşeli olarak bırakılmıştır. Bu durum böylece uzun yıllar sürmüştür. 1935'ten sonra da caddenin iki tarafından tramvay hatları geçirilmiştir. Önceleri bu tramvay hatlarının içleri balastlı, ayrı yolları varken, 1940'tan sonra Bağdat Caddesi'ni genişletebilmek için, raylar esas caddenin kotuna indirilerek trafik yolu daha ferah bir duruma sokulmuştur.

Bağdat Caddesi, Adnan Menderes dönemindeki şehir düzenlemesi sırasında 1958'de tekrar ele alınmış ve zaten tramvay hatları da bütünüyle kaldırıldığından, cadde aylar boyunca trafiğe kapatılarak yeniden genişletilmiş, kazılmış, iki yanındaki bahçeler istimlak edilerek kesilmiş, duvarlar geri alınmıştır. 1960'lardaki hükümet değişikliği sırasında uzun süre olduğu gibi kalan çalışmalar, sonra tekrar sürdürülerek Bağdat Caddesi yeniden düzenlenmiş, bazı bölümlerinde yaya kaldırımları ile trafik yolu arasına iki sıra halinde çınar ağaçları dikilmiştir.

Bedrettin Dalan'ın belediye başkanı olduğu Anavatan Partisi yönetimindeki yıllarda (1984-1989) Kalamış'tan itibaren sahilin doldurulması ve sahil yolunun yapılması, Bağdat Caddesi'nin yalnızca Kadıköy yönünde tek istikamet olarak trafiğe tahsisi ile de yeni bir dönem başlamıştır.

Bağdat Caddesi, blok apartmanların altında geniş vitrinli mağazaları, banka şubeleri, caddeyi dört dizi halinde işgal eden yoğun trafiği ile tamamen değişik görünümlü bir ana caddedir. Bağdat Caddesi üzerinde özellikle yapıların zemin katlarında olmak üzere ticaret fonksiyonu yoğun olarak getirilmiştir. Bu alan ticaret+konut olarak planlanmıştır (Ocakçı ve diğ., 2003, s.1-4).

#### **4.3. Bağdat Caddesi Yeme İçme Mekânları Örnek Analizleri**

Bağdat Caddesi üzerindeki bazı yeme-içme mekânlarının yaya ve yol profili ile ilişkisi ve farklı oluşumları incelenecektir. Yeme-içme mekânlarının yaya yoluna katılımı kamusal ve yarı kamusal alanları üzerinden bir değerlendirme yapılacaktır.

Bağdat Caddesinin 2004'deki yapılanmasından önceki, önerilen ve uygulanmış olan araç yolu,yaya yolu ve yeme-içme mekânlarının durumu kesitler üzerinden irdelenecektir. 2003'de önerilen kentsel tasarım projesinde beş şeritlik araç yolu üç şeride düşürülmüştür. Bu bağlamda on dört metrelik araç yolu şuan dokuz metredir.

Araç yolundan kazanılan beş metrelik alan ise yolun her iki taraftaki kaldırımlara eklenerek yaya yolu iki buçuk metre genişletilmiştir. Önerilen projede ise çoğunlukla Bağdat Caddesi boyunca bir kaldırım tarafında bisiklet yolu bir kaldırım yolunda ise yeşil bant bulunmaktadır. Fakat uygulamada ne bisiklet yolu ne de yeşil bant bulunmaktadır. Kazanılan iki buçuk metrelik alanlar bugün tamamen yaya yoluna tahsis edilmiş durumdadır.

## Starbucks Kafe, Suadiye Örneği

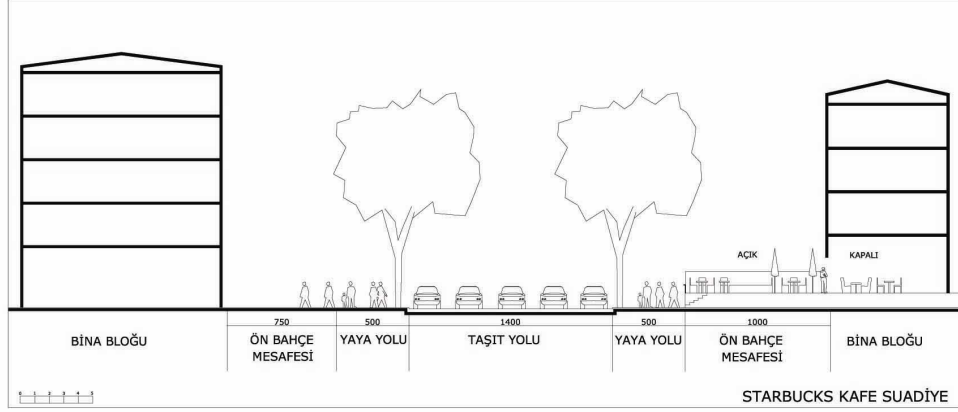
Suadiye’de ki ‘Starbucks Kafe’ örneğinde; kafe yaya yolundan kot farkı ile ayrılmaktadır. Kafenin birinci kısmı üzeri açık kahve içme ve oturma mekânını oluşturmaktadır. Yaratılan kot farkı nedeni ile bulvar kahvesi niteliğindeki kafe yaya yolunu seyretmektedir. Üzeri açıktır fakat yaz günlerinde aşırı güneşten korunmak için şemsiyeler kullanılmaktadır. İkinci bölüm ise tamamen kapalı olan iç kısmıdır. Bu örnekteki kafe hiçbir şekilde yaya yoluna taşmamış sadece kendine ait ön bahçe mesafesini açıkta oturma yeri olarak kullanmaktadır.



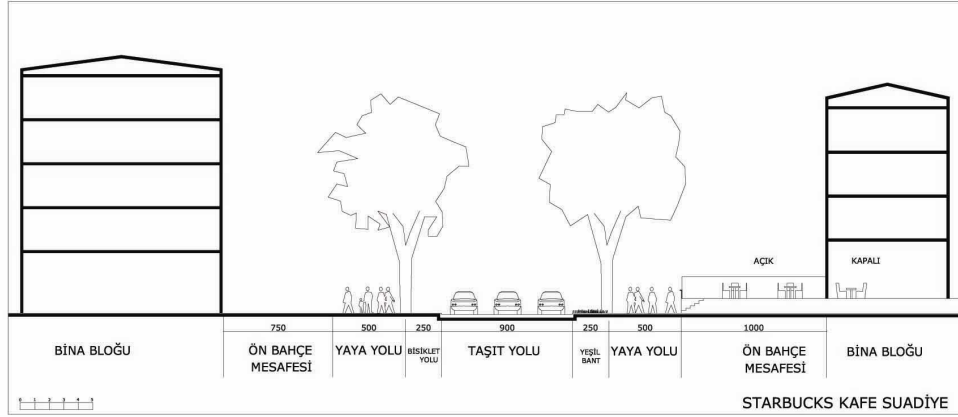
Şekil 4.2. Suadiye Starbucks Kafenin Yeri



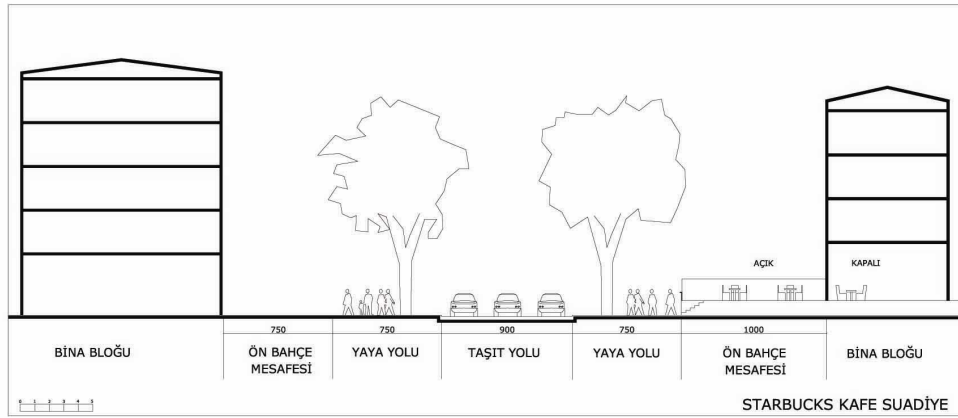
Şekil 4.3. Starbucks Kafe, Suadiye



Şekil 4.4. Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Suadiye



Şekil 4.5. Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Suadiye



Şekil 4.6. Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Suadiye

## Starbucks Kafe, Şaşkınbakkal Örneği

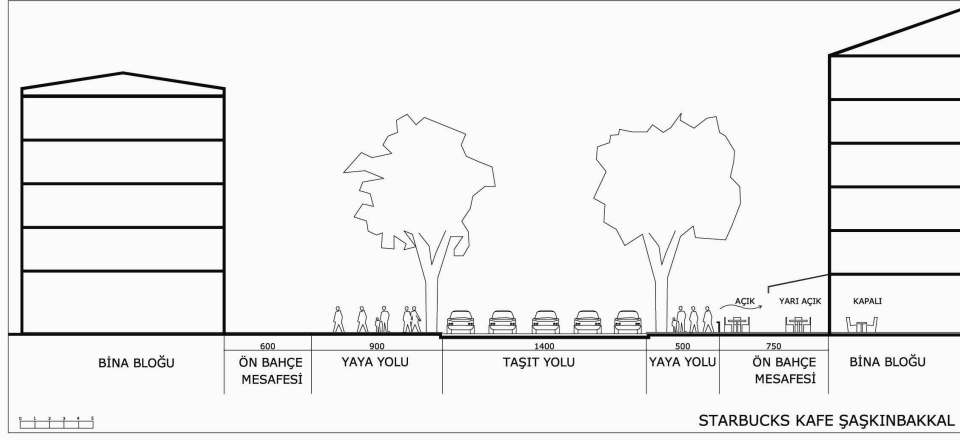
Şaşkınbakkal, Starbucks Kafe örneğinde mekân yaya yolu ile aynı kotta ilişki içerisindedir. İlk bölüm açıkta oturma mekânından, ikinci bölüm ise yarı açıkta oturma mekânından oluşmaktadır. İkinci bölümün üzeri ve yan cepheleri kapalı fakat ön cephesi açıktadır. Üçüncü bölüm ise tamamen kapalı olan bölümden oluşmaktadır. Kafe yaya yoluyla aynı kotta olması nedeniyle yaya yolu ile yakın ilişki içerisinde yarı kamusal bir mekân durumundadır. Mekân yaya yoluna hiçbir şekilde taşmamaktadır. Açıkta oturma mekânı olarak kendine ait ön bahçe mesafesini kullanmaktadır.



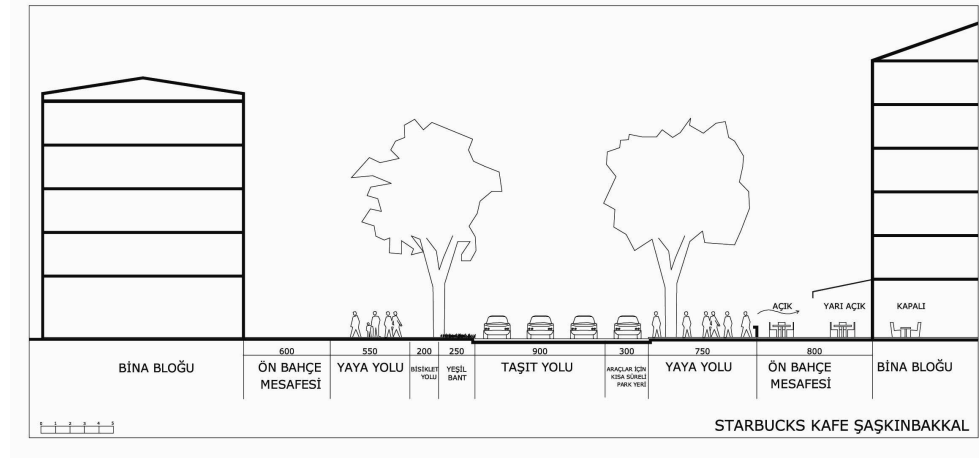
Şekil 4.7. Şaşkınbakkal Starbucks Kafenin Yeri



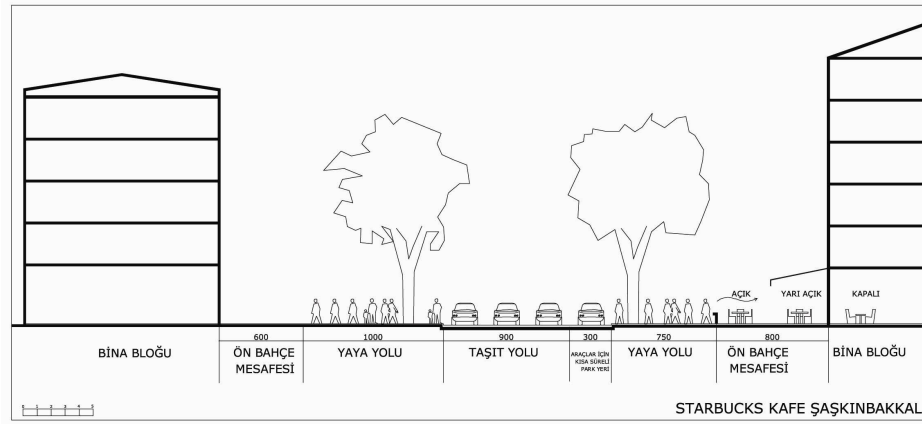
Şekil 4.8. Starbucks Kafe, Şaşkınbakkal



Şekil 4.9. Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Şaşkınbakkal



Şekil 4.10. Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Şaşkınbakkal



Şekil 4.11. Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Şaşkınbakkal

## Starbucks Kafe, Erenköy  rneği

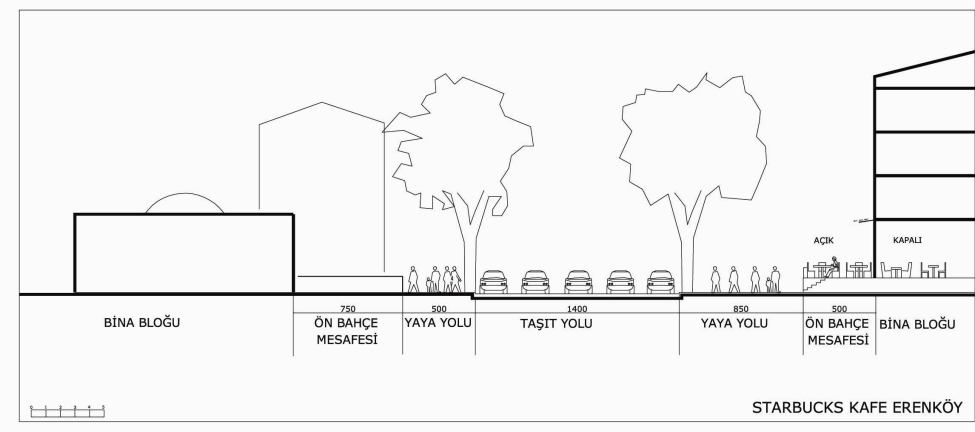
Erenköy, Starbucks kafe örneğinde, kafenin birinci bölümü kot farkıyla yaya yolundan ayrılmıştır. İlk bölüm açıkta oturma mekânından oluşmaktadır ve istenildiği zaman hafif malzemelerle üzeri örtülerek yarı açık oturma mekânı olarak da kullanılabilir. İkinci bölüm, kafenin kapalı bölümünden oluşmaktadır. Bu mekân da  n bahçe mesafesinin tamamını açıkta oturma mekânı olarak kullanmakta ve yaya yolunu işgal etmemektedir.



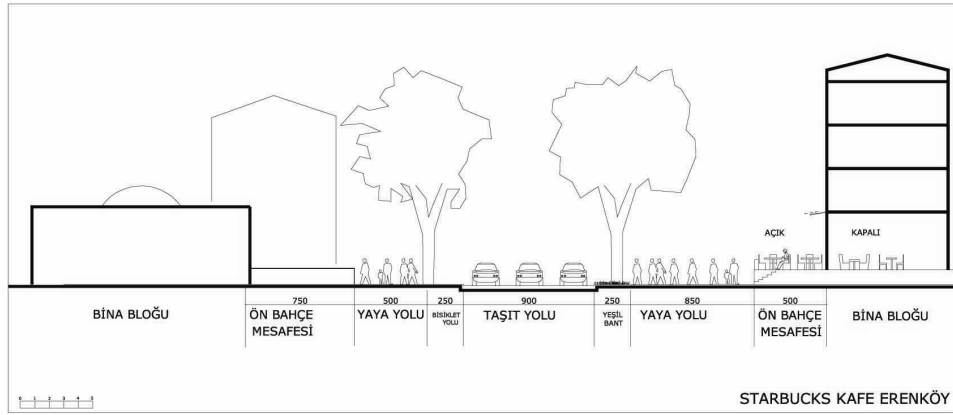
şekil 4.12. Erenköy Starbucks Kafenin yeri



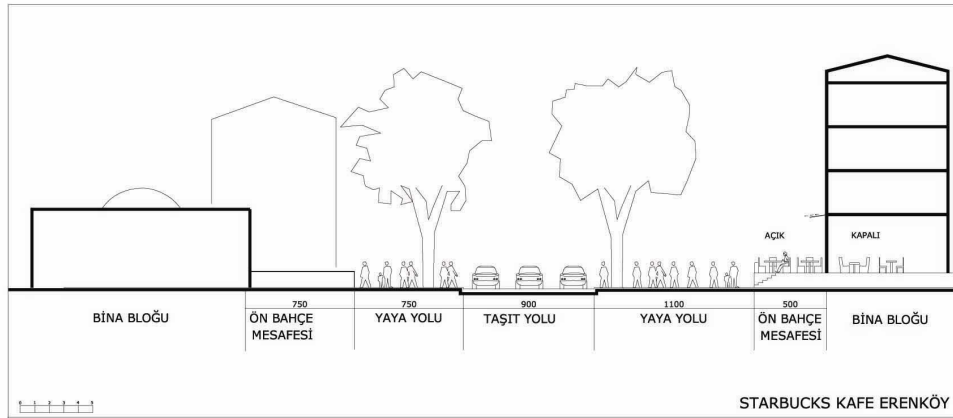
şekil 4.13. Starbucks Kafe, Erenköy



Şekil 4.14. Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Erenköy



Şekil 4.15. Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Erenköy



Şekil 4.16. Bağdat Caddesinde 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Starbucks Kafe örneği, Erenköy

## Gloria Jean's Kafe, Suadiye Örneği

Suadiye Gloria Jean's kafe, yaya yolundan kot farkıyla ayrılmaktadır. Mekândan yaya bulvarı adeta tribün gibi seyredilmektedir. Kış aylarında mekânın bir kısmı şeffaf cam malzemeler ile kapatılarak kullanılmaktadır. Ayrıca açıkta oturma mekânı da bulunmaktadır. Yaz aylarında, kışın camla kapatılan bölüm asma-germe sistemlerle örtü yaratılarak yarı-açık mekâna dönüştürülmektedir. Bu mekân açıkta oturma mekânı olarak ön bahçe mesafesini kullanmaktadır.



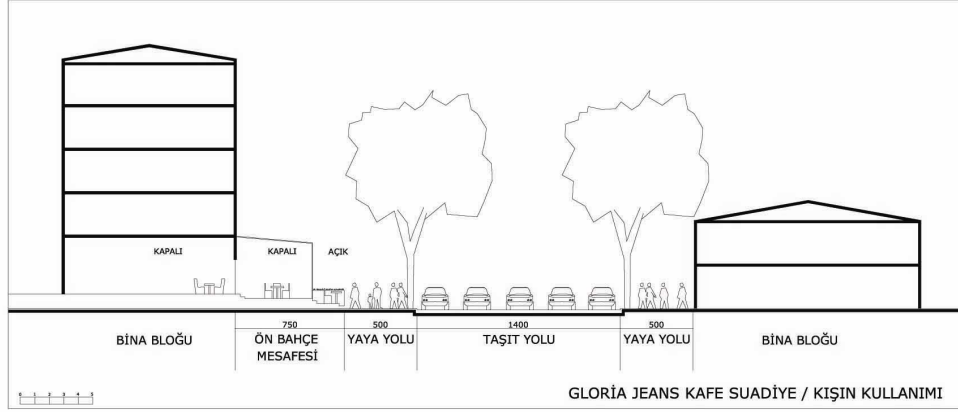
Şekil 4.17. Suadiye Gloria Jean's kafenin yeri



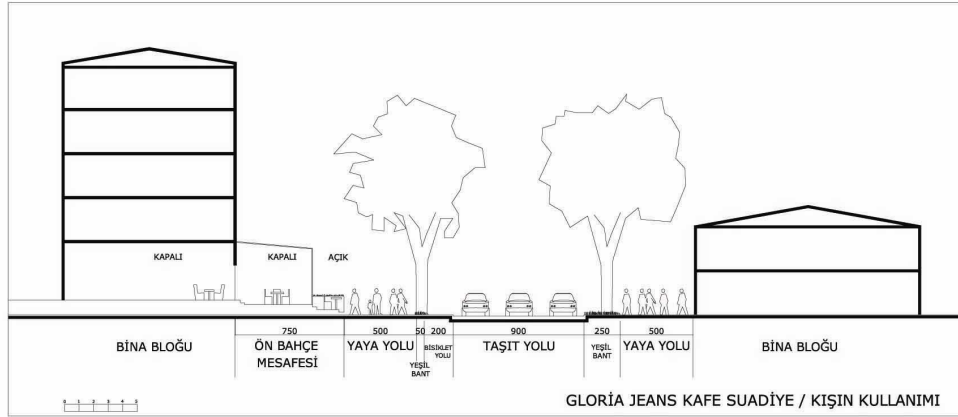
Şekil 4.18. Gloria Jean's kafe kışın kullanımı, Suadiye



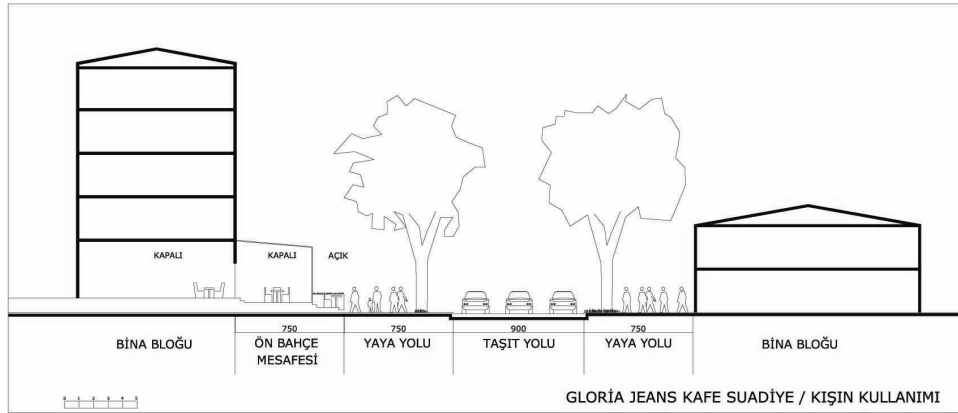
Şekil 4.19. Gloria Jean's kafe yazın kullanımı, Suadiye



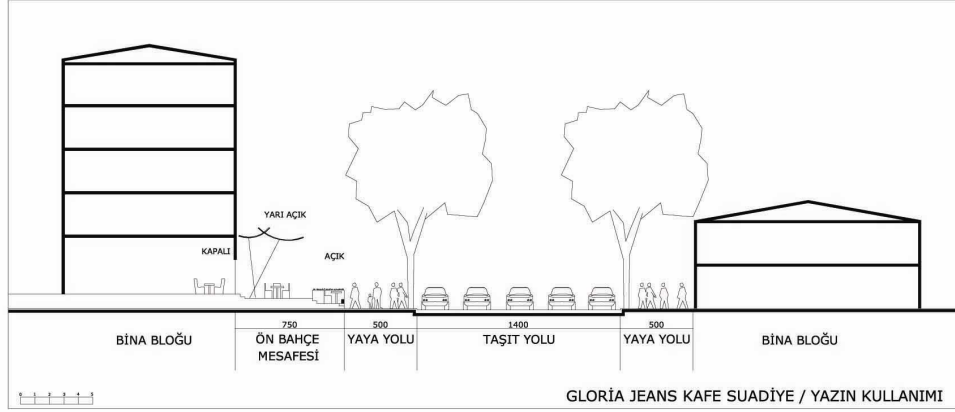
Şekil 4.20. 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, kışın kullanımı, Suadiye



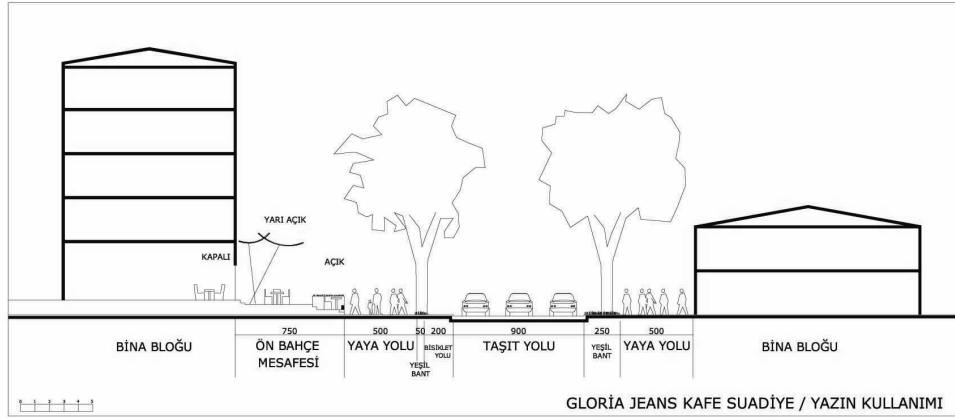
Şekil 4.21. 2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, kışın kullanımı, Suadiye



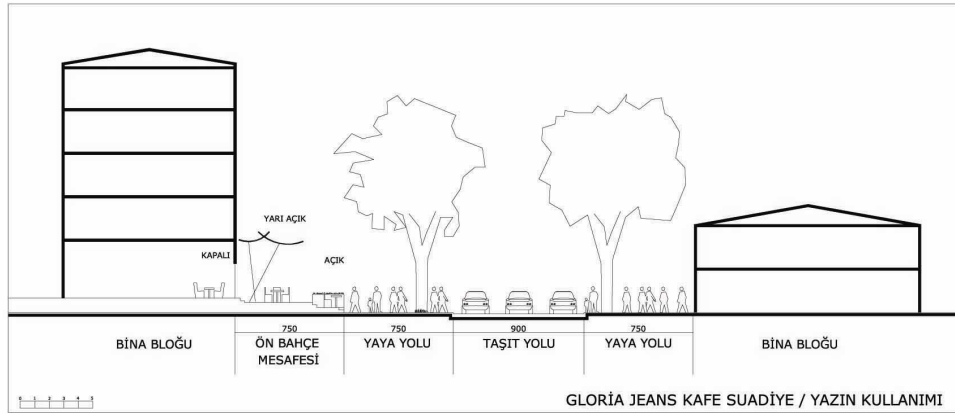
Şekil 4.22. 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, kışın kullanımı, Suadiye



Şekil 4.23. 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, yazın kullanımı, Suadiye



Şekil 4.24. 2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, yazın kullanımı, Suadiye



Şekil 4.25. 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, yazın kullanımı, Suadiye

## Gloria Jean's Kafe, Şaşkınbakkal Örneği

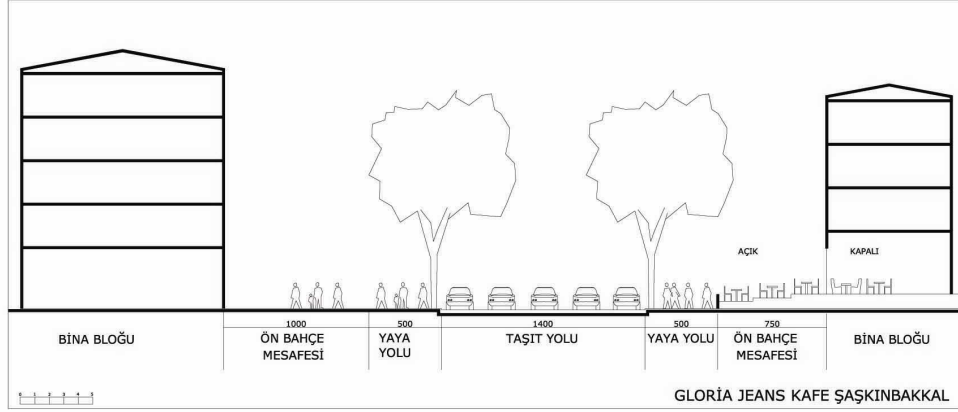
Şaşkınbakkal Gloria Jean's Kafe örneğinde; mekân yaya aksından kot farkı ile ayrılmıştır. Mekânın birinci bölümü yaya bulvarını seyreden tribün gibi açıkta oturma mekânıdır. İkinci bölüm ise kapalı yeme-içme mekânından oluşmaktadır. Bu mekân açıkta oturma yeri olarak ön bahçesini kullanmaktadır.



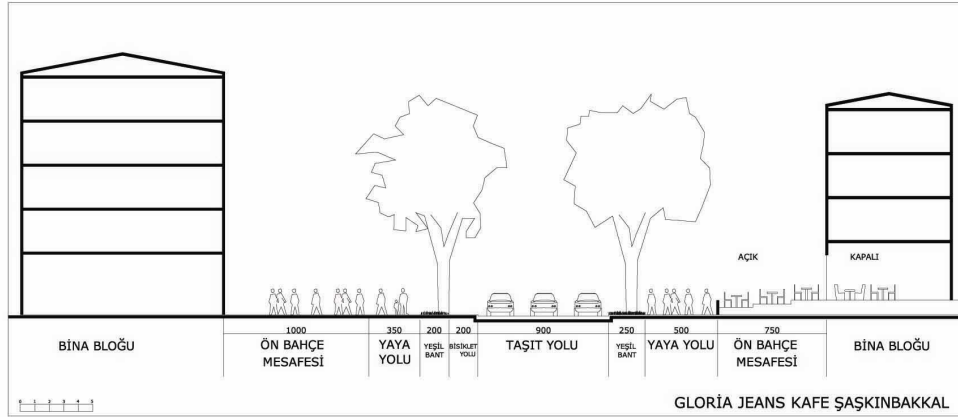
Şekil 4.26. Şaşkınbakkal, Gloria Jean's kafenin yeri



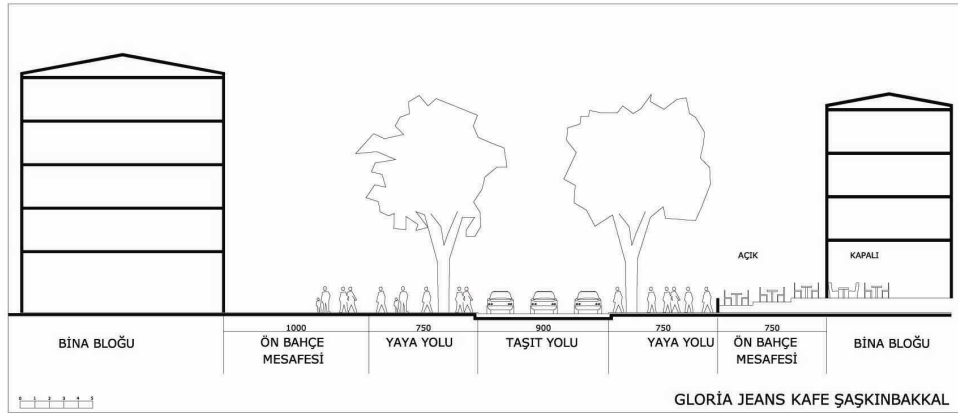
Şekil 4.27. Gloria Jean's kafe, Şaşkınbakkal



Şekil 4.28. Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, Şaşkınbakkal



Şekil 4.29. Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasında öneri bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, Şaşkınbakkal



Şekil 4.30. Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Gloria Jean's Kafe örneği, Şaşkınbakkal

## Kırıntı Restoran, Şaşkınbakkal Örneği

Kırıntı restoran, Bağdat caddesi yaya aksının bir bina arkasında konumlanmaktadır. Cadde üzerinde konumlanmamış olması dezavantaj gibi gözükse de peyzaj elemanlarıyla güzelleştirdiği bahçe ile avantaja çevirdiği görülmektedir. Bahçe ile iç içe oturma mekânlarının üzeri istenildiği zaman gölgeliklerle kapanmakta, portatif ısıtıcılarla kış/bahar aylarında da müşterilere açıkta oturma yeme-içme servisini de verebilmektedir.



Şekil 4.31. Şaşkınbakkal, Kırıntı restoranın yeri



Şekil 4.32. Şaşkınbakkal, Kırıntı restoran yolu



Şekil 4.33. Şaşkınbakkal, Kırıntı restoran

## Midpoint Restoran, Şaşkınbakkal Örneği

Midpoint restoran, yaya yolu ile aynı kotta bulunmakta, yaz ve kış aylarında farklı kullanım durumları göstermektedir. Restoranın ilk bölümü yazın açıkta oturma, yeme-içme mekânı olarak kullanılmaktadır. Restoran kış aylarında camekânla kapatılıp kapalı mekân olarak kullanılmaktadır. Ayrıca açıkta oturma mekânı da bırakılmıştır. Bu mekân ön bahçe mesafesini açık ve yarı-açık oturma mekânları olarak kullanmaktadır.



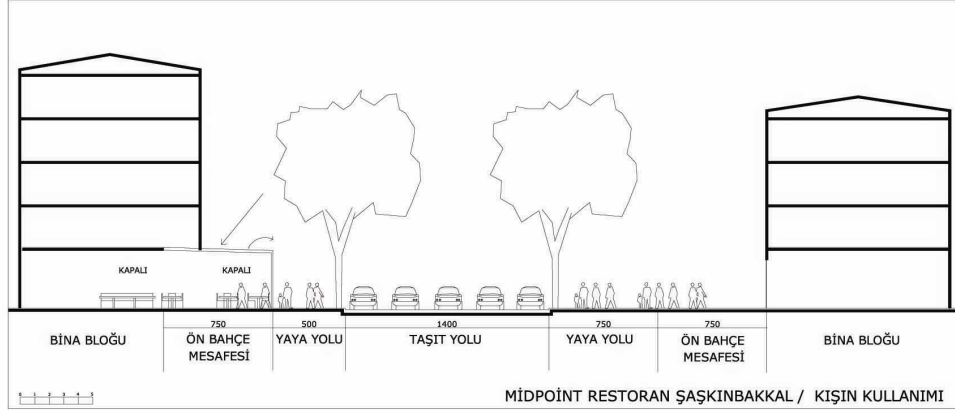
Şekil 4.34. Şaşkınbakkal, Midpoint restoranın yeri



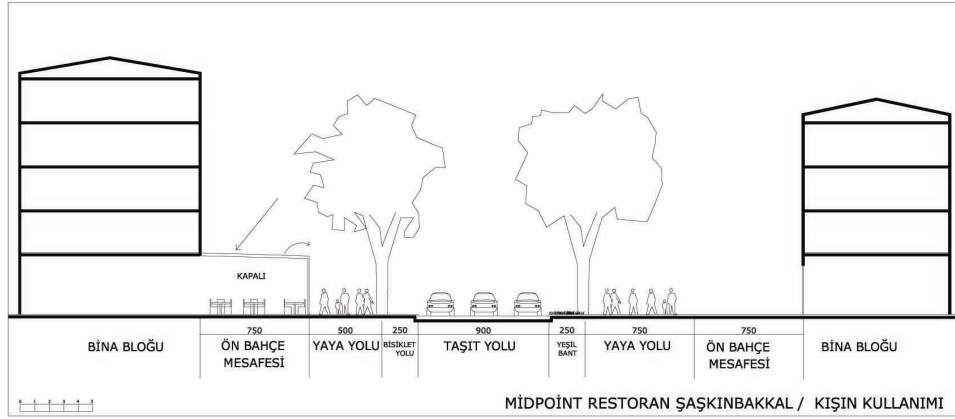
Şekil 4.35. Midpoint Restoran, Şaşkınbakkal



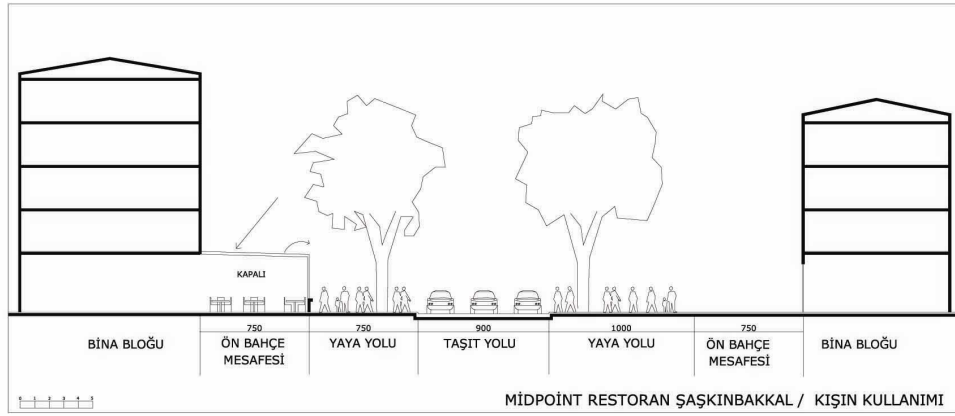
Şekil 4.36. Midpoint Restoran, Şaşkınbakkal



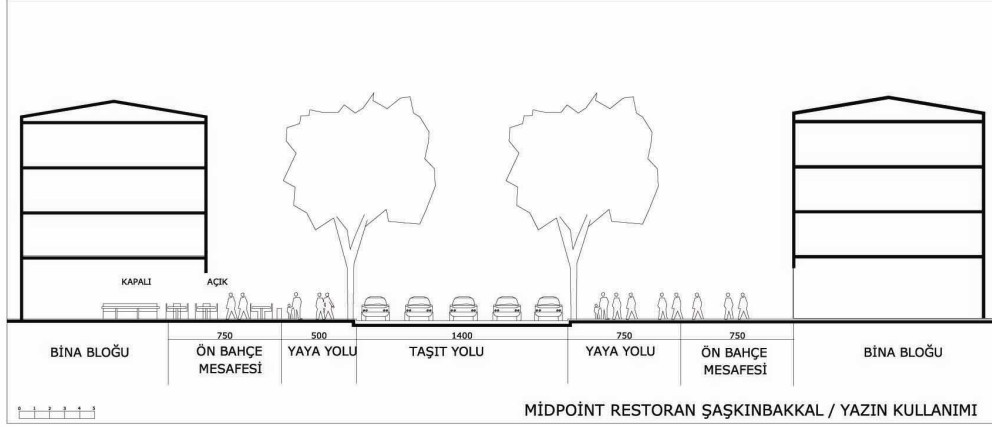
Şekil 4.37. 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Midpoint restoran örneği, kışın kullanımı, Şaşkınbakkal



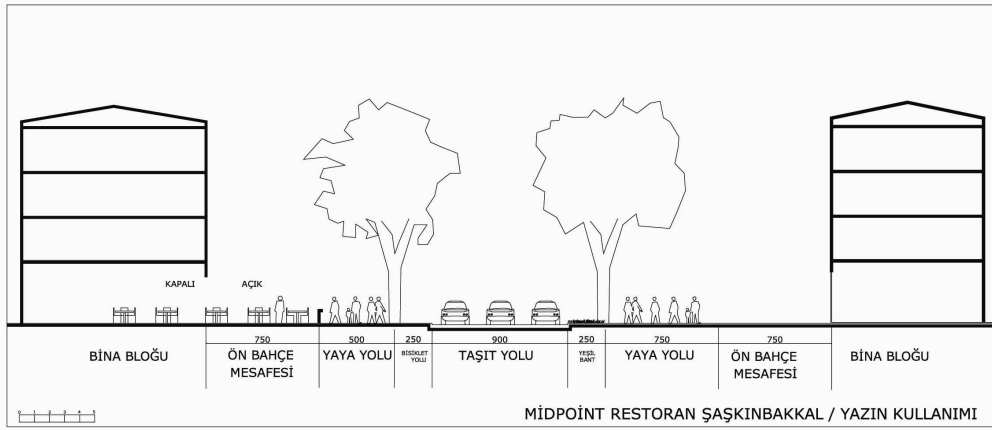
Şekil 4.38. 2004 yapılanmasından öneri bulvar profili; Midpoint restoran örneği, kışın kullanımı, Şaşkınbakkal



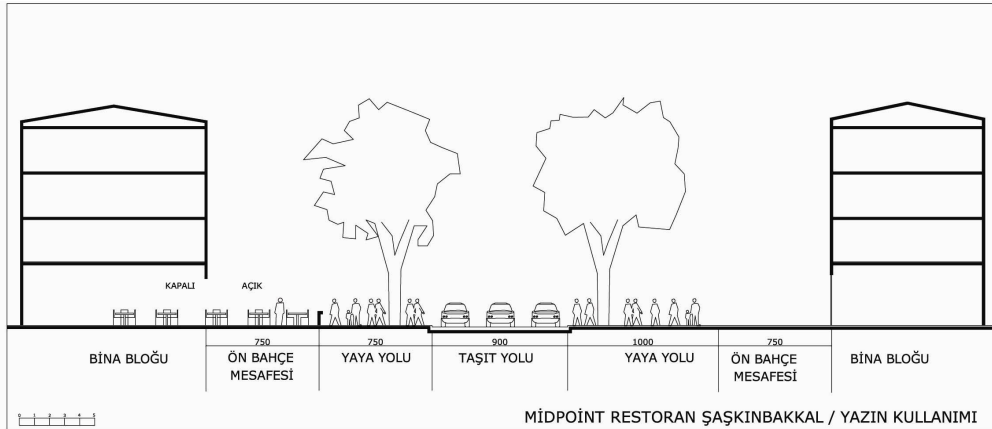
Şekil 4.39. 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Midpoint restoran örneği, kışın kullanımı, Şaşkınbakkal



Şekil 4.40. 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Midpoint restoran örneği, yazın kullanımı, Şaşkınbakkal



Şekil 4.41. 2004 yapılanmasından öneri bulvar profili; Midpoint restoran örneği, yazın kullanımı, Şaşkınbakkal



Şekil 4.42. 2004 yapılanmasından sonraki bulvar profili; Midpoint restoran örneği, yazın kullanımı, Şaşkınbakkal

## Mado Kafe, Suadiye Örneği

Mado kafe, yaya yolundan kot farkı ile ayrılmaktadır. Kafenin ilk bölümü açıkta oturma mekânından oluşmaktadır. İstenildiği zaman şemsiyelerle üzeri kapatılarak yarı-açık mekâna da dönüştürülmektedir. Kafenin ayrıca kapalı mekânı da mevcuttur. Açıkta oturma mekânı olarak ön bahçe mesafesinin tamamı kullanılmaktadır.



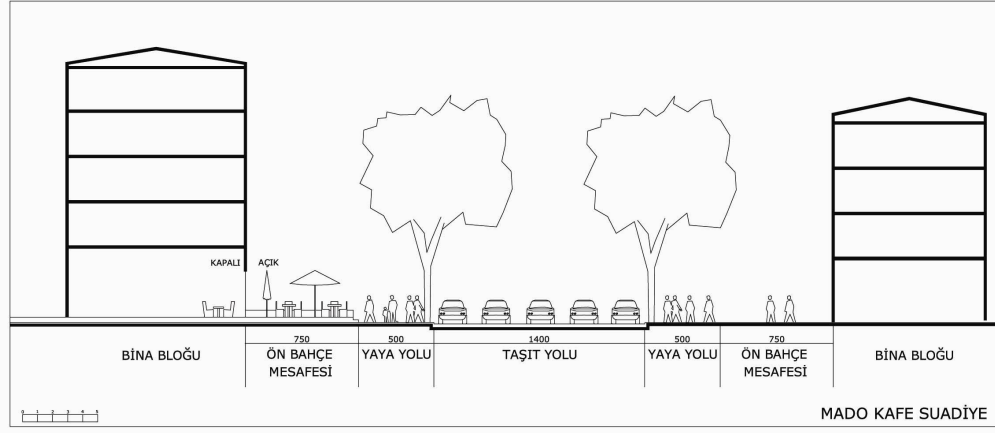
Şek il 4.43. Mado Kafenin Yeri, Suadiye



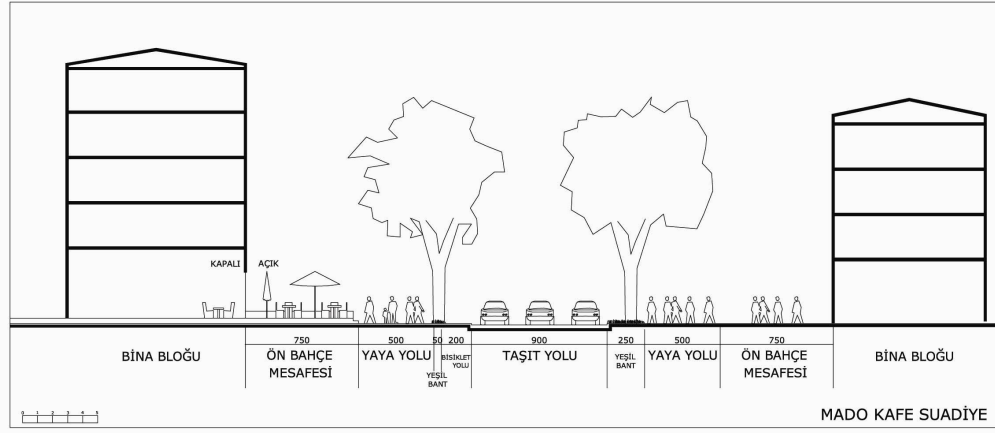
Şek il 4.44. Mado Kafe, Suadiye



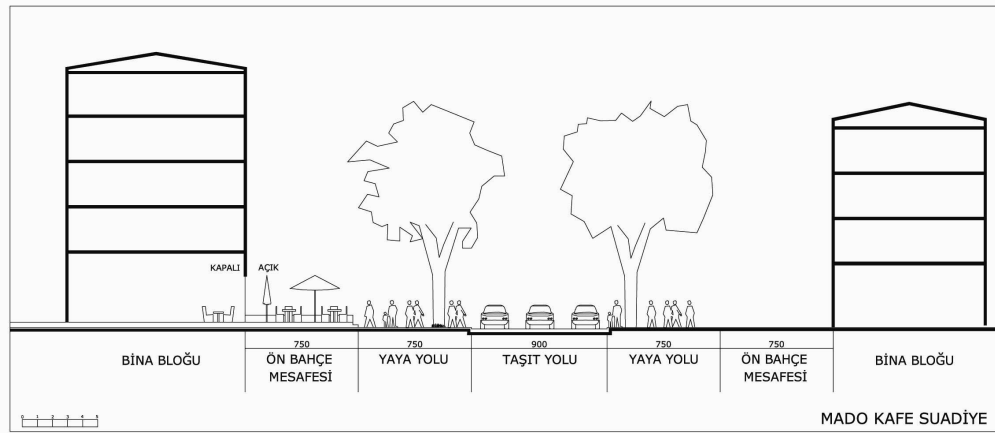
Şekil 4.45. Mado Kafe, Suadiye



Şekil 4.46. Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasından önceki bulvar profili; Mado kafe örneği, Suadiye



Şekil 4.47. Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasında önerilen bulvar profili; Mado kafe örneği, Suadiye



Şekil 4.48. Bağdat Caddesi 2004 yapılanmasında uygulanan bulvar profili; Mado kafe örneği, Suadiye

#### 4.4. Nişantaşı-Teşvikiye Bölgesi Tarihçesi

1780’lerde geniş bostanlar, çilek tarlaları ve kır kahvelerinin bulunduğu boş bir arazi görünümündeki semt Dolmabahçe Sarayı’nın sırtlarından başlayarak Maçka’dan yukarı doğru Teşvikiye, Rumeli Caddesi, Vali Konağı ekseninde bulunmaktadır (Web İletisi 19).

Osmanlı’da ilk Nizamı Cedit’in kurulduğu zamanlarda bu bölge, ordunun atış talimleri yaptığı alandı. Teşvikiye ile Osmanbey, Valikonağı ile Harbiye’nin kesişme noktasında bulunan ve üzerinde “Sultan Mecid’in hiçbir karşılık beklemeden ortaya koyduğu eser” yazılı olan dikilitaş ve semtteki diğer dikilitaşlar semtin simgesi olmuş ve Nişantaşı’na adını vermiştir. Atış talimleri sırasında padişahın namaz kıлып dinlenebilmesi için yapılan ahşap mescit günümüzün Teşvikiye Camii’nin temeli olup Nişantaşı’nda yapılan ilk bina olma özelliğini taşır (Web İletisi 19).

Sarayın Dolmabahçe’ye taşınmasından sonra hanedan üyeleri ve ileri gelen devlet görevlilerinin bölgeye yerleşmeye başlamasıyla bölge önem kazanmıştır. Abdülmecid bölgede bir yerleşim alanı kurulması isteğini belirtmek için bölgeye iki tane kitabe diktirmiştir. Bunlardan biri Valikonağı ile Teşvikiye Camii’lerinin kesiştiği noktada diğeri ise Teşvikiye Karakolu’nun bahçesinde bulunur. Pera’ya da yakın olan bu semt Pera’nın ticaret merkezi olmasından etkilenmiş ve büyük bir hızla gelişmiştir (Web İletisi 19).

1870’te Beyoğlu’nun büyük bölümünü ortadan kaldıran yangın felaketi ve Tanzimat’la birlikte yabancıların da şehrin istedikleri yerlerinde mülk edinmelerine olanak tanınması ile şehrin Nişantaşı-Teşvikiye’ye doğru yayılmasında iki önemli etkendir (Web İletisi 20).

Bütün bu ayrıntılar, semtin 1870’lerden sonra oluşmaya başladığını; 19.yy’ın son yıllarında, yabancıların ve kalburüstü azınlıkların yanında, batıcı bir yaşam biçimini benimsemiş veya buna özenen Osmanlı seçkinlerinin ve aydınlarının, o günün koşullarında görece çağdaş olanaklardan yararlanarak yaşadıkları bir yer olmaya yüz tuttuğunu göstermektedir (Web İletisi 20).

Aradan bir on yıl geçtikten(1880’lerde) sonraki kayıtlarda ise, artık Nişantaşı’nın imara açıldığı, ilk konakların yapılmaya başlandığı görülür. Bundan sonra Nişantaşı

bir konaklar ve saraylar kenti olarak gelişmiş, 1910'lerden başlayarak buna apartmanlar eklenmiştir (Web İletisi 20).

1920'lerin konaklar semti Nişantaşı, bütün İstanbul gibi büyük bir değişim geçirmiş; yoğun trafikli, canlı, kalabalık ve gerek konut bölgesi olarak gerekse lüks mağazaları, galerileri, zarif vitrinleri ile her şeye rağmen çevresel kalite bakımından seçkin bir semt olmayı sürdürmüştür (Web İletisi 20).

1930'lardan sonraki gelişme bütün İstanbul'da olduğu gibi apartmanlaşma yönünde olmuş; Nişantaşı, çevresindeki Taksim, Harbiye, Osmanbey, Şişli gibi semtlerle birlikte İstanbul'un en hızlı apartmanlaşan semtlerinden biri durumuna gelmiştir. Ama bu apartmanlaşma seçkin bir yapılaşma olarak sürmüştür, semt özellikle üst ticaret ve sanayi kesiminin tercih ettiği bir yerleşme yeri hüviyetini korumuştur, ana caddeler boyunca sıralanan alışveriş mağazaları da bunu desteklemiştir (Web İletisi 20).

12 Ağustos 1961'de kaldırılana kadar, Maçka-Beyazıt, Maçka-Tünel, Maçka-Fatih ve Harbiye-Fatih güzergahları arasındaki tramvaylar uzun zaman semtin başlıca toplu ulaşım aracı olmuştur (Web İletisi 20).

Bu dönemden sonra ise semt, çevre semtlerle birlikte daha çok zengin çarşıların, pasajların, seçkin dükkanların, butiklerin, işyerlerinin, bankaların yer aldığı; ticaret, iş ve eğlence hayatının ağır bastığı bir yapı kazanmıştır. Halaskargazi, Rumeli ve Valikonağı caddeleri 1980'lerde İstanbul'un ve belki de Türkiye'nin en gözde alışveriş merkezi haline geldi (Web İletisi 20).

### **Teşvikiye Bölgesi Tarihçesi**

1954'e kadar Beşiktaş İlçesi'ne bağlı bir mahalle olan Teşvikiye, o tarihte ilçe olan Şişli'ye bağlanmıştır. Teşvikiye yerleşmesinin tarihi ancak 19. yy'ın ortalarına kadar iner. Daha önceleri bütünüyle kırsal görünümündedir (Web İletisi 20).

Semt gelişmesinde iki ana unsur rol oynamıştır. Birincisi sarayın önce Beşiktaş'a, sonra da Yıldız' a taşınması, ikincisi de hızla gelişen Beyoğlu'nun Taksim-Şişli eksenine doğru taşınmasıdır. Sarayın Yıldız' a taşınması (1876) Teşvikiye'yi doğrudan etkilemiş, Maçka'dan Nişantaşı'na kadar ana caddeden başlayarak çevre hanedan ve rical konaklarıyla dolmaya başlamıştır. Bunların en önemlileri Teşvikiye Caddesi ile Hüsrev Gerede Caddesi'nin kesiştiği köşedeki Şehzade Mehmed Selim Efendi Konağıdır (bugün yerinde Narmanlı Apartmanı var)(Web İletisi 20).

Teşvikiye 1920'lerde ikinci unsurun, Taksim-Şişli eksenindeki gelişmenin etkisine girer ve ana caddeden başlayarak hızla apartmanlaşır. Topağacı semtin en son apartmanlaşan kesimidir. Semtteki yerleşmeyi hızlandıran etkenlerden biri de ulaşımdaki gelişmedir. 1914'te Taksim-Şişli tramvay hattının Harbiye'den ayrılan kolu Nişantaşı'ndan dönüp Maçka'ya kadar uzatılınca semtin kent merkezi ile bağlantısı artmıştır (Web İletisi 20).

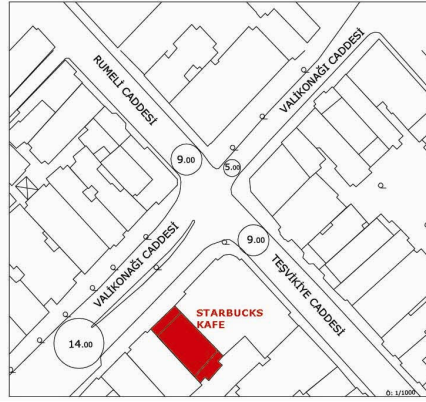
#### **4.5. Nişantaşı Bölgesi Yeme İçme Mekânları Örnek Analizleri**

Nişantaşı-Teşvikiye bölgesi caddeleri üzerindeki bazı yeme-içme mekânlarının yaya ve yol profili ile ilişkisi ve farklı oluşumları incelenecektir. Yeme-içme mekânlarının yaya yoluna katılımı kamusal ve yarı kamusal alanları üzerinden bir değerlendirme yapılacaktır.

Nişantaşı-Teşvikiye bölgesi caddeleri bilindiği üzere yakın zamanda herhangi bir düzenleme geçirmemiştir. Bölgede apartmanlar bitişik nizamda inşa edilmiştir. Bu tür yapılaşma nedeni ile binalara ait ön bahçe mesafeleri ya hiç bulunmamakta ya da yeterli olmamaktadır. Bu bağlamda Nişantaşı-Teşvikiye bölgesi caddeleri üzerindeki bazı yeme-içme mekânlarının yaya yolu ile ilişkileri incelenecektir. Araç yolu, yaya yolu ve yeme-içme mekânlarının şuan ki kullanım durumları kesitler üzerinden irdelenecektir.

## Starbucks Kafe, Nişantaşı Örneği

Bu örnekte kafeye ait ön bahçe mesafesi olmadığı için kapalı mekândan taviz verilerek yarı-açık mekân oluşturulmuştur. Giriş cephesinde yaratılan bu yarı-açık mekân da istenildiği zaman ön cephedeki katlanır camlar açılarak da kullanılmaktadır. Kafenin ayrıca kapalı mekânı da mevcuttur. Açıkta oturma mekânı ön bahçe mesafesi olmadığı için yoktur. Mekân tarafından yaya yolunu herhangi bir şekilde işgal söz konusu değildir.



Şekil 4.49. Nişantaşı, Starbucks Kafenin Yeri



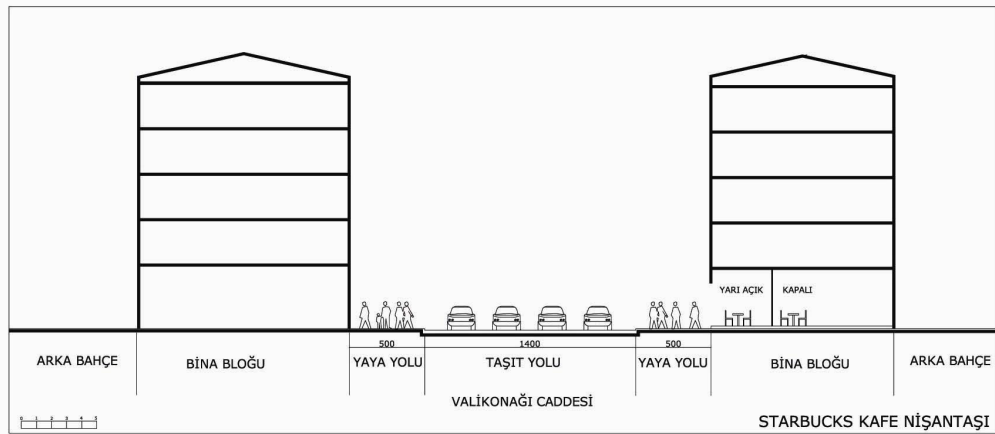
Şekil 4.50. Starbucks Kafe, Nişantaşı



Şekil 4.51. Starbucks Kafe İçerden Dışarı Bakış, Nişantaşı



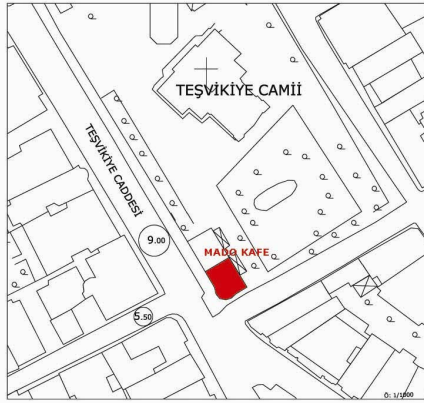
Şekil 4.52. Starbucks Kafe Girişi, Nişantaşı



Şekil 4.53. Nişantaşı, Starbucks Kafenin Yol Profilinden Kesiti

## Mado Kafe, Teşvikiye Örneği

Mado kafe örneğinde, mekânın kendine ait ön ve arka bahçesi bulunmamaktadır. Bu mekân ön bahçesi olmaması sebebi ile açıkta oturma mekânı olarak yaya yolunu/kaldırımını kullanmaktadır. İki buçuk metrelik yaya yolunun neredeyse yarısından fazlasının kafeteryanın masa ve iskemleleri tarafından işgal edildiği (Şekil 4.55) görülmektedir. Çoğu zaman yayalara tahsis edilmiş olan yaya kaldırımının üzerinde yayaların hareketlerinin kısıtlandığı gözlemlenmektedir. Yaya kaldırımının bittiği yerde başlayan araç yolunun yaya kaldırımını tarafı tek şerit olarak belediyelerce otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Hafta sonlarında kafeteryanın bu otopark alanını dahi işgal ettiği de (Şekil 4.56) görülmektedir.



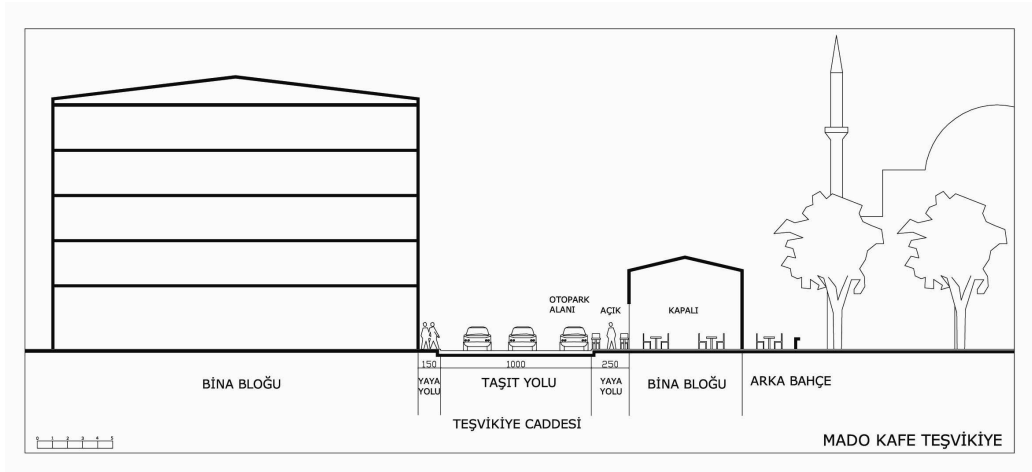
Şekil 4.54. Mado Kafenin Yeri, Teşvikiye



Şekil 4.55. Mado Kafe, Teşvikiye



Şekil 4.56. Mado Kafenin Otopark Alanını İşgali, Teşvikiye



Şekil 4.57. Mado Kafenin Yol Profilinden Kesiti, Teşvikiye

## Kırintı Restoran, Nişantaşı Örneği

Bu örnekte kafeye ait ön bahçe mesafesi bulunmaktadır. Mekân ön bahçe mesafesinin tamamını kapalı ve yarı açık yeme-içme yeri olarak kullanmaktadır. Fakat mekân zaten dar olan iki buçuk metrelik yaya yolu/kaldırımını güzel havalarda açıkta oturma mekânı olarak da kullanmakta, yaya yolunu işgal etmektedir.



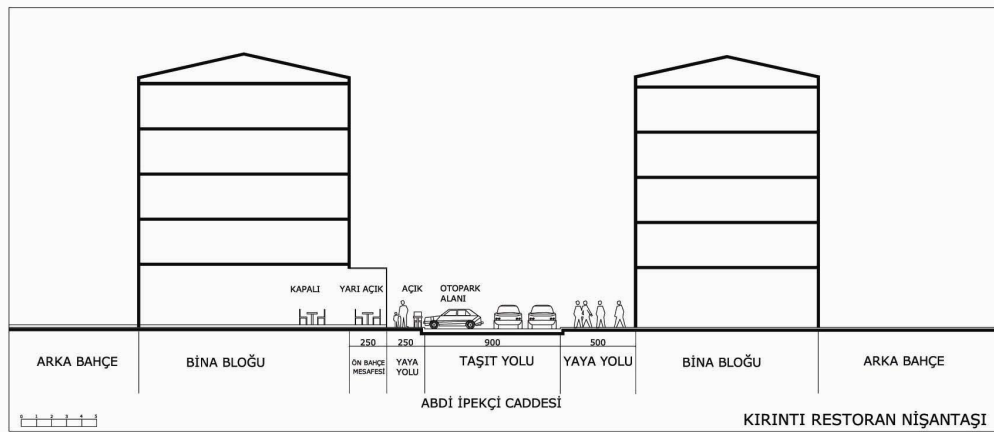
Şekil 4.58. Kırintı Restoranın Yeri, Nişantaşı



Şekil 4.59. Kırintı Restoran, Nişantaşı



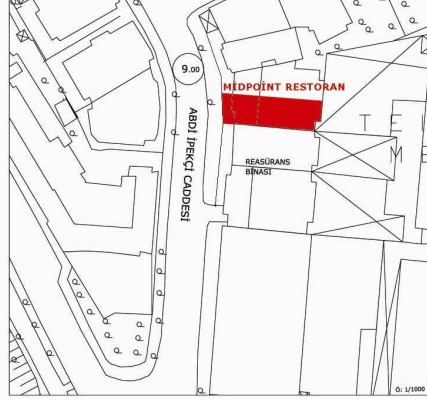
Şekil 4.60. Kırıntı Restoran, Nişantaşı



Şekil 4.61. Kırıntı Restoranın Yol Profilinden Kesiti, Nişantaşı

## Midpoint Restoran, Teşvikiye Örneği

Midpoint restoran yaya yolu ile kot farkıyla ayrılmaktadır. Mekânın kendine ait ön bahçesi bulunmaktadır. Mekân güzel havalarda açıkta oturma mekânı olarak bu ön bahçe mesafesinin tamamını kullanmaktadır. Yaya yoluna taşma bu mekânda görülmemektedir.



Şekil4.62. Midpoint Restoranın Yeri, Teşvikiye



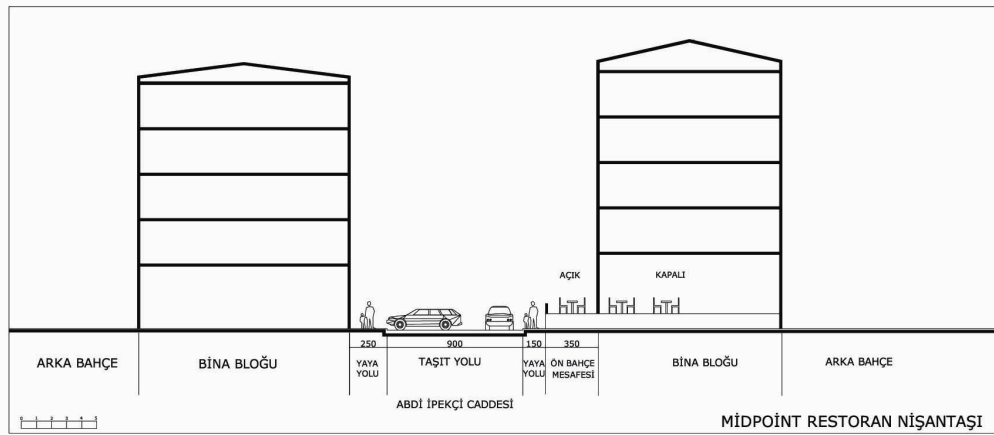
Şekil 4.63. Midpoint Restoran, Teşvikiye



Şekil 4.64. Midpoint Restoran, Teşvikiye



Şekil 4.65. Midpoint Restoran, Teşvikiye



Şekil 4.66. Midpoint Restoranın Yol Profilinden Kesiti, Teşvikiye

#### 4.6. Planlanmış Yaya Kaldırımlarına Açılan Açık ve Kapalı Yeme-İçme Mekânlarına İlişkin Saptamalar

- Yaya yolu/kaldırım iyi planlanıp biçimlendirildiğinde özel mülk kapsamındaki alanlar dahi yayaların kullanımına açılmakta böylece kamusal alan yarı kamusal bir hizmet ile yaya akışına katılmaktadır. (Şekil 4.67-68)
- Bağdat caddesi örneğinde olduğu gibi ön bahçeler dahi ticari aktivite ile mekânsal anlamda yaya yoluna adeta katılmaktadır. (Şekil 4.67-68)



Şekil 4.67-68. Bağdat Caddesi Yaya Yolu ve Ön Bahçe İlişkisi

- Aktivite yaya yolunu beslemekte ve ona katılmaktadır.
- Aktivite yaya yolundan beslenmekte ve ondan kullanıcı/müşteri çekmektedir.
- Kot farkı ve kademelenme ile yaya yolundan kısmen ayrılma gerçekleşmekte ön bahçenin kademeli olarak düzenlenmesi yaya akışını tematik bir izleme olayı haline getirmekte, adeta bir tribün oluşturmaktadır. (Şekil 4.69-70) Bu durum aynı zamanda yaya yolundan algılanabilirliği artırarak ek çekim unsuru yaratmaktadır.



Şekil 4.69-70. Bağdat Caddesinde Kot Farkıyla Yaya Yolunu İzleyen Yeme-İçme Mekânları

- Planlı alanlarda yeterli genişlikteki yaya yolu aktivite vasıtasıyla ön bahçeleri de etkisi altına almakta yol profilini zenginleştirmekte ve yaya yolu ön bahçelere katılarak kapalı mekânlara kadar taşabilmektedir.
- Doğru düzenlenmiş yaya güzergahı özel mülkiyete ait ön bahçeyi ve zemin katları giderek biçimlemekte ve etkilemektedir.

#### 4.7. Plansız Gelişmiş Yaya Kaldırımlarına Açılan Açık ve Kapalı Yeme-İçme Mekânlarına İlişkin Saptamalar

- Kamusal alandan özel alana geçiş çok kesin sınırlarla gerçekleşmektedir.
- Planlı alanlardaki gibi yeterli genişlikteki yaya yolu olmaması buna ek olarak ön bahçenin de olmayışı yaya yolu aktivite geçişine ilişkin tasarım ve düzenleme yapmayı (kademelendirme, vb.) olanaksızlaştırmaktadır.



Şekil 4.71-72. Yaya Kaldırımı Üzerindeki Yeme-İçme Mekânları, Nişantaşı

- Yaya akışından kapalı mekâna geçiş de bina altındaki kapalı mekândan tavizler vererek yarı açık mekâna dönüştürmeler görülmektedir. (Şekil 4.71-72)



Şekil 4.73-74. Starbucks Kafe Yarı Açık Oturma Bölümü, Nişantaşı

- Ön bahçeler olmadığı için ticari aktivitenin mekânsal anlamda yaya yoluna görsel katılımı gerçekleşmemektedir.
- Ön bahçelerin olmayışı, yaya mekânının kapalı aktivite geçişinin aşamalı ve planlı oluşmasını etkilemektedir.
- Yaya kaldırımı ile kapalı aktivite arasında tampon görevi gören açık ve yarı açık mekânlar burada oluşmamaktadır.
- Yaya akışını tematik bir izleme olayı haline getirebilecek bir algılama derinliği ve açısı bu dar yol profillerinde oluşmamaktadır.
- Bu durum aynı zamanda yaya yolundan algılanabilirliği de sınırlamakta ve ek çekim yaratılmasını güçleştirmektedir.
- Yaya yolu / kaldırım iyi planlanıp biçimlendirilmediği, özel mülk kapsamındaki alanlar ve ön bahçe olmadığı için yayaların kullanımını güçleştiren açık mekân ihlalleri gerçekleşmektedir. (Şekil 4.75-76)
- Plansız ve kendiliğinden gelişen yaya kaldırımında hareket güçleşmekte aktiviteler yer yer yaya kaldırımı profiline masa ve iskemle ile taşarak engel oluşturabilmektedir. (Şekil 4.75-76)



Şekil 4.75-76. Yaya Yoluna Taşmış Yeme-İçme Mekânları Örnekleri

- Aktivite yaya yolunu besleyememekte hatta ona engel olabilmektedir.
- Yaya güzergâhının yazın mesai saatinden sonra iyi havalarda bütünüyle bir ön bahçe haline getirilmeye çalışıldığı görülmektedir.
- Abdi İpekçi caddesi üzerinde Midpoint örneğinde ise varolan sınırlı ön bahçenin dar dahi olsa yaya kaldırımı ile ilişkisinin planlı Bağdat caddesi örneğine benzer bir profil ortaya çıkardığı görülmektedir.

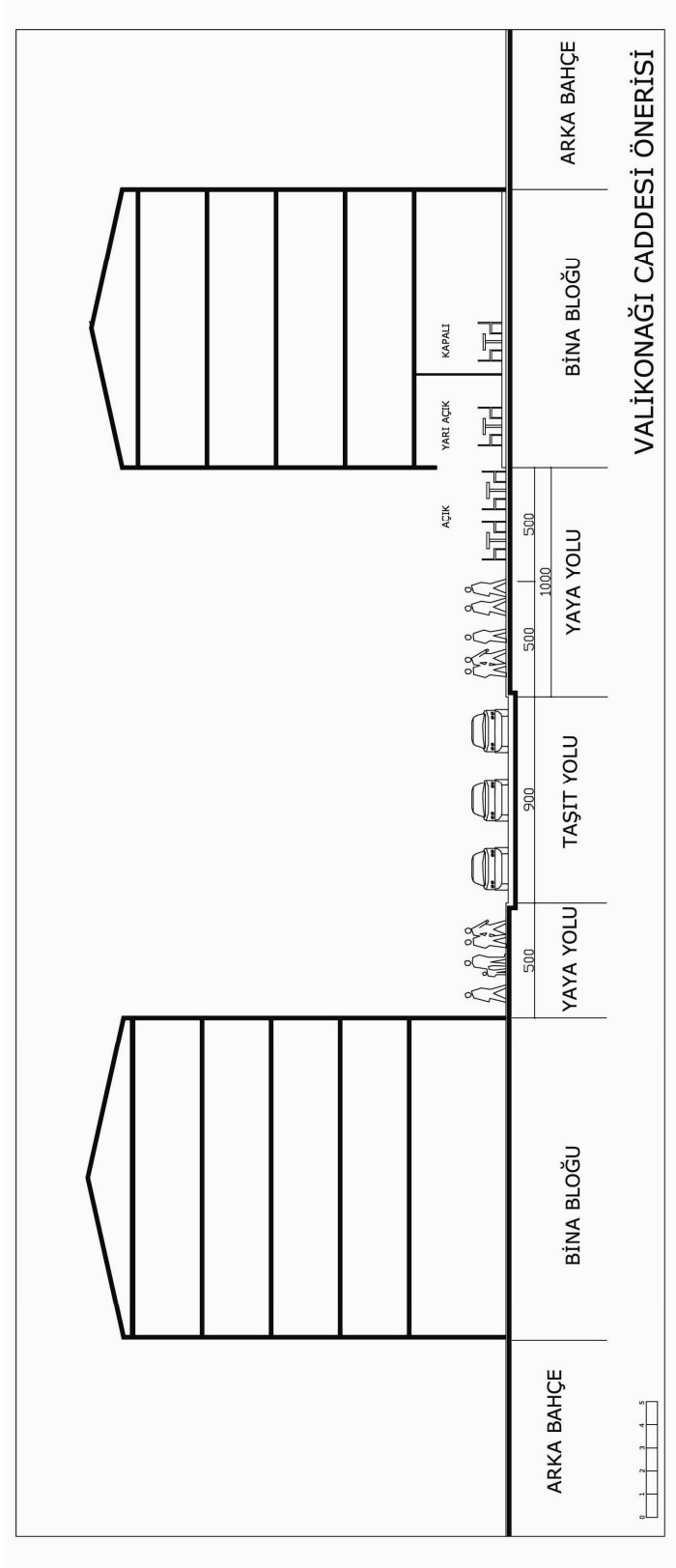
## **5. KENTSEL TASARIM BAĞLAMINDA NİŞANTAŞI BÖLGESİ ABDİ İPEKÇİ, TEŞVİKİYE VE VALİKONAĞI CADDELERİ İÇİN YAYALAŞTIRMA ÖNERİLERİ**

### **5.1. Nişantaşı Valikonağı Caddesi İçin Kentsel Tasarım Önerisi**

Nişantaşı Valikonağı caddesinin genişliği toplamda 24 metredir. Bunun 14 metresi araç yolu 10 metresi de her iki taraftaki kaldırımda da eşit olmak üzere 5'er metredir. Valikonağı caddesinin Teşvikiye Caddesi ile kesiştiği yerden itibaren araç yolu 5metreye düşmektedir, Rumeli caddesinde ise 9 metre olduğu görülmektedir. Zaten gereksiz genişlikte olan Valikonağı caddesinin biranda 14 metreden 5 ve 9 metrelik yollara geçiş yapması yoğun iş saatlerinde çoklukla trafikte sıkışıklığa neden olmaktadır. Bu sebepten ötürüde anlamsız geniş olduğu görülmektedir. Bu caddenin 9 metreye düşürülmesi önerilmektedir. Valikonağı caddesinin bu kesişim noktasından sonrada aynı izde devam etmesi gerekliliği nedeni ile her iki tarafta ki yaya kaldırımını da araç yolunun daraltılması nedeni ile genişletilmesi uygun görülmektedir.

Şekil 5.1'de de Valikonağı Caddesi için yapılan öneri yol kesitinden görülmektedir.

Ek A'de Nişantaşı Mevkii'nin hali hazırdaki yaya yolu ve araç yolu paftası görülmektedir. Ek B'de ise bu bölgedeki yaya yolu ve araç yolu için öneri paftası bulunmaktadır.



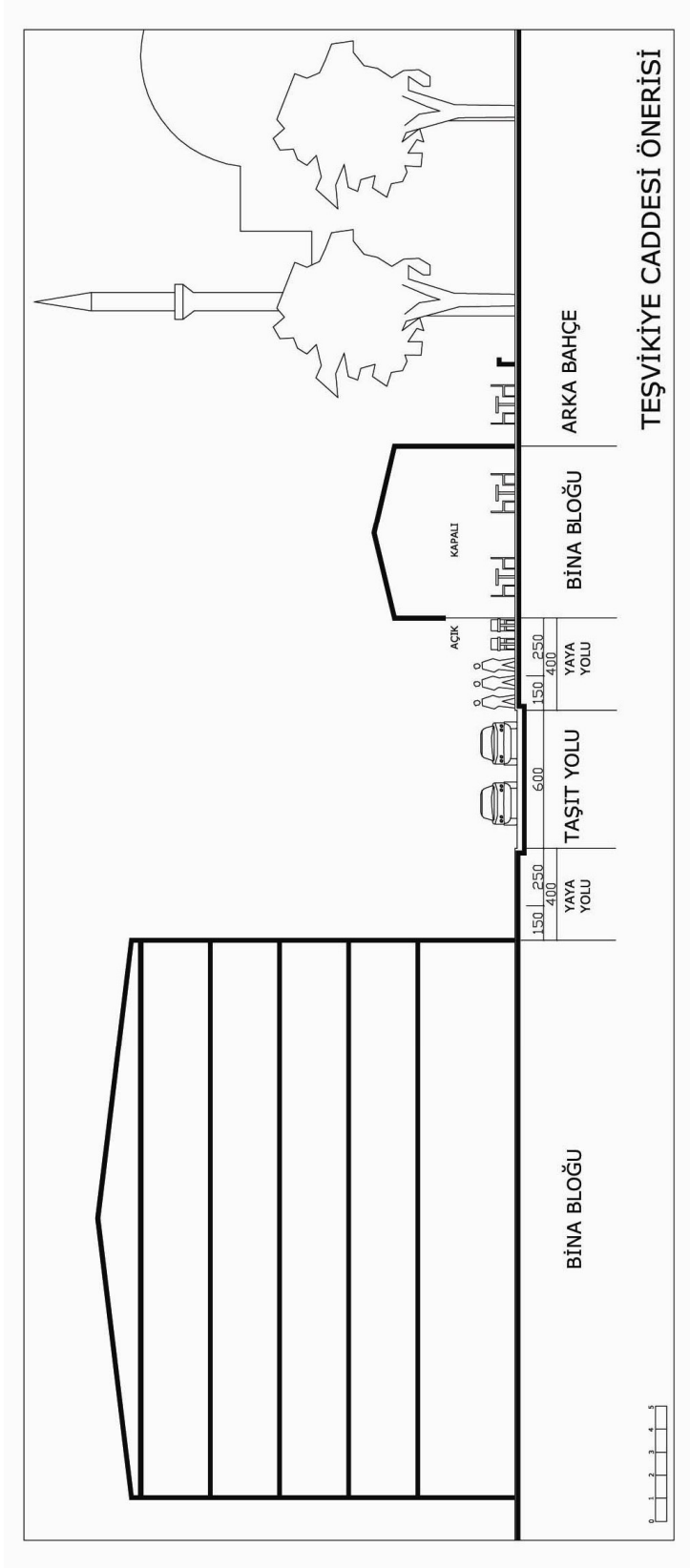
Şekil 5.1. Valikonağı Caddesi Önerisinin Yol Kesitindeki Durumu

## 5.2. Nişantaşı Teşvikiye Caddesi İçin Kentsel Tasarım Önerisi

Ek A'da Teşvikiye Caddesinin hali hazırdaki durumu görülmektedir. Bu caddenin eni 10 metredir. Üç şeritlik araç trafiğinin rahatlıkla olabileceği yol profilinde bir şerit belediyelerce araç park yeri olarak kullanılmaktadır. Teşvikiye Caddesi üzerindeki analiz ettiğimiz örnekte de görüldüğümüz üzere mekânların ön bahçe mesafesi yoktur. Fakat yaya yolu üzerine koyulan masalarla açıkta oturma mekânı oluşturulmaktadır. Yaklaşık 2.5 metrelik bu dar kaldırım üzerinde çoğunlukla bahar ve yaz aylarında yaya kaldırımını üzerinde yayaların hareketini kısıtlayıcı düzende konumlandırıldığı görülmüştür. Bazı hafta sonu günlerinde ise daha da abartılıp araç park ceplerine de masaların konumlandırıldığı gözlemlenmiştir.

Teşvikiye Caddesinin 1.5-2.5 metrelik kaldırım eninin bu bölgedeki ihtiyacı karşılamadığı, yayalara daha fazla kaldırım mesafesi bırakılması gerekliliği gözlemlenmiştir. Bu caddenin 3 şeritlik araç yolunun 10 metreden 2 şeritlik 6 metrelik araç yoluna düşürülmesi önerilmektedir (Ek B). Zaten 2 şeridin kullanımda olduğu araç yolunda herhangi bir değişiklik olmayacak sadece otopark alanı kaldırılacaktır. Otopark ihtiyacının çoğununda bu cadde üzerinde inşaatı halen devam etmekte olan alışveriş merkezinin otoparkından karşılanması önerilmektedir.

Yol eninin 10 metre olduğu bu cadde üzerinde bir tarafında kaldırımın hali hazırda 1.5 metre olan tarafına 2.5 metre eklenirse ve hali hazırda 2.5 metre olan diğer tarafına da 1.5metre eklenirse ihtiyaca karşılık verebileceği düşünülmektedir (Şekil 5.2). Bu şekilde araç trafiğinde değişiklik yapmadan yayalar için daha rahat dolaşım imkanı sunulacak, yeme-içme mekânlarının yaya kaldırımını kullanmasında tıkanıklık olmayacağı düşünülmektedir.



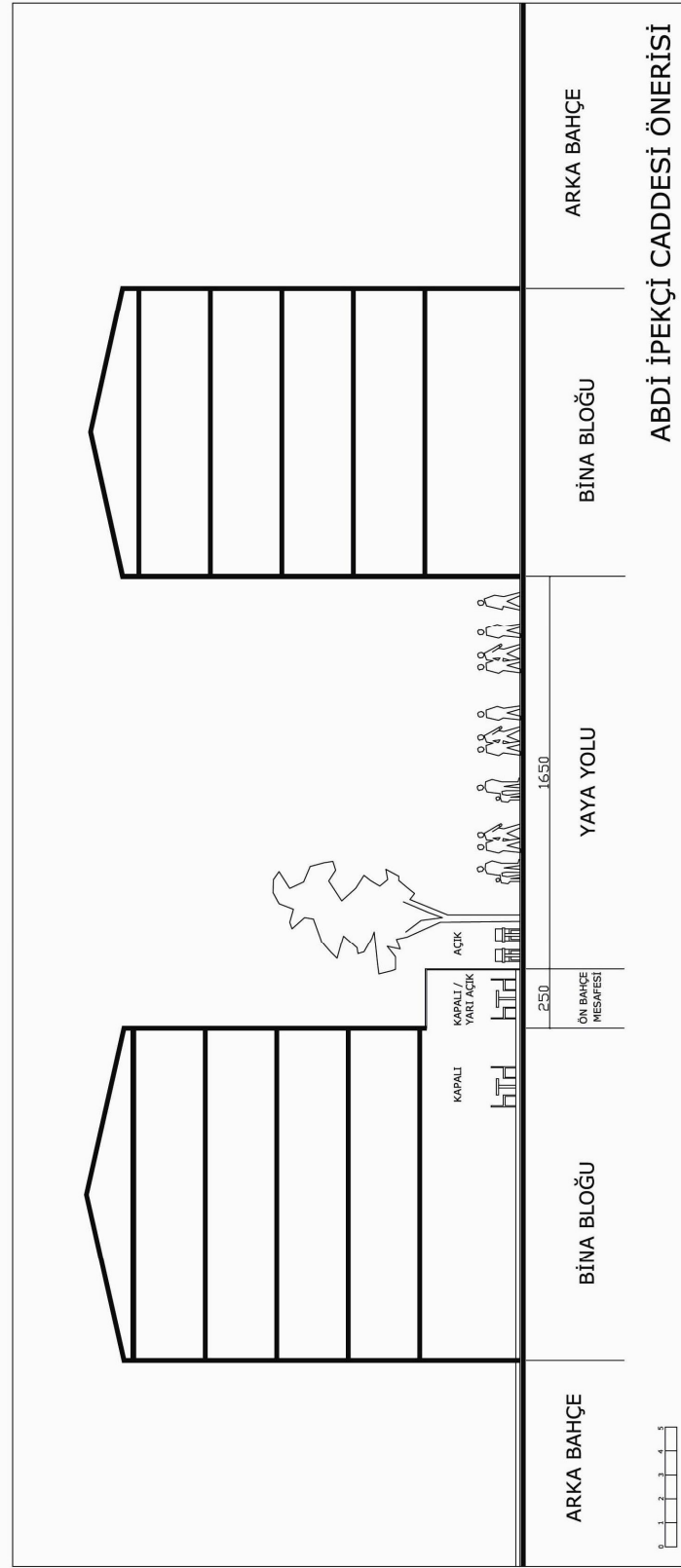
Şekil 5.2. Teşvikiye Caddesi Önerisinin Yol Kesitindeki Durumu

### 5.3. Nişantaşı Abdi İpekçi Caddesi İçin Kentsel Tasarım Önerisi

Abdi İpekçi Caddesi Nişantaşı'nın marka mağazalarının bulunduğu yüksek gelir grubunun alışveriş yaptığı cadde olarak bilinmektedir. Bu cadde üzerinde birçok yeme-içme mekânı servis vermektedir. Abdi İpekçi Caddesi üzerindeki yeme-içme mekânlarının da tüm Nişantaşı bölgesinde olduğu gibi dışarıda yeme-içme eylemi yaya kaldırımını işgal ederek yapılmakta yayalara yürüyecek çok az yer bırakılmaktadır.

Ek B'de görüldüğü üzere Abdi İpekçi Caddesinin kuzey batı ve güney doğu kısmının iki ayrı parça halinde yayalaştırılması önerilmektedir. İhlamur-Nişantaşı yolu olarak bilinen ve Abdi İpekçi Caddesi ile kesişim yerinin ise araç trafiğine dokunulmaması önerilmektedir. Bu durumda Abdi İpekçi caddesinin kuzeybatı tarafının araç trafiği yükünü paralelinde bulunan Mim Kemal Öke Caddesi üstlenecektir. Güneydoğu tarafındaki araç trafiği ise Teşvikiye Caddesine bağlanarak çözülmesi önerilmektedir.

Böylelikle İstanbul'un geçmişten beri en önemli alışveriş caddesi olarak bilinen Abdi İpekçi Caddesinde büyük bir rahatlama olacaktır. Hem yayalar için engelsiz dolaşım sağlanmış olacak hem de sınırlı veya hiç ön bahçesi olmayan yeme-içme mekânları yayalaştırılmış sokaktan mekânsal anlamda fayda sağlayacaktır (Şekil 5.3).



Şekil 5.3. Abdi İpekçi Caddesi Önerisinin Yol Kesitindeki Durum

## 6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Araştırmada, planlanarak bulvar niteliğinde yeniden düzenlenen Bağdat Caddesi üzerindeki bir dizi yeme-içme mekânının yaya kaldırımı ve araç yolu ile ilişkisinde oluşan açık ve yarı-açık mekânsal durumları ile benzer sosyo-kültürel yapıya sahip ancak planlanmamış bir bulvar profiline sahip olan Nişantaşı bölgesi örnekleri araç yolu, yaya kaldırımı ve yeme-içme kullanımı açısından irdelenmiş aralarındaki ticari, kentsel kullanım konforu bakımından farklar analiz edilmiştir.

Planlı ve düzenlenmiş bir bulvar profili ile plansız kendiliğinden gelişmiş profil ile ilgili saptamalar yapılmış kentsel tasarımın ticari kullanıma katkısı analiz edilmiştir. Bu bağlamda;

- Yaya kaldırımları iyi planlanıp biçimlendirildiğinde kamusal alanların yarı kamusal bir hizmet ile yaya akışına katıldığı, plansız gelişen yaya kaldırımlarında ise kamusal alandan özel alana geçişin çok kesin sınırlarla gerçekleştiği görülmüştür.
- Planlanmış yaya kaldırımlarında ön bahçe mesafelerinin mekânsal anlamda yaya yoluna katıldığı, plansız yaya kaldırımlarında ise var olmayan ön bahçelerin yerine yaya yolunun işgal edildiği, bir nevi yaya yolunun ön bahçe olduğu gözlemlenmiştir.
- Aktivitenin planlanmış yaya yolunu beslediği ve ona katıldığı , planlanmamış yaya yolunu ise besleyemediği ve hatta ona engel olduğu görülmüştür.
- Planlanmış yaya kaldırımı üzerinde yeme-içme mekânlarının ön bahçelerinin kademeli olarak düzenlenmesi yaya akışını tematik bir izleme olayı haline getirmektedir, plansız gelişimde ise ön bahçeler olmadığı için ticari aktivitenin mekânsal anlamda yaya yoluna görsel katılımı gerçekleşmemektedir.

- Planlı gelişmiş yaya kaldırımlarında ön bahçelerin olması sebebiyle mekânların açık, yarı-açık ve kapalı durumları oluşabilmekte fakat plansız gelişmiş yaya kaldırımlarında ön bahçelerin olmayışı aşamalı kapalı mekâna geçişe izin vermemektedir.
- Plansız gelişmiş yaya kaldırımlarında yer yer yeme-içme mekânlarının yaya yolunu işgali ve yayaların kullanımını güçleştirici açık mekân ihlalleri gerçekleşmektedir.

Bu saptamalar sonucunda Nişantaşı bölgesinin 3 caddesi için kentsel tasarım önerileri geliştirilmiştir.

Nişantaşı bölgesi, Valikonağı Caddesinin Teşvikiye caddesi ile kesiştiği noktada farklı genişlikteki cadde boyutlarına geçişte trafikte adeta bir boğum noktası oluşturduğu görülmüş, 14metrelik araç yolunun 9 metreye düşürülmesi ve 5metrenin yaya kaldırımlarına eklenmesi önerilmiştir. Böylelikle hem trafikteki araçlar daha rahat akacak hem de yayalar için daha rahat dolaşım alanı yaratılmış olacaktır. Bu öneri araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma kapsamına girmektedir.

Nişantaşı bölgesi, Teşvikiye Caddesinin hali hazırdaki yol kesitinde ise zaten dar olan 1.5-2.5 metrelik yaya kaldırımlarının yayalar haricinde yeme-içme mekânları tarafından işgal edildiği görülmüş, yayaların hareketlerinin kısıtlandığı gözlemlenmiştir. Teşvikiye Caddesinin 10 metrelik araç yolu profiline bakıldığı zaman aktif olarak 1-2 şerit araç caddeyi kullanabilmekte, bir şerit araç yolu ise otopark olarak kullanılmaktadır. Bu bağlamda otopark şeridinin iptali ile 2 şerit aktif araç yolunun aynı şekilde kullanılması, 4 metrelik şerit iptalinden kazanılan yolun kaldırımın her iki tarafına da eşit şekilde eklenmesi, otopark ihtiyacının ise yeni yapılan alışveriş merkezinden karşılanması önerilmektedir. Bu şekil bir uygulamada hem yayalar için rahat dolaşım imkanı sağlanacak hem de yeme-içme mekânlarının yaya kaldırımını kullanmasında tıkanıklık yaşanmayacağı düşünülmektedir.

Nişantaşı bölgesi, Abdi İpekçi Caddesinin kuzey batı ve güney doğu kısmının iki ayrı parça halinde yayalaştırılması önerilmektedir. İhlamur-Nişantaşı yolu olarak bilinen ve Abdi İpekçi addesi ile kesişim yerinin araç trafiğine dokunulmaması önerilmektedir. Bu durumda Abdi İpekçi caddesinin kuzeybatı tarafının araç trafiği yükünü paralelinde bulunan Mim Kemal Öke Caddesi üstlenecektir. Güneydoğu

tarafındaki araç trafiği ise Teşvikiye Caddesine bağlanarak çözümlenmesi önerilmektedir. Böylelikle İstanbul'un geçmişten beri en önemli alışveriş caddesi olarak bilinen Abdi İpekçi Caddesinde büyük bir rahatlama olacaktır. Hem yayalar için engelsiz dolaşım sağlanmış olacak hem de sınırlı veya hiç ön bahçesi olmayan yeme-içme mekânları yayalaştırılmış sokaktan mekânsal anlamda fayda sağlayacaktır.

Sonuç olarak yaya kaldırımları planlama alt yapısının üzerinde durulması ile uygun koşullarda kent yaşamının oluşmasına, fiziki planlama açısından ciddi katkı yapacaktır. Bunun için ticari işletme kararları ile birlikte yerel yönetimlerce verilecek kararlar kapsamında yapılacak analitik çalışmalar, uygun kentsel tasarım önerilerinin getirilmesini sağlayacaktır.

## KAYNAKLAR

- Aru, K.A.**, 1965. Yayalar Taşıtlar, İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
- Aslantaş, A.**, 1998. Kentsel Mekân Karakterinin Peyzaj Mekân Organizasyonu Açısından Değerlendirilmesi ve Sultanahmet Meydanı Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Antoniou, J.**, 1971. Environmental Management, Planning For Traffic, McGraw Hill Book Company Limited, Maidenhead, Berkshire, England
- Ashihara, Y.**, 1983. The Aesthetic Townscape, MIT Pres, Cambridge, London.
- Aynan, R.E.**, 2002. Nişantaşı'nda yaya olmak, İstanbul Yaya Sergileri 1: Nişantaşı, ed. Amado, L., Kumcuoğlu, İ., Stil Matbaa, İstanbul.
- Beatley, T.**, 1999. Green Urbanism: Learning from European Cities, Covelo, CA, USA: Island Pres.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L.G., Stone, A.M.**, 1992. Public Space, Cambridge University Pres, New York.
- Çınaroğlu, E.**, 2002. Turizm Ticaret Alanında Yayalaştırma Ölçütleri Hisarönü Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Curan, R.J.**, 1983. Architecture and Urban Experience, Van Nostrand Reinhold Co., New York.
- Çol, D.**, 2004. Kentsel Ulaştırma Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Döllük, G.**, 2005. Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Eliada, M.**, 1965. Le Sacre et le Profane, Gallimard, Paris.
- Emir, S.**, 1997. Yaya alanlarının aydınlatılması, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Francis, M.**, 1987. *The Making of Democratic Streets, Public Streets for Public Use*, Van Nostrand Reinhold Co., New York.
- Gehl, J., Gemzoe, L.**, 2001, *New City Spaces*, Arkitektens Forlag, The Danish Architectural Pres, Copenhagen.
- Giritlioğlu, C.**, 1991. *Şehirsels Mekkân Öğeleri ve Tasarımı*, İ.T.Ü. Mimarlık Fakóltesi, Baskı Atólyesi, İstanbul.
- Göçer, O.**, 1984. *Şehirlerde Ticaret Alanları*, İ.T.Ü. Matbaası, İstanbul.
- Gülersoy N. Z., Tezer, A., Eyüpođlu E., Yiđiter, R.**, 1992. *Tarihi Şehir Merkezlerinin Gelişme Sürecinde Yayalaştırmanın Etkileri Beyoğlu İstiklal Caddesi Örneği*, 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu, 21-22 Mayıs. Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakóltesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.
- Hadju, J.C.**, 1988. *Pedestrian Malls in the West Germany*, *Journal of the American Planning Association*, vol.325-335.
- Huot,J.L.-Thalman,J.P- Valbelle,D**, 2000. *Kentlerin Doğuşu*, İmge Kitabevi, Ankara.
- İlze, İ.**, 1996. *Alışveriş Merkezleri ile Alışveriş Caddelerinin Karşılaştırması*, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kavi, F.**, 2003. *İstanbul Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirmesi*, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Keleş, R.**, 1980. *Kent Bilimleri Sözlüğü*, Türk Dil Kurumu Yayınları, Seniş Basımevi, Ankara.
- Kılınçarslan, T.**, 1989. *Kent Sokakları Ulaşım ve İletişim Mekkânları*, *Yapı Dergisi*, vol. 175, İstanbul.
- Konuk,G.**, 1987. *Türkiye’de Kentsel Dış Mekkânların Düzenlenmesi*, Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü, Yayın no: U5, Ankara
- Konuk, G.**, 1989. *Kamu Mekkânları Tasarımında Cephe Düzeni*, *Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu*, M.S.Ü., İstanbul, 15-16 Mayıs.

- Krier, R.**, 1979. *Urban Space*, Academy Editions, London.
- Kuban, D.**, 1998. *Kent ve Mimarlık Üzerine İstanbul Yazıları*, Yapı Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul.
- Kuntay, O.**, 1994. *Yaya Mekânı*, Altıntap Yayıncılık, Ankara.
- Lynch, K.**, 1960. *The Image of the City*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, United States of America.
- Lynch, K.**, 1984. *Good City Form*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England.
- Lynch, K.**, 1990. *City Sense and City Design*, MIT Pres, Cambridge, London.
- Mildan, S.**, 1993. *Ticaret Alanları Tasarım İlkelerinin Yaya Kullanımı ve Taşıt İlişkileri Yönünden İncelenmesi: İstanbul Örneğinde*, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Niksarlıoğlu, A.**, Mimar Sinan Üniversitesi Şehircilik Ders Notları
- Ocakçı, M.**, 2003. *Kadıköy-Bağdat Caddesi (Söğütlüçeşme-Bostancı Meydanı Arası) Ana Arteri ile Yakın Çevresi Düzenleme, Rehabilitasyon ve Caddealtı Otoparkları Avan Projesi IV. Safha*, Ocak, İstanbul.
- Özkal, A.**, 1990. *Şehirlerde yaya alanları ve yayalaştırma*, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özaydın, G., Erbil, D., Ulusay, B.**, 1989. *Kamu Mekânları Tasarımının Tamamlayıcısı Olarak Bildirişim Öğeleri*, *Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu*, M.S.Ü., İstanbul.
- Pitzer, P.S.**, 2003. *Government Intervention in Historic Preservation and Downtown Revitalization*, *Master Thesis*, Science Instutue, California State University.
- Robertson, K.A.**, 1994. *Pedestrian Malls and Skywalks: Traffic Seperation Strategies in American Downtowns*, Ashgate Publishing Limited Aldershot: Avebury. England.
- Rubenstein, H.M.**, 1992. *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. John Wiley & Sons Inc. New York, U.S.A.

- Sağlar,R.V.**, 1998. Kamusal Mekânlar ve Tasarım İlkeleri, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Sennett,R.**, 1996. Kamusal İnsanın Çöküşü, Çev. Durak,S., Yılmaz,A., Ayrıntı Yayınları, İstanbul.
- Short, J.R.**, 1996. The Urban Order-An Introduction to Cities, Culture and Power, Blackwell Publishers Inc., Cambridge.
- Sitte,C.**, 1984. L'art de Batir les Villes, England, Amherst, University of Massachusetts Press, Paris.
- Soysal, A.**, 2002. Yürümek, İstanbul Yaya Sergileri 1: Nişantaşı, ed. Amado, L., Kumcuoğlu, İ., Stil Matbaa, İstanbul.
- Spreiregen, P.D.**, 1965. Urban Design, The Architecture of Towns and Cities, Mc Graw-Hill Co., New York.
- Şahinler,O.**, 1964. Merkezi İtalyada Ortaçağ Şehirlerinin Meydanlarına ve Çevre Mahallerine Ait Etüt, Güzel Sanatlar Akademisi Yayınlarından no:27, İstanbul.
- Şanlı, İ.**,1992. Kentsel Tasarım Üzerine Yanıtlanmamış Bazı Sorunlar, *Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu*, M.S.Ü., İstanbul.
- Trancik, R.**, 1986. Finding Lost Space, Van Nostrand Reinhold Co., New York.
- Tümer, G.**, 2007. İnsanlar, Kentler ve Meydanlar, *Mimarlık Dergisi*, vol:334, Mart-Nisan.
- Yıldız, D.**, 1996. Peyzaj ile Mimarlık-Kentsel Tasarım İlişkileri ve Mimari Tasarıma Etkileri, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Yıldızcı,A.C.**, 1988. Bitkisel Tasarım, Atlas Ofset, İstanbul.
- Yılmaz, Ü.**, 1992. Şehir içi Ulaşım Düzenlemelerine Bir Örnek Olarak ABD'de Şehir Merkezlerinde Yayalaştırma Uygulamaları, *İst.2. Kent İçi Ulaşım Kongresi*, Ayazağa, İstanbul, 16-18 Aralık.
- Yüksel, Y.D.**, 1995. "Dükkkandan Merkeze Alış-veriş Mekânları", *Yapı Dergisi*, vol: 158, Ocak, Güzel Sanatlar Matbaası, İstanbul.

**Zafer, B.**, 1996. Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayını, Yayın No: 516, İzmir.

**Zeren, N.**, 1989. Dinlenme amaçlı kentsel açık mekânlardan örnekler, *Kamusal Mekânları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, M.S.Ü., İstanbul, 15-16 Mayıs

**9. Ulaştırma şurası**, 1998. 21 yy. Ulaştırma ve Haberleşme Politikaları Komisyon Raporu, Ankara.

**Web İletisi 1** - [http://www.arkitera.com/forum/printthread.php?t=1691\\_](http://www.arkitera.com/forum/printthread.php?t=1691_) Yaya Hakları Bildirgesi

**Web İletisi 2** - <http://med.ege.edu.tr/~hanci//trafikyayaguvven.htm> (06.02.2007)

**Web İletisi 3** - <http://zzz.fisek.com.tr/seyir-defteri/?p=89&page=2> (08.02.2007)

**Web İletisi 4** - [http://www.sikyon.com/Athens/Monuments/attalos\\_eg.html](http://www.sikyon.com/Athens/Monuments/attalos_eg.html) (12.02.2007)

**Web İletisi 5** - <http://www.rdg.ac.uk/AcaDepts/la/silchester/publish/guide/forum.php>

**Web İletisi 6** - [http://www.greeklandscapes.com/greece/athens\\_agora.html](http://www.greeklandscapes.com/greece/athens_agora.html)

**Web İletisi 7** - [http://en.wikipedia.org/wiki/Roman\\_Forum](http://en.wikipedia.org/wiki/Roman_Forum)

**Web İletisi 8** - <http://en.wikipedia.org/wiki/Pompeii>

**Web İletisi 9** - <http://www.gruphepsiciler.com/showthread.php?p=244258>

**Web İletisi 10** - [www.city.palo-alto.ca.us/compplan/LandUse4WEB.pdf](http://www.city.palo-alto.ca.us/compplan/LandUse4WEB.pdf)

**Web İletisi 11** - [http://townhall.townofchapelhill.org/pdfs/Downtown\\_Design\\_Guidelines.pdf](http://townhall.townofchapelhill.org/pdfs/Downtown_Design_Guidelines.pdf)

**Web İletisi 12** - [http://www.ci.cambridge.ma.us/CDD/et/ped/pedplan/ped\\_plan\\_all.pdf](http://www.ci.cambridge.ma.us/CDD/et/ped/pedplan/ped_plan_all.pdf)

**Web İletisi 13** - <http://www.trampe.no/english/>

**Web İletisi 14** - <http://www.sandiego.gov/planning/pdf/peddesign.pdf>

**Web İletisi 15** - [http://www.raleighnc.gov/publications/planning/guides,\\_handbooks\\_and\\_manuals/school\\_design\\_guidelines.pdf](http://www.raleighnc.gov/publications/planning/guides,_handbooks_and_manuals/school_design_guidelines.pdf)

**Web İletisi 16** - [http://www.townofsharon.net/Public\\_Documents/SharonMA\\_DPW/signs.pdf](http://www.townofsharon.net/Public_Documents/SharonMA_DPW/signs.pdf)

**Web İletisi 17** - <http://www.cityofranhocordova.org/documents/ada/RCpedguide.pdf>

**Web İletisi 18** - <http://www.fs.uiuc.edu/oldforms/Guidelines5.pdf>

**Web İletisi 19** - <http://www.biglook.com/bigistanbul/semter/tcami.asp>

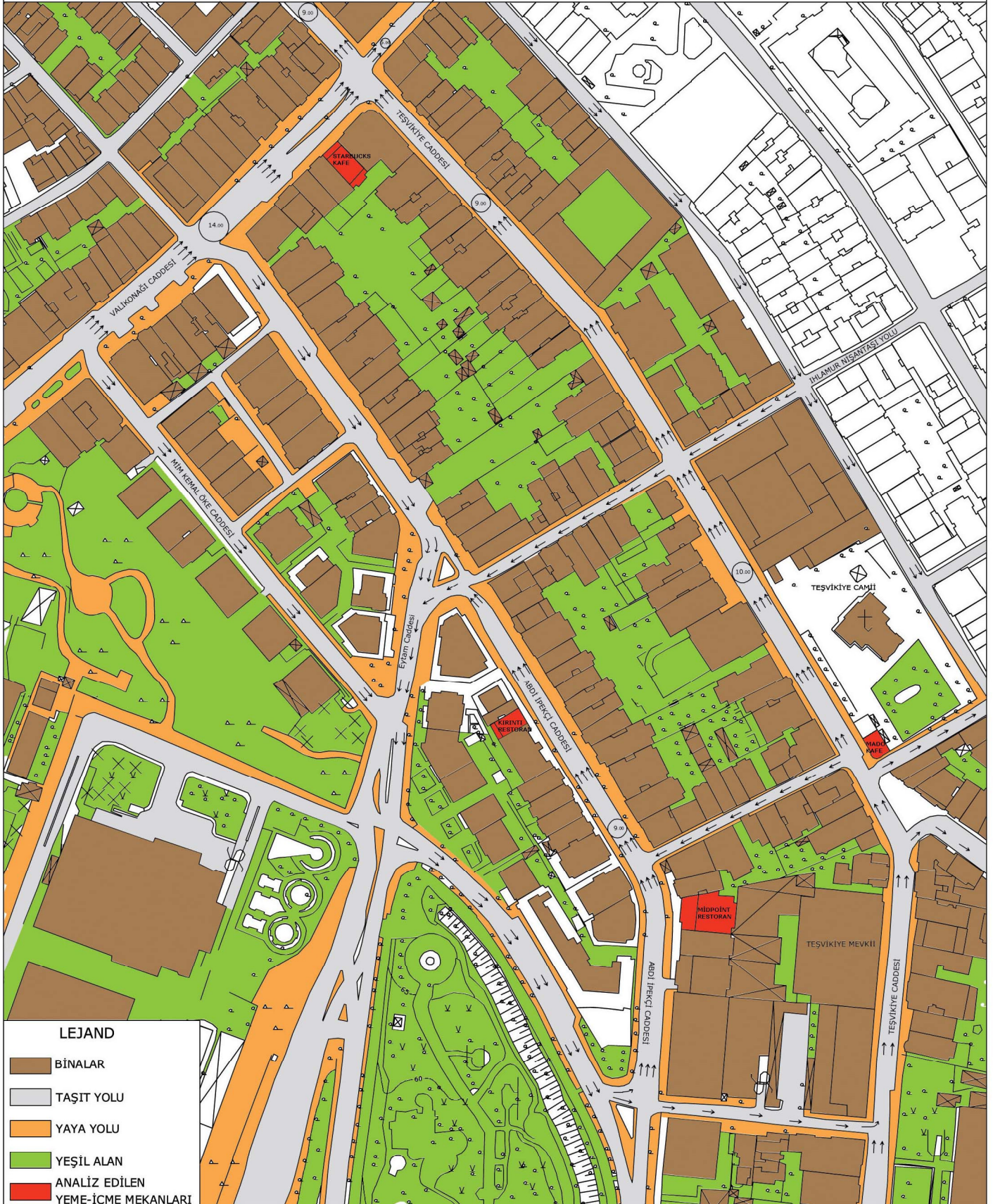
**Web İletisi 20** - <http://www.sislibelediyesi.com/ara/sisli/tarihce.htm>

**Web İletisi 21** - <http://www.izmimod.org.tr/index.php?sayfa=engelli2&kat=dev>

**Web İletisi 22** - <http://www.aksam.com.tr/arsiv/aksam/2005/05/27/yazarlar/yazarlar309.html>

**Web İletisi 23** - [www.mmf.gazi.edu.tr/insaat/hocalar/myweb11/im351/enkesit\\_elemanlari.htm](http://www.mmf.gazi.edu.tr/insaat/hocalar/myweb11/im351/enkesit_elemanlari.htm)

## NİŞANTAŞI MEVKİİ HALİ HAZIR YAYA YOLU VE ARAÇ YOLU PAFTASI



Ö : 1 / 2500

NİŞANTAŞI MEVKİİ KENTSEL TASARIM YAYA YOLU VE ARAÇ YOLU ÖNERİ PAFTASI



Ö : 1 / 2500

## **ÖZGEÇMİŞ**

Senem Kalkancı 1979 yılında Mersin’de doğdu. İlk öğretimini Çankaya ilkokulunda, Orta öğretimini Toros Kolejinde, lise öğrenimini 1997 yılında Toros Fen Lisesinde tamamladı. Aynı yıl Yeditepe Üniversitesi Mimarlık Bölümünü kazandı. 2003 -2004 yıllarında Mersin’de özel bir şirkette mimari proje bölümünde çalıştı. 2004 de İ.T.Ü. Kentsel Tasarım yüksek lisans bölümünü kazandı. 2004’ten bu yana özel bir şirkette çalışmaktadır. 2006 yılında Mersin Mimarlar Odasının açtığı bölgesel ‘Mimarlar Odası Binası’ yarışmasında birinci oldu. İyi derecede İngilizce, orta derecede İtalyanca bilmektedir.