

Kentsel tasarımda trafikten arınma ilkesi

Batuhan DURSUN^{1*}

Oğuzhan KURTULUŞ²

Ufuk Fatih KÜÇÜKALİ³

Geliş tarihi / Received: 15.01.2021

Düzeltilerek geliş tarihi / Received in revised form: 03.02.2021

Kabul tarihi / Accepted: 12.02.2021

Öz

Sanayileşmenin büyümesi ve gelişmesi ile kırsal alanlardan kentlere yapılan göçler, kentlerin hızla büyümesine ve işçi kentlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. İşçi kentlerinin beton yığınları arasında yaşamaya mahkûm kalmaları, kent içinde rahat ve güvenle kullanabilecekleri taşıt trafiğinden kısmen ya da tamamen arındırılmış mekanlara gereksinim olmuştur. Yaşanabilir kentler oluşturabilmek için kamusalılık, güvenilirlik, canlılık, rahatlık, katılabilirlik gibi önemli sosyal ve ekonomik ölçütlerin mekânda sağlanması amaçlanmalıdır. Bu yüzden

^{1*} Yüksek Lisans Öğrencisi, İstanbul Aydın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı Küçükçekmece/İst. 05426435791, e-posta: batuhandursun@stu.aydin.edu.tr ORCID: 0000-0002-9732-7741

² Yüksek Lisans Öğrencisi, İstanbul Aydın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Ana Bilim Dalı Küçükçekmece/İst. 05315105020, e-posta: oguzhankurtulus@stu.aydin.edu.tr ORCID: 0000-0003-3582-2998

³ Doç. Dr., İstanbul Aydın Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Mimarlık Bölümü, ufukcukali@aydin.edu.tr, ORCID: 0000-0002-2715-7046
DOI: 10.17932/IAU.ABMYOD.2006.005/abmyod_v16i61004

konutsal yerleşim alanlarında ve alışveriş alanlarında yer aldığı kent merkezlerinde yayalaştırma alanları oluşturulmaya başlanmış, Avrupa'da 1940'lı, Kuzey Amerika'da 1960 yıllarında uygulamaya geçilmiş ülkemizde ilk örneği 1978 yılında Ankara'da uygulanmıştır. Hollanda ve Batı Almanya'nın öncülüğünü yaptığı bu uygulamalardan sonra Fransa, ABD, İngiltere, İsviçre, Avusturya, İtalya gibi gelişmiş ülkelerde bunu uygulamıştır. Bu uygulamaların amacı tarihsel kent karakterlerinin korunması, gün boyu motorlu taşıt trafiğiyle geceleri terk edilen mekanların yaşatılmak istenmesi amaçlanmıştır. Yayalaştırmayı Cambridge sözlüğü her ne kadar "bir yeri, araçların giremediği yer haline dönüştürmek" olarak tanımlasa da, bir bölge sadece yalnızlaştırılarak yayalaştırılmaz. Mutlak yayalaştırma gerçek dünyada mümkün olmamakla beraber kamu taşımacılığı, yaya altyapısının, motorsuz (örn. bisiklet) altyapısının yeterli ve etkili gelişimi oluşturulması ile eşleştirilmiştir. Bu makalede yayalaştırmanın yalnızlaştırma olmadığını, kentlerde oluşturulan yayalaştırma alanlarının zorunluluk halinde motorlu araçların da girebileceği (ambulans, polis, itfaiye vb.) kentsel sisteme uygun alanlar olması, oluşturulan bu alanların da kentsel ve tarihsel dokunun korunması amaçlanmalı, sosyalleşmenin kültürel etkisini görmek, yayalaştırmanın zorunluluk değil, gerekli olduğu vurgulanmak istenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Yayalaştırma, yayalaştırma tasarım ilkeleri, yayalaştırmanın avantajları, yayalaştırma çeşitleri*

The principle of reducing traffic in urban design

Abstract

While the industries grow and develop, people are starting to move from rural to city. Due to this, cities also grew significantly and caused the developments of labor cities. When this happened, laborers started living in a concrete pile, and started to ask for a relaxing and a safe environment in the city but away from the traffic jam. In order to be able to create a liveable environment, firstly some social and economic conditions must be provided, such as; safety, comfort, publicity and heritability. That is why pedestrianization has been started in the residential areas and downtowns. The first samples can be seen in Europe during the 1940s, North America during the 1960s and we can see the first tries of this system in our country in 1978 in Ankara. With Holland's and West Germany's lead, other developed countries like France, USA, England, Switzerland, Australia, and Italy started using this system in their streets. The only reason for this system is to protect the historical city shapes, after a day long engine traffic, and even the businesses are closed, people will still be able to have a place to walk at night in peace. Even though Cambridge dictionary defines pedestrianization as "turning the place to somewhere that cars cannot enter", places cannot be pedestrianized by purifying it. Although complete pedestrianization is not possible in the real world, public transportation is crossed with adequate and effective growth of pedestrian infrastructure and non-engine infrastructure.

Keywords: Pedestrianization, Pedestrianization design principles, Implementation of pedestrianization, types of pedestrianization

Giriş

Yayalaştırma Cambridge sözlüğünde, “bir yeri, araçların giremediği yer haline dönüştürmek” olarak tanımlanmıştır. Bir bölge yalnızlaştırılarak yayalaştırılmaz. Mutlak yayalaştırma gerçek dünyada mümkün olmamakla birlikte anlaşmalar kent sisteminin düzgün yapılanmasını devam ettirmek için yapılmak zorundadır. Örneğin ambulans, polis, itfaiye vb. gibi acil durum araçları, yayalaştırılmış alanlara girebilmeli ve okul otobüsleri, kent içi araçlar gibi toplu taşıma araçları yayalaştırılmış alanın içinden geçebilmelidir. Bu alanlar ticari aktivitelere sahipse, nakliye kamyonları ve yük kamyonları izinli olmalıdır. Piyasada, izinli araçların bölgeye girişlerini ve diğerlerinin girişini kısıtlayan birçok Akıllı Ulaştırma Sistemleri (ITS) çözümleri ve elektriksel sistemler vardır. (Soni ve Soni, 2016). Yayalaştırma trafik sorununu çözmekle birlikte, o alana sosyokültürel ve ekonomik etkilerde sağlamaktadır. Kentin yoğun ve işlek olan bölgelerinde yapılan yayalaştırma çalışmaları, o bölgeye karakteristik bir özellikte kazandırır.

Yaya bölgeleri tasarlanırken, mekânın gelişimini etkileyen tüm faktörleri (sosyal, ekonomik, fiziksel, işlevsel) göz önünde bulundurarak analiz edilmeli ve tasarıma başlanmalıdır. Trafikten arındırılmaya çalışan bu bölgelerde, yaya planlama ilkeleri doğrultusunda sağlıklı, sürdürülebilir ve görsel kalitesi yüksek yaşam alanlarını hedefleyen yapısal ve bitkisel peyzaj tasarım çalışmalarıyla desteklenmelidir. Bu ilkeler ve tasarımlar, yaya ve araçların aynı ortamdaki arındırılması ve bununla birlikte düzgün işlevlerini yerine getiren bir özelliğe sahip olması demektir (Birişci vd, 2002).

Yayalaştırmanın tarihi

Tarihte yaya ile araç arasındaki ilk sorunlar roma döneminde başlamıştır. Sezar belli bir süre aralığında yayaların şehir içinde rahat hareket etmesi için araçların geçişlerini yasaklamıştır (Çınar, 2007).

Kayıtlarda bazı yayalaştırma biçimleri Leonardo Da Vinci'nin zamanına kadar uzanmaktadır. Leonardo Da Vinci, yaya ve araç yollarını kesin olarak birbirinden ayrılma düşüncesini ortaya koymuş ve yayalar için farklı yükseltide yollar tasarlamıştır.

19. yüzyılda birçok Avrupa ülkesi yaya çarşıları inşa etmişlerdir bu bölgeler günümüzdeki yaya çalışmalarından farklıdır. 19. yüzyıl şehirleri yeni özgür trafik alanları geliştirdiklerinden yaya çarşısı oluşturmak, var olan araç trafiğini kaldırmayı gerektirmekteydi. 20. yüzyıl boyunca arabalara ve park yerlerine ayrılan yer dünya çapındaki tüm büyük şehirlerde yoğun trafik sorunları getirdi. Şehirler, araba yolculuklarını kolaylaştırmak için yeniden dizayn edilmişti. Yeni şehir sistemiyle eski şehir merkezlerinin kaybıyla sonuçlandı. Bu gelişme süresince daha çok savunmasız yolu kullanıcıların, yayaların ve bisikletlilerin altyapı talepleri görmezden gelinmiştir (Moosajee, 2009). Bir trafikten arındırma politikası olan yayalaştırma, Amerika ve Avrupa bölgelerinde akıllıca olarak benimsenmiştir. 1940 ve 1960 yıllarında Avrupa ve Amerika'da tarihsel mekânların gündüz olduğu gibi gecede güvenle yaşanabilen sosyal alanlar olarak tasarlama çalışması başlamıştır. Almanya'da 1960'a kadar yayalaştırma çalışmaları 35 şehirde en az bir modern yayalaştırma uygulaması ile öncü olmuştur.

Trafik sorunları

Kent içi trafik kavramı; kentin içinde hareket eden araçlar ve yayalardan oluşan bir olgudur. Kentsel alanlarda her geçen gün içerisinde daha fazla insana ev sahipliği yapmaktadır. Özellikle sanayi üretimi üzerine kurulmuş kent yapılarında trafik sorunları, bölgeyi yaşanmaz hale getirmektedir. Meydana gelen trafik tıkanmalarında kaybedilen her bir zaman önemli maddi kaynaklara ve üretime dönüştürülebilecek verimli zamanlara neden olmaktadır. Bu da toplu taşımada, servis hizmetlerinde, kamusal hizmet birimlerinde, sosyokültürel birimlerinde ve ekonomik anlamında da yaşam alanlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Otomobiller kent ve şehirlerde çok fazla yer işgal etmektedir. Otomobiller ömürlerinin %95'ni park halinde geçirmektedir. Otomobillerin yarattığı en büyük sorun da ses ve hava kirliliğidir ki, yaşam alanlarında yaşam kalitesinin düşmesinin başta gelen sebeplerinden biridir. Bu nedenden dolayı kent ve şehir planlamasında ekonomik analizlerin yanında çevresel, psikolojik, estetik ve toplu taşıma hizmetleri vb. faktörler göz ardı edilmeden karar verilmelidir. Kent içi trafik sorunlarını dört başlık altında toplayabiliriz;

- Trafik Yoğunluğu
- Doruk Saatte Karşılaşılan Sorunlar
- Otopark Sorunları
- Yaya Sorunları

Yayalaştırmanın amaç ve hedefleri

Kaliteli bir sokak kişilerin hareket kolaylığını sağlayabilen, gitmek istedikleri yerlere güvenle ulaştırabilen, buldukları mekanlarda birebir iletişime geçmeleri açısından iyi tasarlanmış olmalıdır.

Yayalaştırma farklı sebeplerle yapılandırılmış olsa da genel amaçları farklıdır. Bunlar;

- Kentsel Ekonomi: Bölge ekonomisine olan katkısı, ticari alanların ve özel sektörün canlanması,
- Kent Kalitesi: Kent merkezlerinin kaliteli bir tasarımla düzenlenmesi ve kullanılabilir olması,
- Sosyalleşme: İnsanların rahatlayıp dinlenebilecekleri, birbirleriyle iletişime geçebilecekleri bu imkânları sağlayabilen mekânlarında olduğu alanlar oluşturulması,

Şeklinde gruplara ayrılmıştır (Brambilla ve Longo, 1977).

Bu amaçlar doğrultusunda, belirtilen hedefler bu başlıklar altında toplanmıştır;

Toplumsal hedefler:

- Çevre sağlığı dikkate alınarak,
- Kentin tasarlanan alanlarını güzelleştirip etkinleştirerek,
- Sosyalleşme ve haber alma ile iletişimin sağlanması,
- Kentsel yaşamı ve mikro klima etkisini düzenleyerek,

Şehircilik hedefler:

- Kent merkezlerinin işlevselliğini sağlıklı bir şekilde dağılım,
- Kent merkezinin canlanması, konut fonksiyonunun sağlanması ve çeşitliliğin artırılması,
- Kent merkezlerinde oluşabilecek yoğunluğun ayarlanması,

Altyapı hedefler:

- Hizmet alanları ve ticaret fonksiyonlarını düzenlenmesi,
- İnsanların özel zamanlarını en kaliteli şekilde değerlendirilmesi,
- İnsanların sosyalleşmesine imkân sağlanmasına yönelik çalışma yapılması,
- Özel taşıtların azaltılması ve trafiğin düzenlenmesinin sağlanması,

Ekonomik hedefler:

- Turizm desteklenmesi ve imaj yenilemesi,
- Ticaretin desteklenmesi ve daha yüksek vergi gelirinin sağlanması,
- Kentte imaj çalışmaları yapıp turizmin etkilerini artırıp gelir düzeyinin yükseltilmesi,

gibi sıralanabilir (Rubenstein, 1992).

Yayalaştırmanın etkileri

Yayalaştırma düzenlemeleri özellikle yayaların güvenliğini ve hareketliliğini geliştirmeyi hedefler diğeri kısmı ise çevre düzeniyle ilişkilidir. Gürültünün ve kirliliğin azaltılmasına gereksiz araçların ulaşımını kısıtlayarak ya da engelleyerek, yürümeyi daha eğlenceli yaparak yayalaştırmaya katkı sağlanabilir. Amaç yayaların dahil olabilecekleri farklı sosyal, kültürel ve turistik aktivitelerle hoş bir çevre oluşturmaktır. Yayalaştırma bölgenin ekonomik büyümesini artırabilir (Iranmanesh, 2008). Yayalaştırma uygulamaları, çalışma yapılan bölgelerin yapısına göre farklılık gösterebilir. Bu uygulamalar bölgesel etki göstermekle birlikte kentin kimlik kazanmasını da sağlar. Araç trafiğini kapatma programları birçok çevresel, ekonomik ve sosyal açılardan faydayı beraberinde getirecektir. Yayalaştırmanın en yaygın etkileri aşağıdaki gibi 5 şekilde kategorize edilebilir.

- Çevresel Etkileri
- Ekonomik Etkileri
- Sosyal Etkileri
- Birey ve Toplum Sağlığına Olan Etkileri
- Ulaşım Etkisi (Soni ve Soni, 2016).

Yaya bölgeleri planlama kuralları ve ilkeleri

Kurallar:

- Yayalar için düzenlenen yollar güvenli, hareket özgürlüğü olan yerler olmalı

- Yayalar oluşturulacak bu alanlarda yayaların öncelik hakkı olmalı ve ulaşım ona göre düzenlenmelidir.
- Yayaların çevreyle olan bağını kuvvetlendiren sosyalleşebilecekleri alanlar olmalıdır.

Yayalaştırılan alanlarda mekânlara ve konutlara kolay ulaşılabilir olmalıdır. Bu alanlar uzaklık, erişilebilir, güven ve rahatlık ona göre tasarlanmalıdır. Uzaklıkla ilgili kullanıcıların mekânsal işlerlik sınırları şu kriterlere göre belirlenir.

- Kişilerin yaş durumu, oluşabilecek ihtiyaçları
- Yolların mekânlara kolay ulaşılabilirliği sağlanmalı
- Yayalaştırmada yol engelleri dikkate alınmalı
- Yayaların hareket güvenliği sağlanmalı

İlkeler:

- Yaya bölgelerinin ilk işlevler oturma-dinlenme alanlarının olmasıdır. Konut yapıların yakındaki oyun alanları, bürolar, okullar, alışveriş merkezleri yayalaştırılmış alan içerisinde tercih edilebilir.
- Trafikten arındırılmış alan, tasarımı ile yayalara tahsis edildiği belirtilmelidir.
- Alan giriş – çıkışları özel tabelalar ile belirtilmeli ve tretuvar tasarımı her kullanıcıya uygun olması açısından rampa şeklinde olmalıdır.

- Yayalaştırılan alanlarda yolun kıvrımını belirten çiçek ve kenar çitleri yaşlıların ve çocukların araçlardan güvenle sığınaabilecekleri şekilde tasarlanmalı ve çit yükseklikleri 0,75 m'den fazla olmamalıdır.
- Bölgede döşeme farklılığı ile park alanları algılanabilir olmalı, bölge halkının otopark alanları ayrı tutulmalı ve zaman içerisindeki taşıt artışları göz önünde bulundurularak tasarlanmalıdır.
- Bu alanlarda taşıtların güvenle hareket edebilecekleri, tehlike arz etmeyen düzenlemeler yapılmalıdır. Taşıtların hareketlerini yavaşlatan düzenlemelerin aralığı 50 metreden fazla olmamalıdır.
- Taşıtlar konutların en az 0.60 m uzağından geçmelidir.
- Yayalaştırılmış alanın gece güvenli olabilmesi için aydınlatma direkleri 3,5 m boyunda ve iki direk arası 25 m aralığında olmalıdır.
- Çocuk oyun alanları engellerle taşıt trafikten ayrılmalıdır.
- Yayalaştırılmış bölgelerin giriş-çıkışlarına “Yaya bölgesi” yazılı pano koyulmalıdır.
- İki aracın yan yana geçmesini engelleyen ancak tüm araçların bu bölgeye girmesini sağlayan bir genişliğe sahip olmalıdır (2.8 – 3,2 m).
- Yayalaştırılmış bölgenin girişinde ve çıkışında yönlendirme tabelaları bulunmalıdır.
- Yayalaştırılmış alan hız kontrolü açısından tek yönlü olmamalıdır.

- Yayalaştırılmış alanın altyapısı tüm unsurlar belirlendikten sonra sağlam ve uygun olarak düzenlenmelidir (Demir, 2008)

Yaya Bölgeleri düzenlemesi araç trafiği yoğunluğuyla alakalı olup planlamada da ayrıca dikkate alınmalıdır.

Kentsel tasarımda trafikten arınma

Yaya yolları varılmak istenilen yere güvenle yürüyerek ulaşımın sağlandığı özel tasarlanmış, trafikten bağımsız, alt yapısı düzenlenmiş, yayaların ihtiyaçlarına cevap verebilen alternatif yol sistemidir. Yayalaştırılmış alanlar trafiğin yoğunluğuna göre 3 ana başlıkta ayrılır: Tam zamanlı yayalaştırma, Yarı zamanlı yayalaştırma, Trafik sakinleştirme.

Tam zamanlı yayalaştırma

Bu modelde araçların caddeye girişi tamamen yasak olmakla birlikte, hizmetler genellikle caddenin arka tarafından yapılmaktadır (Iranmanesh, 2008). Yaya mutlak önceliğe sahiptirler. Acil durum araçları hariç diğer araçların girişi kısıtlıdır fakat, Yalnızca servis araçları için seçili bölgelere belirli zaman dilimlerinde giriş yapabilirler (Soni ve Soni, 2016). Caddeler tamamen yeniden yapılandırılmış, gündüz erken saatlerde ve gece ulaşım amaçları hariç olmak üzere caddeye tüm trafiğin girişi yasaklanmıştır. Bu, yayalar için tamamen hareket özgürlüğü sağlar. Büyük fırsatlar bu caddelerde mevcuttur ama ölçü ve karakterle harmanlandığına emin olmak için, gelişimi dizayn ederken son derece dikkatli olunmalıdır.

Örneğin dolambaçlı dar bir caddede aşırı cadde ekipmanları, kısıtlı alan ve karışık bir atmosfer yaratacaktır (Biyela, 2000).

Yarı zamanlı yayalaştırma

Yarı zamanlı yayalaştırılan caddeler belirli zamanlarda araçların ulaşabildiği yerlerdir. Caddelerde park alanları mevcut değildir ama yükleme bölmeleri mevcuttur (Iranmanesh, 2008). Kısıtlı kaldırım parkı için girintiler yeniden yapılandırılarak düzenlenmiştir ve genellikle birtakım yaya kolaylıkları için birleştirilmiştir. Genellikle haftanın belirli zamanlarında ya da haftanın belirli zamanlarında yoğun olduğu alışveriş caddelerinde ve günlerinde yayalar için tamamıyla kapatılmış pazar yerleri ayrılmıştır. Birçok şehir öncelikle yaya caddelerini tecrübe etmiştir ve bu uygulama başarıyla sonuçlanınca kalıcı hale getirilmiştir (Biyela, 2000).

Trafik sakinleştirme

Yayalaştırmanın diğer amacı ise caddelerde veya sokaklarda oluşan trafik yoğunluğunu, araçların hız değerleri gibi birçok etmenleri minimum değere düşürmektir. Araçların hızını yavaşlatmak için kullanılan önemler ise hız tabelaları, keskin köşeler, daralan yollar ve geçitler vb. gibi uygulamalar trafik sakinleştirilmesinde ve sürücülerin sakin bölgede olduklarını da hatırlatır (Soni ve Soni, 2016). Özellikle özel araçlar olmak üzere belirli türdeki araçların kaldırılmasıyla kirlilik ve gürültü seviyesinin yanı sıra, yaya-araç çatışmasındaki düşüş başarılabilir. Azalmış trafik akışı kaldırımların genişletilmesine imkân verecek ve trafik ışığı bulunan kavşaklardaki yaya bölgelerinde bir yükseliş sağlayacaktır. Taksi ve otobüsler hariç tüm araçların sık sık çıkartıldığı zaman toplu taşıma hizmetleri daha etkili bir şekilde yönetebilmekte, kalıcı genişletmenin göz

önünde bulundurulduğu yerlerde tamamen yayalaştırılmış caddelerin birçok özelliğinin tedariki için birçok fırsat ortaya çıkmaktadır (Biyela, 2000).

Materyal ve yöntem

Materyal

Araştırmanın materyali olarak yabancı örneklerden Straget Caddesi (Danimarka) ve Las Ramblas Caddesi (İspanya), yerli örneklerden ise İstiklal Caddesi (İstanbul) ve Doktorlar Caddesi (Eskişehir) seçilmiştir. Bu örnek caddeler trafikten arındırılmış yayalaştırma çalışması sonucunda tasarlanmış caddelerdir. Örnek caddeler, trafikten arınma ilkeleri doğrultusunda incelenerek ileri zaman dilimlerinde oluşabilecek ve potansiyel niteliklere sahip cadde ve sokaklar için rehber olması amaçlanmıştır.

Caddeler bir takım trafik ve altyapı sorunları nedeniyle sonradan yaya caddelerine dönüştürülmüş, toplu taşıma, tramvay, otobüs, bisiklet yolları, dinlenme alanları, oturma elemanları, peyzaj elemanları, kafeler restoranlar, alışveriş merkezleri vb. gibi hizmetler ile desteklenmiş caddelerdir. Caddelerin ilk halinden tamamen farklı işlevleri bulunmakla birlikte kullanıcılar için sosyokültürel ekonomi ve ticari alanlara dönüşmüştür.

Yöntem

Bu çalışmada literatür taraması yapılarak, trafikten arınma ilkeleri ve yayalaştırma konularıyla alakalı daha önceden yapılmış tez, makale, anket,

vb. gibi veriler toplanarak örnekler üzerinden inceleme yapılmıştır. Bu veriler doğrultusunda caddelerin hem önceki hem de günümüzdeki hali arasındaki farklar incelenerek hangi kriterler göz önünde alındığı ve alınan bu kriterler doğrultusunda ortaya çıkan sonuçlar, caddelere ne gibi özellikler kazandırdığı, bu özelliklerin kullanıcılar tarafından ne derece benimsendiği incelenmiştir.

Araştırma bulguları

Yabancı bulgular

Stroget Street (Danimarka):

Stroget caddesi, Danimarka'da bulunan Kopenhag'a bağlı kentsel ve kamusal mekanlarda iyi bir şekilde planlanmış tasarım yapısıyla önemli caddeler arasında kendisine yer edinmiştir. Yerel yönetimler tarafından 1962 yıllarında başlamış olan tasarım projesi, içerisinde bulundurduğu birçok caddeyi yayalaştırma kararı alınmıştır. Bu karar neticesinde caddedeki kullanıcı sayısında artış sağlanmıştır. Kentin en önemli ticari merkezi olması, cadde üzerinde bulunan tarihi yapılar, sosyal ve kültürel alanlar ile birlikte Kopenhag'ın hatta Danimarka'nın en gözde caddesi olmuştur. 1970 yılından sonra yapılan düzenlemeler ile yürüyüş dışı aktiviteler ile kent merkezi 4 kat popülerlik kazanmıştır. Stroget caddesi ileriki yıllarda yenilemeler ile caddeye bağlanan farklı sokaklar ve caddeler yayalaştırılmış, bu sayede cadde kentin merkezi halini almıştır. Stroget caddesi 1,1 km uzunluğa sahip, birden fazla meydanlar barındıran, üzerinde tarihi eser ve yapıların bulunmasıyla, ince ve dar ara sokaklara sahip bir caddedir. Kent merkezinde yaşayan insanların otomobile olan

bağlılıkları azaltılmış, öğrencilere ve gençlerin bisiklet kullanmaları desteklenmiştir. Stroget caddesinde yeme, içme, giyim ve eğlence sektörüne bağlı dükkanlar bulunmaktadır. Bu dükkanların ışıklandırması ve vitrin ışıkları, dükkanlar kapalı da olsa 7/24 açıktır. Böylelikle cadde tüm gün boyunca ziyaretçi veya kullanıcı çekmektedir. Bu uygulama neticesi ile sokak her zaman güvenli kalmaktadır (Gehl ve Gemzoe, 2001). Stroget caddesinde bulunan tarihi yapılar dikey olarak tasarlanmış, birden fazla kapı ve pencere bulunan 60 veya 75 derecelik dik çatılar ile kendisine özgün cephe tasarımları bulunmaktadır (Beatley, 1999).



Resim 1: *Stroget Caddesi (URL-1)*

Las Ramblas (İspanya):

Barselona'nın en popüler ve en işlek caddesi Las Ramblas bir Orta Çağ mekanıdır. Cadde Katalan meydanından başlayarak Columbus anıtına kadar 1,3 km uzunluğa sahiptir. Limana kolay erişilebilirliği olan yayaların rahat hareket edebildikleri ağaçlarla çevrili tarihi bir mekandır. Etraftaki

3 ila 7 kata kadar yüksekliği olan tarihi binalar, sokak kotunda bulunan mağazalar ile çevrelenmiştir. Bu rota ilk zamanlar kanalizasyon deresi olarak kullanılmış, 1377 yılında şehrin genişleme ihtiyacından dolayı kanalizasyon deresi şehrin başka bir alanına taşınmıştır. 1440 yılından sonra yavaş bir şekilde bu bölge sokağa çevrilmeye başlamış ve 1856 yılında şu an ki halini almıştır. Sokakların ve tarihi binaların uyum içerisinde olması peyzaj yoğunluğu oluşturulan alanlarda kişilerin rahat hareket etmesi sağlanmıştır. Muntazam dikilmiş olan ağaçlar araçları yayalardan ayırmıştır. Caddeye birçok erişim noktası vardır. Yollar merkeze ve tarihi mekâna ulaşmalarında yayaları teşvik edicidir. Cadde üzerinde bulunan tarihi tiyatro, müze, kütüphane gibi birçok tarihi yapıya sahiptir. Zeminler asfalt değil, karolar ile döşenmiş, karoların dışında yer yer miro mozaïği ile süslenmektedir. Çok iyi tasarlanmış olan raylı sistem ile desteklenmiş, gezilebilecek birçok mekân uzun olmasına rağmen, yayaların ulaşımı rahat sağlanmıştır. Gün içerisinde sürekli yayaların ilgisini çekebilecek farklı sosyokültürel aktiviteler bulunmaktadır. Alandaki yayaların günlük ihtiyaç ve aktivitelerini kolaylaştıran yeme içme gibi ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri, ticaret yapabilecekleri, sokak aktivitelerinin sıklıkla yapıldığı gezilebilecek ve eğlenebilecek, ayrıca kültür ve sosyalleşme adına rahat hareket edebilecekleri bir ortam sağlanmaktadır. Alandaki tarihi dokunun içinde yer alan bazı tarihi eserler heykel, çeşme vb. objeler mekâna çekicilik katmakta, aynı zamanda sosyal mekanların olması hem Las Ramblas'ı hem de Barselona kentini en ilgi çekici ve özel bir yer kılmaktadır.



Resim 2: *Las Ramblas Caddesi (URL-2)*

Yerli Bulgular

İstiklal Caddesi (Beyoğlu-İstanbul):

İstanbul'da bulunan dünyaca bilinen, yerli ve yabancı turistlerin çekim merkezi olan İstiklal Caddesi Türkiye'nin en önemli caddeler arasında yer almaktadır. İstiklal Caddesi 1,4 km uzunluğa sahiptir. İstiklal Caddesi oluşumundan bu yana çeşitli nedenlerden ötürü birçok fiziksel değişimler yaşamıştır. Bu değişimlerden en önemlisi 1960 ve 1980 yıllar arasında yaşadığı değişimlerden ötürü birçok sosyal ve fiziksel bakımdan olumsuzluklar ile karşılaşmıştır. Bundan sonraki süreçlerde ise 1990 yılından Beyoğlu'nda turizmi geliştirmek, cazibe merkezi olmasını sağlamak ve bölgeyi yeniden canlandırmak için İstiklal Caddesi tümüyle yayalaştırılmıştır. Bu yapılmış olan yayalaştırma projesi ile İstanbul'un gerek ekonomik gerek turizm anlamında en önemli cadde haline gelmiş ve cadde artık yeni bir kimliğe bürünmüştür. Geçmişten bu yana Beyoğlu,

İstanbul şehrinin en önemli ticari merkezi olarak da bilinmektedir. Osmanlı döneminde yeni oluşumlar ve kültürel değişimlerin beraberinde getirdiği insan yapısının diğer dönemlere nazaran farklı olması ile mağazalar, bürolar ve ticari dükkanlar oluşturulmuş ve ticari merkez haline gelmiştir. 19. ve 20. yüzyılları arası İstiklal Caddesi “Cadde-i Kebir” adıyla bilinmektedir. O zaman diliminde İstiklal Caddesi’nde pek çok dilin konuşulduğu ve farklı etnik kökenlere sahip toplulukların yaşadığı, sosyal gereksinimlerini karşıladığı bir yaşam alanıydı. Cumhuriyet döneminde Beyoğlu gerek sosyal açıdan gerek kültürel açıdan Avrupa kültürünü, kentin dokusu ve insanıyla yansıtmaktaydı. 1950 – 1990 yılları arasındaki olumsuzluklar nedeniyle Beyoğlu bölgesinde geçmiş dönemlerden beri var olan ticari faaliyetler ve etkinlikler devam ettirilememiştir. Bu nedenden dolayı İstiklal Caddesi var olan kimliğini kaybetmiş ve gelişimi durmaya başlamıştır. Belediyeler ve bakanlık tarafından 1990 yılında caddenin tarihi kimliğini muhafaza edilecek şekilde tarihi dokuyu ön planda tutacak, turizmi canlandıracak, içerisinde bulundurduğu tarihi yapısı ve çevreyi değiştirmeden gerekli müdahalelerde bulunup caddeyi verimli bir şekilde kullanılması için yayalaştırma kararı alınmıştır. Bu proje ile birlikte tarihi yapıların restorasyonları yapılmış dış cephe ve mekân uygulamaları yapılmıştır. Bu plan kapsamında sadece tarihi tramvayın bulunduğu mekân içerisinde düzenlenme gerçekleştirilmiştir. Bu düzenlemeler sonrasında İstiklal Caddesi artık eski kimliğine zaman içerisinde yeniden elde etmiş ve günlük ziyaretçi sayısı artmış, İstanbul şehrinin en gözde caddesi olmuştur. Günümüzde İstiklal Caddesi’ndeki insan yoğunluğunun artması ile birlikte caddenin yan sokakları da yayalaşmaya başlamış ve bu doğrultuda

düzenlemeler yapılmıştır. Bu projeler ve çalışmalar kapsamında alan bir yaya bölgesi haline gelmiştir.



Resim 3: *İstiklal Caddesi (URL-3)*

Doktorlar (İsmet İnönü) Caddesi (Eskişehir):

Eskişehir kent merkezi içerisinde bulunan günümüzde Doktorlar Caddesi olarak bilinen cadde, yerel yönetim tarafından alınan karar ile cadde yayalaştırılmıştır. Caddenin gerçek adı İsmet İnönü Caddesi'dir. Projeye başlamadan önce tespit edilen en büyük sorunlar, trafik akış problemi ve araçların rastgele park edilmiş olmasıydı. Bunun yanında birtakım altyapı sorunları da bulunmaktaydı. Bu tip problemleri barındırmasıyla kentin kalitesi bakımından düşük, verimliliğin yetersiz olduğu düşünüldüğü için alınan bu yayalaştırma kararı hayata geçmiştir. Tespit edilen sorunlar neticesinde araçların giremediği tamamen yaya odaklı yol üzerinde bulunan çift yönlü tramvaya sahip cadde haline gelmiştir. Tramvaya sahip olmasıyla birlikte cadde doku olarak değişiklik göstermiş İstanbul örneğinde olan İstiklal Caddesi'ne benzerlik göstermektedir. Hayata

geçirilen bu proje gerek ekonomik anlamda gerek sosyal anlamda kullanıcılara verimlilik sağlamıştır. Cadde uzunluğu yaklaşık olarak 1520 metredir. İki ucu da ana caddeye bağlanmaktadır. Caddeye yakın Adalar ve Porsuk Çayı bulunmaktadır. Cadde üzerinde alışveriş odaklı dükkanlar, eğlence mekanları, yeşil alanlar ve çeşitli sosyal ve kültürel aktiviteler bulunmaktadır. Yol üzerinde bulunan yapılar genellikle 3 ile 6 kattan oluşmaktadır. Doktorlar Caddesi, Hamam Yolu ile birlikte Eskişehir'in en popüler caddeleridir. Özel günler ve farklı sosyokültürel oluşumlar nedeniyle cadde boydan boya ışıklandırılıp süslenmektedir.



Resim 4: Doktorlar (İnönü) Caddesi (URL-4)

Sonuçlar ve öneriler

Sanayileşme sonucu büyüyen kentlerde nüfus yoğunluğuna bağlı olarak otomobil arzının artması ile yayalaşma sorunu ortaya çıkmıştır. Taşıtların hareketlerini önemsemek yayalaşma alanlarında sıkıntılar yaratmış, taşıtlara verilen bu ayrıcalıklar şehirleri insanlardan ziyade taşıtların

yaşadığı kentler haline getirmiştir. Kent içi ulaşım sorunlarının çözümünde mevcut altyapı daha az yatırımla, hem yayaların hem taşıtların adil, verimli ve çevreye en az zarar verecek şekilde kullanımı hedeflenen çözüm yaklaşımları benimsenmelidir. Ayrıca örnekler üzerinde yapılan incelemede, yapılan yayalaştırma projeleri kentte ekonomik anlamda da verimlilik sağlamıştır. Dolayısıyla bu yaklaşımlar kent içinde yayalaştırma alanları, insanların güvenle vakit geçirip daha mutlu oldukları konforlu, yaşanabilir sosyal yaşam merkezleri haline getirmek gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Bu durumlar göz önünde bulundurularak yeni yapılacak veya yapılması planlanan yayalaştırma projelerinde önceden yayalaştırılacak alanın demografik yapısı, trafik sıklığı ve çevre analizi yapılarak önce bölge hakkında detaylı bilgiler toplanmalıdır. Bilgiler neticesinde çıkan sonuca göre yayalaştırılacak alan tasarlanmalıdır. Aksi takdirde bulunduğu bölgeye hizmet etmeyen bir alan ortaya çıkabilir ve zaman içerisinde kimliğini de kaybedebilir. Kentsel kullanımlardan kopuk bir alan kullanıcı ihtiyaçlarını karşılamadığı takdirde amacına ulaşamaz ve tekinsiz bir alan ortaya çıkartır. Bölge ihtiyaçları neticesinde yapılan kentsel planlamalar aynı zamanda çevresel gelişmişliği de arttırmaya yönelik olmalıdır. Yayalaştırılan alan bulunduğu kentin kimliğini, sosyokültürel yapısını ve bölgenin ekonomik durumunu anlatan bir kimliğe sahip olmalıdır. Bu sayede yayalaştırılan alan bulunduğu bölgenin de kimliğini kazanmış olur.

Kaynaklar

- [1] Altunbaş, U. (2006). Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [2] Beatley, T. (1999). Green Urbanism: Learning From European Cities, Island Press, 1, Washington, USA.
- [3] Brambilla, R. and Longo, G. (1977). For Pedestrians Only, Planning, Design and Management of Traffic-Free Zones, Whitney Library of Design Press, 2, New York, USA.
- [4] Biyela T. (2000). The Application of Pedestrianisation and Traffic Calming to Curb Vehicle and Pedestrian Conflict in the Newcastle cbd. A Case Study of Scott Street, Yüksek Lisans Tezi, Univesity of Natal-Durban
- [5] Birişçi Yıldırım T., Özel, A. E. ve Oktay, P. (2002). Yaya Bölgeleri Planlama Ve Tasarımı: Çanakkale Çarşı Caddesi Yaya Yolu Örneğinde, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongres, Bildiri, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- [6] Çalışkan, M. (2011). Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekânlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- [7] Çınar, H.S. (2007). Yaya Bölgeleri Ve Meydan Tasarım İlkeleri, İ.Ü. Peyzaj Mimarlığı Lisansüstü Ders Notları, İstanbul.
- [8] Demir, Ü. (2008). Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Hatay.

- [9] Dinç, A.(2017). İşyeri Sahiplerinin Perspektifinden Kentlerde Yayalaştırma Projelerini Etkileyen Faktörler: Erzincan Örneği, Avrasya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon
- [10] Gehl, J. and Gemzøe, L. (2001). *New city Spaces*. (2. rev. ed.) The Danish Architectural Press.
- [11] Iranmanesh, N. (2008). Pedestrianisation A Great Necessity In Urban Designing to Create A Sustainable City In Developing Countries, 44th Isocarp Congress. [00:57]
- [12] Leung Y. (2009). An Empirical Study of The Impact of a Pedestrianisation Scheme on Retail Rental Values in The Neighbourhood, The Faculty of Architecture in Candidacy for the Degree of Bachelor of Science in Surveying the University of Hong Kong.
- [13] Moosajee, N. (2009). An Investigation into the Pedestrianisation of City Streets: A Move Towards Pedestrian Friendly Spaces and Their Economic Effects in the City of Cape Town. Master Thesis, Cape Town Univesity, South Africa, 96 pp.
- [14] Postalcıoğlu, O. (2009). Yayalaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Ekonomik, Fiziksel ve Çevresel Etkileri Adapazarı Çark Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara
- [15] Rubenstein H. M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*, Wiley, Press, New York, USA
- [16] Soni.N. and Soni, N. (2016) “Benefits of Pedestrianization and Warrants to Pedestrianize an Area”, *Land Use Policy*, V. 57, pp. 139-150

İnternet kaynakları

[1] URL-1:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Str%C3%B8get_CPH_\(15289680874\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Str%C3%B8get_CPH_(15289680874).jpg)

[2] URL-2:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Las_Ramblas_funnel_down_\(18764312886\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Las_Ramblas_funnel_down_(18764312886).jpg)

[3] URL-3:

https://en.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stiklal_Avenue#/media/File:Istiklal_str._Istanbul_-_panoramio.jpg

[4] URL-4: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Doktorlar_Caddesi..._-_panoramio.jpg