

İSTANBUL'UN ORTAK YAŞAM ALANLARI ve TOPLUMSAL YAŞAMI

İstanbul



Herkes İçin Erişilebilir Bir Kent



Müşteri

EMBARQ

Sürdürülebilir Ulaşım Derneği

Bilgi için

info@embarqturkiye.org



Danışmanlık

Gehl Mimarları - Kentsel Kalite Danışmanları

Proje Koordinatörleri

Lin Skaufel, Mimar MAA,
Sibel Bülay, Embarq Türkiye Sürdürülebilir Ulaşım Derneği, Yönetim Kurulu Üyesi

Proje Müdürü

Rikke Sode, Mimar MAA

Proje Ekibi

Henriette Vamberg, Mimar MAA
Sebastian Pauly, Öğrenci
Malin Nilsson, Öğrenci

Toplumsal yaşam araştırma ekibi

Betül Tuncel,
Onat Kaplan,
Gamze Atik,
Hayriye Avcı,
Irem Albayrak
Fırat Şeker
Kübra Ata
Irsen Akman
Seda Suman
Derya Bayar
Deyar Metin
Nur Balkanlı

Tenay Gönül
Bilge Martan
Eren Kıraker
Serim Dinç
Yusuf Orhan
Hilal Dalka,
Pelin Albayrak,
Mustafa Ay
Ahmet Kılıçoğlu
Derya Apaydın
Merve Seda Çevik
Ahmet Uzun

Erman Topgül
Arzu Erturan
Salih Tura
Caner Ünsal
Seyma Özal
Merve Fevzioğlu
Berk Aker
Cansu Sağırkaya
Alperen Sarı
Hasan Çalışkan
Erkan Çelik

Bu çalışma, Bloomberg Philanthropy'nin maddi katkıları ile hazırlanmıştır.

EMBARQ Türkiye - Sürdürülebilir Ulaşım Derneği

EMBARQ Türkiye - Sürdürülebilir Ulaşım Derneği, çevreyi ve insan sağlığını her geçen gün daha fazla tehdit eden kent içi ulaşım sorunlarına sürdürülebilir çözümler üretmek için kentlerimizdeki yaşam kalitesini iyileştirme amacıyla kurulmuştur. Kâr amacı gütmeyen, araştırma ve uygulama konularına odaklanmış bir sivil toplum kuruluşudur.

Dünyamızın kısıtlı kaynaklarını sürdürülebilir biçimde kullanma bilincini oluşturma amacıyla kurulmuş olan Dünya Kaynakları Enstitüsü'ne (WRI) bağlı, Türkiye, Meksika, Brezilya, Hindistan, Çin ve Peru olmak üzere toplam 6 merkezde sürdürülebilir ulaşım

alanında faaliyet gösteren EMBARQ ağıının üyesidir.

EMBARQ Türkiye - Sürdürülebilir Ulaşım Derneği, yerel idarelerle birlikte çalışarak kent içi ulaşım sorunlarına çözümler üretmekte ve bu çözümlerin uygulanma sürecinde gerekli olan yurt içi ve yurt dışı uzman desteğini sağlamaktadır. Hava kirliliğinin azaltılması ulaşımın yaşam kalitesi üzerindeki olumsuz etkilerin giderilmesi, güvenli, erişilebilir ve temiz ortak yaşam alanlarının oluşturulması konularında projeler üretmekte ve bu projeleri yerel yönetimlerle birlikte çalışarak uygulamaya koymaktadır.

önsöz



Türkiye’de kent kültürü diye bir kavram varsa, bu kavramın hayat bulmasında en büyük pay şüphesiz ki İstanbul’a düşmektedir. “Eski İstanbul” diye adlandırdığımız Tarihi Yarımada’nın tarihçiler tarafından dünyanın en eski metropolü olarak kabul edildiğini biliyoruz. Değil yüzyılların, binlerce yılın kültür mirasını bugüne taşıyan bu özgün coğrafya gerçekte bütün dünya için korunması gereken çok büyük bir değerdir.

Günümüzde çevre bilincine ters düşen bir kent kültüründen söz edilemez. Geçmiş yıllarda tarihi ve kültürel özellikleri, denizi ve eşsiz doğası dikkate alınmadan büyüyen İstanbul, maalesef bu olumsuz sürecin kötü etkilerini taşımaya hâlâ devam ediyor. İstanbul hepimizin bildiği gibi yüksek oranda göç alan bir şehir; her yıl, dünya ölçeğinde bir şehir nüfusu oluşturabilecek kitleler kendi gelenekleri, eğitimleri ve alışkanlıklarıyla İstanbul’un nüfusuna ilave oluyor.

Bu bakımdan, saygınlığı dünyanın dört bir yanında tescil edilmiş Gehl Architects mimarlarının farklı ülkelerde denenmiş ve sonuç vermiş araştırma metodolojilerine göre hazırlanan “Tarihi Yarımada Raporu”nun İstanbul’un korunmasına önemli ve kıymetli bir katkı sunduğu kanısındayım. Yoğun bir trafiğin yanı sıra plansız yahut eksik ya da yanlış planlanmış bir yapılaşmanın kentsel yaşamı alabildiğine zorlaştırdığı İstanbul’da, kentleşme konusunda artan bilinçlenmenin en büyük güvencemiz olduğuna inanıyorum. Bu bilinçlenmeyle kamuoyunda ve yerel semt platformlarında karşılaştığımız kadar, aynı bilinci yerel yönetimlerde de görmekten büyük memnuniyet duyuyoruz. Gerek İstanbul Büyükşehir

Belediyesi’nin gerekse ilçe belediyelerinin kentsel yaşam standartlarını yükseltmek hedefi ile yaptıkları çalışmalarını takdirle izliyoruz.

İstanbul’un İstanbul’da yaşayanlara yeniden kazandırılması ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi sürecinde Tarihi Yarımada en belirleyici sembol olduğu kadar bir anlamda da kilit görevi üstlenmektedir. Potansiyel olarak bakıldığında Tarihi Yarımada’nın bu kentte yaşayan herkese sunabileceği, yaşam kalitesinin şimdikiinden çok daha üst düzeylere çıkmasına katkıda bulunabileceği özellikleri ve olanakları bulunduğu açıktır. Ancak uzun yıllar boyunca yayaların ihtiyaçlarının ikinci plana atıldığı, araç trafiğinin ön planda tutulduğu yarımada, bugünkü koşullarda söz konusu imkân ve fırsatları ne İstanbullulara ne de ziyaretçilerine sunabiliyor.

Okuyacağınız rapor mevcut durumun değişmesi yönünde basit ama etkili ve uygulanabilir öneriler getiriyor. Var olan ve potansiyel sorunlara dikkat çekiyor. Dünyanın diğer büyük ve bilinen kentlerinden örneklerle zenginleştirilen çalışma, Tarihi Yarımada’nın özgün fonksiyonlarını yerine getirebilmesini hedefliyor. İstanbul’un geleceği ve kentsel yaşam kalitesinin sürdürülebilir bir şekilde artırılması hiç kuşkusuz İstanbullular, yerel yönetimler, şehircilik uzmanları ve hükümet başta olmak üzere çok sayıda farklı paydaşın ortak akli yaratması ve uyum içinde çalışabilmesi ile yakından ilişkili. Bu çalışmanın ortak akli ve uyumu yaratmak yönünde atılmış çok önemli bir adım olduğuna inancım tam.

Saygılarımla,

Ayşe Canan Ediboğlu

**EMBARQ Türkiye –
Sürdürülebilir Ulaşım Derneği**

Yönetim Kurulu Başkanı

merhaba



Dünyada her yıl “en yaşanabilir şehirler” listeleri yapılır, yayınlanır. Bu seçimler yapılırken göz önüne alınan kriterler arasında trafik, toplu taşıma, hava kirliliği gibi faktörler de önemli bir yer tutar.

Bizler de EMBARQ Türkiye olarak EMBARQ Ağı'nın uzmanlığı ve bilgi birikiminden güç alarak, kentlerimizin yaşam kalitesini arttıracak çözümler üzerinde çalışıyoruz.

İstanbul'da, eşsiz bir tarihi ve kültürel mirası barındıran Tarihi Yarımada'da bir süredir Gehl Architects ile ortak bir araştırma yürütüyoruz. Danimarkalı çok ünlü bir şehir plancısı olan Jan Gehl, dünyadaki en yaşanabilir şehirler sıralamasında ilk ona giren Kopenhag'ın yaşam kalitesini yükselten isim olarak tanınıyor.

Doğal güzellikleri, konumu ve sahip olduğu tarihi ve kültürel değerleriyle benzersiz bir şehir olan İstanbul'umuzu yaşanabilirlik açısından da hak ettiği değere kavuşturmayı hem gurur hem de mutluluk vesilesi sayıyoruz.

Gehl Architects ile beraber gerçekleştirdiğimiz bu çalışma, İstanbul'da hayata geçirmeyi hedeflediğimiz geleceğe dönük tüm projelere çok önemli ve değerli bir altyapı oluşturuyor.

Kent içi ulaşım sorunlarının çevreye zarar vermeden çözülmesi için çabalayan bizlere ve diğer tüm paydaşlarımızın çalışmalarına ışık tutacak bilgiler ve öneriler sunuyor.

Bizler kadar Gehl Architects mimarları için de heyecan verici olan söz konusu proje, kuşkusuz

ki değerli paydaşlarımızın katkılarıyla daha da fazla anlam ve önem kazandı. Projeye başından beri destek veren Fatih Belediye Başkanı Mustafa Demir'e, eski Başkan Yardımcısı, 2012 yılı içinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı GIS Genel Müdürü olarak atanan Erhan Oflaz'a, Meclis Üyesi Bora Selim'e bir kere daha en içten teşekkürlerimi sunuyorum.

Önümüzdeki dönemde, araştırmadan çıkan sonuçları sürdürülebilir ulaşım projelerine ve uygulamalarına dönüştürecek çalışmalar bizi bekliyor.

Bu süreçte, Tarihi Yarımada'da uygulamaya konulan yayalaştırma ve düzenleme çalışmalarının ekonomik ve çevresel etkileriyle, bölgedeki memnuniyet seviyesini analiz etmek gayesiyle yeni araştırmaları da başlatmış bulunuyoruz. Bu araştırmalardan çıkan sonuçları paydaşlarımızla birlikte kent içi ulaşım çözümleri üretmek üzere değerlendireceğiz.

Ümidimiz, üniversiteler ve diğer sivil toplum kuruluşlarıyla iş birliği içinde, benzer bir araştırmayı İstanbul haricindeki kentlerimizle tarihi merkezlerimizde de gerçekleştirebilmek.

Yaşam kalitesini artırma odaklı bakış açısını Tarihi Yarımada'nın özgün kültürel ve toplumsal yapısı ile buluşturan bu çalışma, umuyor ve inanıyoruz ki başka şehirlerimiz için referans teşkil eden bir çalışma olacak.

Saygılarımla,

Arzu Tekir

EMBARQ Türkiye –
Sürdürülebilir Ulaşım Derneği

Direktör

merhaba



İstanbul demek Tarihi Yarımada demektir. İstanbul, ilk kez "suriçi" de denilen bu bölgede kurulmuş ve büyümüştür. Tarihi Yarımada'da yer alan Fatih ilçesi dünyanın en eski metropolüdür.

Yalnızca bir ülkenin değil, 8.500 yıllık insanlık tarihinin, büyük medeniyetlerin ve kültürlerin beşiği, ev sahibi olmuş, Doğu Roma ve Osmanlı İmparatorlukları'na başkentlik yapmıştır.

O ihtişamlı geçmişin izleri Hipodrom'dan Ayasofya'ya, Yerebatan Sarnıcı'ndan Süleymaniye Camii'ne, Topkapı Sarayı'ndan Dikilitaş'a, Sultanahmet Camii'nden Aya İrini'ye bu eşsiz coğrafyada yaşamaya ve şehrin sembolleri olmaya devam ediyor.

İstanbul'un silueti yine Tarihi Yarımada'nın armağanıdır bizlere.

Farklı kültürleri, dinleri, toplulukları ve onların yarattığı, bıraktığı eserleri bünyesinde toplayan "esas" İstanbul, 1985 yılından beri UNESCO Dünya Mirası kapsamında bulunuyor.

Ne yazık ki dünyanın en önemli şehir merkezlerinden biri olan bu alan, bugün sürdürülebilir olmayan bir ulaşım altyapısı ile boğulmuş durumda. Eski kaotik bağlantılar ve dar sokaklar bölgeye cazibe katsa da şehre ve şehrin tarihi yerlerine deniz kenarından yürüyerek ulaşmayı son derece zorlaştırıyor, hatta yer yer imkânsızlaştırıyor.

Belediyenin caddeyi yayalaştırması Tarihi Yarımada

açısından çok önemli bir gelişme olsa da sorunu çözmeye tek başına yeterli olamıyor. Bölgenin bütünsel bir ulaşım planına ihtiyaç duyduğu açık.

Sürdürülebilir ulaşım aynı zamanda "sürdürülebilir yaşam" kıstaslarından biridir çünkü.

Bu bakımdan Tarihi Yarımada'nın sürdürülebilir yaşam çerçevesinde ele alınması gerekir. Bölgenin 55.000 kişilik nüfusunun, öğrenciler, işadamları, satıcılar, turist ve ibadet edenlerden oluşan insan akınıyla birlikte günde 2.5 milyon kişiye yükseldiği göz ardı edilemez.

Bu durum bölgede, özellikle ulaşım sisteminde aşırı bir zorlama yaratmakta, Tarihi Yarımada bir günde birçok Avrupa kentinin toplam nüfusundan daha fazla sayıda ziyaretçiyi karşılamak mecburiyetinde kalmaktadır.

Bizler, EMBARQ Türkiye olarak, çalışmamızda Tarihi Yarımada'yı sürdürülebilir olmayan ulaşımın yarattığı zararlardan koruyacak çözümler bulmaya ve geliştirmeye odaklandık.

Kültürler ve medeniyetler mirası bu tarihi bölgenin şimdi ve gelecek yüzyıllar boyunca yeryüzündeki tüm insanlar için erişilebilir olmasını sağlamak için yerel yönetim ve paydaşlarla iş birliği yapmayı hedefledik.

Elinizdeki raporun, Tarihi Yarımada çalışmaları konusunda önemli bir araç olacağına inanıyorum.

Saygılarımla

Sibel BÜLAY

EMBARQ Türkiye –
Sürdürülebilir Ulaşım Derneği
Yönetim Kurulu Üyesi

Raporu nasıl okumalı?

Giriş

Giriş bölümünde çalışmaya genel bir giriş yapılmakta ve yüksek kaliteli ortak yaşam alanlarının önemi anlatılmaktadır. Genel bulgular gözden geçirilmekte; sundukları potansiyel, yarattıkları zorluklar ve kentin elde etmiş olduğu başarılar açısından değerlendirilmektedir.

Analiz

Analiz bölümünde Tarihi Yarımada'da halkın yaşamı ve yayalar için sunulan fiziksel koşullar değerlendirilmektedir. Bu bölümde ortak yaşam alanlarının kalitesiyle ilgili konuların yanı sıra, seçilmiş belirli cadde ve meydanların kentte vakit geçirmek ve yürümek açısından nasıl kullanıldığına dair araştırmalara da yer verilmektedir.

Öneriler

Öneriler analizdeki bulgulara dayanan genel vizyonu (vizyonları) aktarmaktadır. Uzun vadeli stratejilere ilişkin bir dizi tavsiyeyi ve hızla gerçekleştirilerek çabuk sonuç alınacak bazı aksiyonlarla ilgili kavramları tespit etmektedir.

Öneriler, gelecekteki uygulama ve girişimlerin standartlarını belirleyen stratejilerin dayandığı niteliksel ilkelerle ilgili bir dizi en iyi uygulama örneği ile desteklenecektir.

Ek

Ek'te toplumsal yaşam hakkında 2010 yılında yürütülen bütün araştırmalardan derlenen veriler yer almaktadır.

İçindekiler

Teşekkür	2	Mevsimlere bağlı bir kent	59
Önsöz	3	Açık alanlardan yeterince yararlanılmıyor	60
Rapor nasıl okunmalı?	4	İyi dağıtılmış açık alanlar	61
İçindekiler	5	Kullanılmayan bir deniz kenarı	62
Giriş		Bağlantısız bir rihtim	63
İdeoloji ve Metodoloji	6	Oturma yerlerinin eksikliği	64
İstanbul - Ortak Yaşam Alanları & Toplumsal Yaşam Araştırması	7	Parklardaki banklar	65
Araştırma Bölgesi - The historic peninsula	8	Güçlü bir açık hava kafe kültürü	66
İstanbul'un diğer kentlerle karşılaştırılması	9	Yaygın kafe oturma yerleri	67
ANALİZ		ÖNERİLER	
KENTSEL KALİTELER - GENEL DEĞERLENDİRME	12	VİZYON	
Özgün bir durum	14	İstanbul'un sesleri	70
İlginç görüşler	15	Halk için bir kent	72
Güçlü bir tarihi ayak izi	16	Zihniyet değişikliği	73
Karmaşık kent yapıları	17	Halk için bir kent - erişilebilir bir kent yaratmak	74
Odak noktaları olarak anıtlar	18	STRATEJİLER - Yaya odaklı bir kent	
Geniş bir anıtlar yelpazesi	19	Trafikî sakinleştirmek	76
Suyla ilişkili bir kent	20	Yürümeyi teşvik etmek	78
Yaygın su unsurları	21	Toplu taşımacılığı teşvik etmek	80
Dengesiz bir kent	22	Bisiklete binmeyi teşvik etmek	80
Tek fonksiyonlu kent bölgeleri	23	ÇÖZÜM ARAÇLARI - Yaya odaklı bir kent	
Sorunlarla yüz yüze bir görsel çevre	24	Trafikî sakinleştirmek	82
YÜRÜNEBİLİRLİK - GENEL DEĞERLENDİRME	26	Yürümeyi teşvik etmek	83
Yaz mevsiminde hafta içi bir gündeki yaya hareketleri	28	Toplu taşımacılığı teşvik etmek	88
Hafta içinde gündüz yaya trafiği	29	Bisiklete binmeyi teşvik etmek	89
Yaz mevsiminde bir cumartesi günü yaya hareketleri	30	STRATEJİLER - Özgün ve eğlencelelenen bir kent	
Cumartesi günü gündüz yaya hareketleri	31	Müthiş bir deniz kenarının kullanımını teşvik etmek	90
Diğer ana caddelerle karşılaştırma	32	Çekici ortak yaşam alanlarını teşvik etmek	92
Sezon dışı hafta içi bir günde gündüz trafiği	33	Bütünleşmiş bir tarihi teşvik etmek	94
Önemli şablonlar	34	STRATEJİLER - Özgün ve eğlencelelenen bir kent	
Yaygın kalabalıklaşma	35	Müthiş bir deniz kenarının kullanımını teşvik etmek	96
Çeşitliliği kaçırma	36	Çekici ortak yaşam alanlarını teşvik etmek	97
İki vaka	37	Bütünleşmiş bir tarihi teşvik etmek	101
Bir trafik makinesi olarak kent	38	STRATEJİLER - Çeşitlilikleri olan ve davet eden bir kent	
Bir çevre yolları sistemi	39	Çok fonksiyonluluğu teşvik etmek	102
Belirsiz bir yaya şebekesi	40	Farklı faaliyetleri teşvik etmek	104
Makul yürüme mesafeleri	41	ÇÖZÜM ARAÇLARI - Çeşitlilikleri olan ve davet eden bir kent	
Zorlaşmış geçişler	42	Çok fonksiyonluluğu teşvik etmek	106
Geçiş olanaklarının yetersizliği	43	Farklı faaliyetleri teşvik etmek	107
Zorluklarla dolu bir yürüme ortamı	44	APPENDIX	
Az gelişmiş bir toplu taşıma sistemi	46	Metot	110
Koridorlar içinde toplu taşıma	47	YAYA HAREKETİ	
Ada olarak toplu taşıma merkezleri	48	Yaz mevsimi hafta içi gündüz	112
Eksik kalan güvenlik duygusu	50	Yaz mevsimi hafta içi akşam	113
Dağınık sokak aydınlatması	51	Sezon dışı hafta içi gündüz	114
REKREASYON - GENEL DEĞERLENDİRME	52	Sezon dışı hafta içi akşam	115
Yaz mevsiminde hafta içi vakit geçirme faaliyetleri	54	Yaz mevsimi cumartesi gündüz	116
Hafta içi bir günde insanlar nerede vakit geçirir?	55	Yaz mevsimi cumartesi akşam	117
Bir cumartesi günü vakit geçirme faaliyetleri	56		
Bir cumartesi gününde insanlar nerede vakit geçirir?	57		
Bir pazar günü deniz kenarında vakit geçirme faaliyetleri	58		

Gehl Architects - İdeoloji ve metodoloji

Başlangıç noktası olarak insan boyutunu alan ve kente göz hizasından bakan Gehl Architects, yıllardır Danimarka'da ve başka ülkelerde kent çevrelerini iyileştirmek için çalışmıştır.

Gehl Architects yaklaşımı

Gehl Architects mimarları yaptıkları işlerde kentsel kalitenin farklı boyutlarına "önce insan" perspektifinden yaklaşırlar. Amaç kent hayatı ile planlanmış veya mevcut yapılar arasında daha güçlü bir tutarlılık yaratmaktır. Kent halkının yaşamı gündemin en üst sırasındadır ve kentlerimizde yaşayan insanlar için yeterli alan yaratmak büyük özen gerektirir.

Gehl Architects mimarları ve danışmanlarının kentsel tasarım konusunda geliştirdikleri yaklaşımda, planlama sürecinin merkezinde insan yer alır. Felsefemiz, alanları ve mekânları tasarlamak, halkın yaşamının nasıl dikkatlice hesaba katılması gerektiği konusunda Jan

Gehl'in 40 yılı aşkın bir süredir yürüttüğü çalışmalarına dayanmaktadır. Kopenhag Mimarlık Fakültesi Kamu Yaşamı Araştırma Merkezi'nin başkanlığını yürüten Professor Jan Gehl, 1960'lardan bu yana kentlerdeki insan yaşamına ilişkin araştırmaların öncülüğünü yapmaktadır.

Gehl Architects 2000'den bu yana, bu araştırmaları sürdürülebilir kentsel gelişmenin ilkeleri haline dönüştürmüştür. Gehl Architects, klasik mimarlık yaklaşımı olan önce binalara odaklanma metodolojisini uygulamaz, onun yerine, insana ve halkın yaşamına ilişkin analizleri tasarımın temeli olarak kullanır. Ampirik verilerden hareket ederek kentsel kalitenin; canlı, sağlıklı, sürdürülebilir, çekici ve güvenli kent merkezleri,

mahalleler ve kentsel alanlar yaratacak şekilde nasıl yükseltilebileceği konusunda kentlere danışmanlık yapar. Toplumsal yaşama açık böyle yüksek kaliteli alanlarda gerek o kente yaşayanların gerekse de ziyaretçilerin keyifli zaman geçirmeleri ve birbirleriyle iletişime girmeleri olumlu karşılanır. Genel amaç daha insan dostu bir çevre yaratmaktır. Gehl Architects bugüne kadar dünya kentlerinin yönetimine, kentlerini halk için bir yere dönüştürmeleri için danışmanlık hizmeti verdi. Bu konular trafik ve kitlesel geçiş koşullarıyla birlikte yürür ve karar vericilerde, eğitimcilerde, genel olarak vatandaşlarda yeni bir zihniyetin ortaya çıkmasını gerektirir.



Adelaide - 2002
Nüfus 1,3 milyon



Londra - 2003-2004
Nüfus 7,5 milyon



Wellington - 2004
Nüfus 0,3 milyon



Melbourne - 1994 ve 2004
Nüfus 3 milyon



New York - 2007
Nüfus 8 milyon

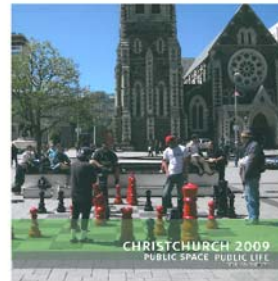
* GEHL ARCHITECTS Kentsel Kalite Danışmanları
Kopenhag işbirliği ile Melbourne Kenti



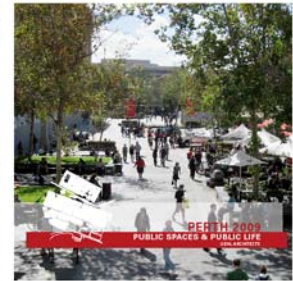
Kopenhag - 1986, 1995, 2005
Nüfus 1,3 milyon



Sidney - 2006
Nüfus 4 milyon



Christchurch - 2009
Nüfus 0,4 milyon



Perth - 2009
Nüfus 1,6 milyon

Gehl Architects'in 2000 - 2010 döneminde dünyanın çeşitli bölgelerinde gerçekleştirdiği bazı Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşam Araştırmaları

İstanbul - Ortak Yaşam Alanları & Toplumsal Yaşam Araştırması

Embarq Türkiye, Haziran 2010'da Gehl Architects İstanbul'da bir "Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşam" başlıklı çalışmayı gerçekleştirmek üzere davet etti. Bu araştırma Tarihi Yarımada'da bugün var olan önemli potansiyellerin ve zorlukların bir haritasının çıkarılmasını ve bölgenin belirli yerlerindeki toplumsal yaşamın incelenmesini kapsıyordu.

Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşam Araştırması

Gehl Architects, farklı bağlamlarda uygulanabilen, diğer çalışmalara örnek oluşturabilecek ortak yaşam alanları & toplumsal yaşam araştırması metodolojisini geliştirdi. Araştırma, kentsel kaliteyi iyileştirecek bir süreci başlatmak ve bununla ilgili stratejilerin temelini oluşturabilmek için insanları daha görünür kılarak insan odaklı kentler yaratmayı ve toplumsal yaşamı mercek altına almayı amaçlıyor.

Kentlerin pek çoğu araç trafiğinin akışı ve park etme şablonlarıyla ilgili net istatistiklere sahiptir. Bu tıpkı ticari faaliyetlere ilişkin kayıtların tutulmasına benzer. Ama konu insanların kent içindeki hareketleri

ve vakit geçirme alışkanlıklarıyla ilgili gerçekleri kavramaya ve bilgileneceği geldiğinde çoğunlukla bunun için sistemli bir şekilde toplanmış bilgi yoktur. Ortak yaşam alanları ve toplumsal yaşam araştırması birçok kent için yararlı ve kullanılabilir bir araç olarak kendini kanıtladı. Bu araştırma, çok karmaşık sorunları çocukların bile anlayabileceği basit bir şekilde sunmayı amaçlıyor.

Bu yöntem, insanları tartışmaya katılmaya ve kentlerini daha iyi anlamaya davet ediyor. Kentin gittiği yön ve gelecekteki gelişmelerin uyumlu hale getirilmesinde genel bir görüş birliği ve vizyon sağlayan, ortak akıl oluşturan, "ortak yaşam alanları ve toplumsal yaşam araştırması" planlama sürecinde bir dönüm noktası olmaya adaydır. Ana hatları ile

aktarılan ortak yaşam alanları ve toplumsal yaşam araştırması İstanbul çalışmasında kullanıldığı için Tarihi Yarımada'daki mevcut durumu diğer kentlerle karşılaştırmak mümkündür.

İstanbul - Ortak Yaşam Alanları & Toplumsal Yaşam Araştırması

Bu araştırma kapsamında, yaz mevsiminde hafta içi bir günde ve yine yaz mevsiminde bir cumartesi gününde yaya trafiği ve seçilmiş bölgelerdeki vakit geçirme faaliyetleri kayıt edildi. Ayrıca yaz mevsiminde bir pazar günü ile yaz mevsimi dışında hafta içi bir gün için ek araştırmalar yapıldı. Bu konuda Analiz ve Veri bölümlerindeki ek bilgilere bakmak mümkündür.



İstanbul araştırması Tarihi Yarımada'da 22 caddesi ve bağlantı yoluyla 13 meydan ve parkı kapsamaktadır.



Ortak yaşam alanları ve toplumsal yaşam araştırması Fatih Belediyesi'nin işbirliğiyle yapıldı. Çalışma İstanbul Teknik Üniversitesi ve Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'nden öğrenciler de dâhil olmak üzere farklı katılımcıların yardımıyla gerçekleştirildi.



Araştırma Bölgesi - Tarihi Yarımada

Ortak yaşam alanları ve toplumsal yaşam araştırmasının odağı Tarihi Yarımada'nın kuzeyde Atatürk Bulvarı ve güneyde Mustafa Kemalpaşa Caddesi arasında kalan doğu bölgesidir. Bu bölgedeki Marmara ve Haliç kıyıları da çalışmaya dâhildir. Temel çalışma alanına Theodosius kara surları da dâhil olmak üzere doğudan seçilmiş bazı alanlar eklenmiştir.

Araştırma bölgesinin tanımlanması

Temel çalışma alanı yaklaşık olarak 5.040.000 m²'dir. Bölgenin ana hatları ve ana odak noktaları EMBARQ Türkiye ve Fatih Belediyesi ile birlikte tespit edilmiştir.

Araştırma kapsamında, çalışma bölgesindeki cadde, bağlantı yolu, meydan ve parkları temsil eden seçilmiş bir örneklem kullanılmıştır. Bu örneklem bölgedeki ağları, tutarlılığı ve kentsel kaliteyi incelemeye olanak vermiştir. Bütün bölgelerde hem yaygın hem de o bölgeye özel konular bulunuyordu; böylece bugünkü İstanbul'un sunduğu potansiyeller ve yaşadığı zorluklarla ilgili geniş boyutlu bir çalışma yapmak mümkün oldu. Araştırma ortak yaşam alanları, araç trafiği ile yayalar arasındaki ilişki gibi konuların farklı boyutlarını ele alarak esasen kentteki insan boyutuna odaklandı. Bu şekilde toplumsal yaşamın şimdiki çerçevesini ortaya koyduğu gibi, sahip olduğu potansiyeli de ortaya çıkardı.

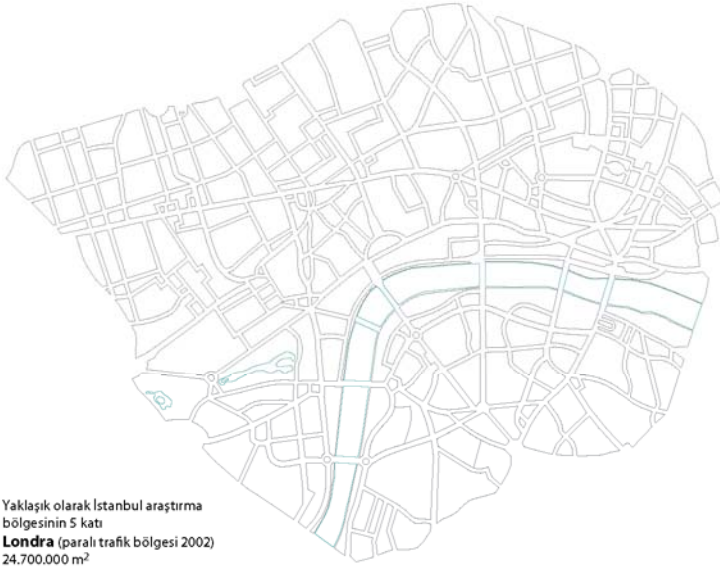
Araştırma bölgesi bundan sonraki bölümlerde kısaca Tarihi Yarımada olarak adlandırılacaktır.

Tarihi Yarımada'da İstanbul'un en eski yerleşimleri, dünyanın ise en eski yerleşim yerlerinden bazıları bulunmaktadır. Bunların tarihi 8.000 yıldan daha geriye gitmektedir. En son çalışmalar milattan 7 bin yıl önce, neolitik dönemden kalma bir yerleşim merkezini ortaya çıkarmıştır. Bu bulguya kadar kentin Yunanların milattan önce 7. yüzyılda Bizans'ı kurmalarıyla başladığı düşünülmüyordu. Daha sonra milattan sonra 4. yüzyılda kent Romalılar tarafından kolonize edilerek bir liman kentine dönüştürüldü ve Roma İmparatorluğu'nun doğudaki ikinci başkenti oldu. 1453'te ise kenti Osmanlılar fethetti ve İstanbul 20. yüzyılın başlarına kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezi oldu. Bu bakımdan, araştırma bölgesi tarihi ve kültürel miras açısından İstanbul'un çok önemli bir bölgesini kapsamaktadır.



İstanbul'un diğer kentlerle karşılaştırılması

Bu araştırma için kapsamlı bilgi ve değerli referans kaynakları sağlamak üzere, İstanbul ile ilgili bulgular diğer kentlerdeki araştırmalarla karşılaştırılacaktır. Karşılaştırmalar Avrupa, Kuzey Amerika ve Avustralya'da gerçekleştirilen benzer araştırmalara dayanılarak yapılmaktadır.



Yaklaşık olarak İstanbul araştırma bölgesinin 5 kati
Londra (paralı trafik bölgesi 2002)
24.700.000 m²
Kent merkezinde xxx kişi yaşıyor (2005)
Bir hektarda 48 kişi yaşıyor (Londra
Büyük Şehir sınırları içinde)
Bir hektarda 27 kişi yaşıyor (Londra
Kentinde)
(metropolitan bölgede xxx milyon insan
yaşıyor)

İstanbul
(Tarihi Yarımada'nın
merkezi kısım)
5.040.000 m²
Tarihi Yarımada'da
55.635 yerleşik kişi
yaşıyor (2011)
Araştırma bölgesinde
bir hektarda 111 kişi
yaşıyor.
(Metropolitan
bölgede 12 milyon
kişi yaşıyor)



İstanbul araştırma bölgesinin yaklaşık 4/5'i
New York (Midtown)
3.965.000 m²
(metropolitan bölgede
19 milyon insan yaşıyor)



Yaklaşık olarak İstanbul araştırma bölgesinin yarısı
Melbourne
Kent merkezinde 12,000 kişi
yaşıyor (2006)
Araştırma bölgesinde bir
hektarda 52 kişi yaşıyor
(büyük şehir bölgesinde 3,5
milyon yerleşik kişi)



İstanbul araştırma bölgesinin yaklaşık 1/4'ü
Kopenhag
1.150.000 m²
Kent merkezinde 7.600 kişi
yaşıyor (2005)
Bir hektarda 66 kişi yaşıyor
(metropolitan bölgede 1,2
milyon insan yaşıyor)





analiz

KENTSEL KALİTELER
YÜRÜNEBİLİRLİK
REKREASYON





Bölüm 1 KENTİN NİTELİKLERİ

POTANSİYELLER



MÜHİŞ BİR KONUM

İstanbul kent merkezi etrafı suyla ve güzel manzaralarla çevrilmiş bir yarımada yer alıyor.



ETKİLEYİCİ TOPOĞRAFYA

İstanbul'un yedi tepesi muhteşem manzaralar sunuyor, anıtları ortaya çıkarıyor ve özgün bir silüet yaratıyor.



TARİHLE İÇ İÇE

İstanbul, ortak yaşam alanlarında çok eski tarihin hâlâ var olduğu olağanüstü bir kenttir. Modern İstanbul, geçmişin istisnai kalıntılar olan tarihi anıtlarla yan yana gelişti ve büyüdü.

ZORLUKLAR



TRAFİK YOĞUNLUĞU

Kent merkezinin bir yarımada olması nedeniyle kentte daimi bir araç yoğunluğu bulunur. Sayıları az olan ana arterler ve geçiş noktaları yoğun bir şekilde kullanılır.



DİK EĞİMLER

Dik eğimler belirli bölgelerde yaya dolaşımı açısından, özellikle engelliler, çocuk arabası sürerler veya yaşlılar için zorlu bir arazi yapısı oluşturmaktadır.



TARİHİ SURLARIN OLUŞTURDUĞU ENGEL

Tarihi surlar yapılan, kent merkezini deniz kenarıyla ve Tarihi Yarımada'yı batıya doğru surla dışı ile entegre etmek açısından ciddi engel oluşturur. Surlar zaman içinde bakımsızlığa uğramış, çevrelerinde uygun olmayan kullanımlara maruz kalmış, ihmal edilmişlerdir.



POTANSİYELLER



İLGİNÇ YAPI

Kentsel yapı kadimdir; eski ticaret rotalarına, topografik kaygılara göre oluşmuştur ve anıtların büyüklüğüyle açık bir karşılık içindedir.



OLAĞANÜSTÜ ANITLAR

Camiler, saraylar, kent surları, su kemerleri... İstanbul, kent merkezinin odak noktalarını oluşturan ve özgün birer "büyük anlatıcı" olarak büyük potansiyele sahip muhteşem tarihi anıtlar açısından zengindir.



DUYUSAL DENEYİMLER

Renkleri, kokuları, dokusu, sesleri ve denizden gelen esintisiyle İstanbul, ziyaretçilerinde büyüleyici bir algılama patlaması yaratır.

ZORLUKLAR



KENTİ ANLAMA ZORLUĞU

Cadde / sokak şebekesinin labirente benzemesi nedeni ile kent merkezi, anlamak, yön bulmak ve erişmek açısından hayli karmaşıktır.



İŞARETLER TABELALAR VE TURİZM

Turistler genel olarak listelerinde işaretledikleri anıtları görme eğilimindedir: Kentin diğer harikalarını unutar ya da ihmal ederler. Birçok anıt çevresi saygısızca kullanılmakta ve dışarıdan bulaşan anıtlar fark edilmemektedir.



İHMAL VE ÇÖRÜME

Binlerce yıllık tarih kentin çeşitli bölgelerini eskitmiş, aşındırmıştır. Özellikle kontrolsüz araç trafiği ortak yaşam alanlarında ciddi ölçülerde bozulmaya yol açmıştır. Trafik altyapısı davetsiz bir misafir gibi her yere girmektedir. Aşırı ve hiçbir koordinasyon sağlanmadan yerleştirilen tabelalar ile diğer kentsel unsurlar görsel çevrenin bozulmasına yol açmıştır.



Özgün bir durum

Tarihi Yarımada'nın istisnai silüeti, kentin doğal tepelerine kalıcı bir şekilde yerleşmiş anıtsal binalarla topoğrafyaya vurgu yapmakta ve güçlü bir sembolizmayı ortaya koymaktadır.

Özgün bir doğal ortam

Tarihi Yarımada üç taraftan Haliç, Boğaz ve Marmara Denizi'nin suları ile çevrili muhteşem bir konuma sahiptir. Deniz yarımada aynı bir kimlik kazandırır, çekiciliğini artırır, kent sakinleri ve ziyaretçiler için müthiş bir rekreasyon potansiyeli sunar. Deniz aynı zamanda yarımada erişimde bir engel oluşturur. Çünkü erişim Haliç'teki iki köprüyle sınırlıdır.

Bu bakımdan, kara - su arayışı ile suyun; denizin ayrıncı bir unsur olmaktan çok bağlayıcı olacağı ve böylece toplumsal yaşamın bu büyük potansiyelden yararlanmasına olanak verecek şekilde ele alınarak geliştirilmesi hayati öneme sahiptir.

Zorlu zemin

Yarımadanın jeolojik temeli hem şükredilmesi gereken avantajlar, hem de aşılması gereken zorluklar sunar.

Yarımadanın konturu kentin muhteşem manzaralara sahip olmasını sağlar. Yarımada'nın iç kısımlarından bile bir ölçüde denizi görmek mümkündür. Ancak bazı yerlerde talihsiz yapılaşmalar manzarayı engeller. Bölgenin ayırt edici topoğrafyası enteresan bir kent görüntüsü yaratarak kente bir karakter kazandırır, yer ve kimlik duygusunu destekler. Diğer yandan, eğimi dik caddeler kente hareket sırasında zorluklar çıkarır.

Peyzaj ve yapılaşma arasındaki bağlantı

İstanbul, 4. yüzyılda Roma İmparatorluğu'nun ikinci başkenti Constantinople olarak yeniden kuruldu. Roma'ya benzer bir kusalılığı vurgulamak için kentin 7 tepe temasına uyması gerekiyordu. Bu yüzden şimdiki kara görünümü, 7 yüksek noktayı tespit edecek şekilde yorumlandı. Bu 7 odak noktasının her biri, imparatoru onurlandırmak için anıtsal yapılarla işaretlendi. Osmanlılar İstanbul'u 1453'te fethettiler

zaman, kent bu kez onların kültürünü yansıtabacak şekilde yeniden oluşturuldu. Eski Roma'nın kentsel yapılarına ve unsurlarına dayanarak Osmanlılar da en prestijli yapılarını tepelerin üstüne diktiler. Kent Haliç'in sunduğu deneyim zenginliğinden yararlanacak şekilde tasarımı için kuzeye bakan 6 tepe kubbe ve minarelerle süslenerek İstanbul'un özgün silüeti yaratıldı. Böylece güneydeki yedinci tepe genel kent tasarımındaki önemini yitirdi ve önemli bir cami ile ödüllendirilmedi.

Kentsel gelişim için odak noktaları

Büyük selatin camiler Roma anıtlarının yerini olarak İstanbul'un kentsel gelişiminin doğal temelini oluşturdular. Sadece dini değil, aynı zamanda siyasi, sosyal ve kültürel merkezler de olan bu cami yapıları kentsel odak noktalar ve çok önemli kentsel alanlar oldular.



İstanbul'un Haliç'e doğru uzanan özgün silüeti



HALİÇ'E BAKAN ALTI TEPEDEKİ OSMANLI ANITLARI

- 1.tepe: Sultan Ahmet Camii
- 2.tepe: Nuruosmaniye Camii
- 3.tepe: Süleymaniye, Beyazıt ve Şehzade Camileri
- 4.tepe: Fatih Camii
- 5.tepe: Yavuz Sultan Selim Camii
- 6.tepe: Mîrîrah Camii
- 7.tepe: Hiç cam yapılmadı



Denize yakınlık - Muhteşem manzara - Ilgıncı cadde görüntüleri - Tarihi ayak izleri...
Yön bulma noktaları olarak camiler



Topografinin yarattığı zorlu cadde görüntüleri - Ancak sınırlı erişime imkan veren dik eğimli caddeler - Bazen talihsiz yapılaşmaların deniz manzarasını engellemesi

Merak uyandıran görüntüler

Kontur çizgileri ve önemli manzaralar





Güçlü bir tarihsel ayak izi

Kadim çağlardan bu yana İstanbul koruyucu kent surlarıyla çevrilmiştir. Bunlar yoğun kara ve deniz surları olmuştur. Geriye kalan tarihi sur yapıları kentir büyümesini, yıllar içinde İstanbul'un sınırlarındaki değişiklikleri gösterirler.

Kıydan kıyıya surlar

Yanmadayı Haliç'ten Marmara'ya doğru kesen ve kıyı boyunca bir çerçeve oluşturan İstanbul'un tarihi surları bugüne dek yapılmış en karmaşık ve gelişkin savunma sistemlerinden biridir. Güçlü bir koruma sağlayan bu surlar kentin asırlar boyunca evrilmesini ve gelişmesini mümkün kılmıştır.

En eski surlar kent tarafından yutulmuş veya zamanla yıkılarak hemen tamamen yok olmuş durumdadır. Ancak surların geri kalanı hâlâ ortada ve kentin görünümüne kimlik ve karakter kazandırmıştır.

Büyük kent olanakları

Theodosyus kara surları, kentin savunmasına batı Theodosyus kara surları, kentin savunmasına batı tarafından yapılmış son eklemedir. Muazzam yapı, hem dev potansiyeller hem de zorluklar getiren ayrıt edici bir özellik sunar. Savunma anlayışının doğası gereği ciddi bir engel oluşturmaktadır ve Tarihi Yanmada'ya açılan sadece sınırlı sayıda kapısı vardır.

Halen bu yanmadaya geçiş noktaları belirsizdir ve trafiğin hâkimiyeti altındadır. Batıdan kapılara doğru ciddi bir "karayolu spağettisi" vardır. Kent surları ihlal ettikçe surların engel oluşturma etkisi daha da artmaktadır. İhlal edilen noktalarda ortaya çıkan çöplükler veya otoparklar, formlar kent ve surlar arasında kötül bir arayış oluşturmaktadır. Batıdan surlara doğru sınır bölgelerine egemen olan büyük ölçekli yapılar bu durumu daha da pekiştirmektedir. Arkada kalan dış taraf da surlar boyunca uzanan yoğun altyapı nedeniyle benzer şekilde deneyimlenmektedir.

Aynı şekilde, sınırlı sayıda kapı ve geçiş noktasına sahip olan deniz surları da engel oluşturmaktadır. Deniz surları boyunca uzanan ve kimsenin bulunmadığı bölgeler demiryoluyla birleşerek kenti sudan ayırmaktadır.

Tarihi sur yapılan eğlence açısından büyük değer ve potansiyelle sahip özgün doğal manzaralar sunmaktadır. Ancak halen sur bölgeleri hiç de davet edici değildir. Zaten kara surlarının orijinal taraçalı

tasarımı da erişimi kısıtlamaktadır.

Tarihten geleceğe yol açan restorasyon

İstanbul'un surları pek çok kez yenilenmiş, tarih boyunca eklemeler ve değişiklikler yapılmıştır. Demiryollarının yapılmasıyla deniz surlarının büyük kesimleri yıkılmıştır. Aynı şekilde kara surlarının bazı bölümleri de yavaşça yok edilmiştir. Yıllar içinde yeterli bakımın yapılmaması ve saygısız davranılması nedeniyle surların kalitesinde fiziksel ve görsel açıdan farklılıklar oluşmuştur.

1980'lerde yürütülen geniş ölçekli bir restorasyon projesi, sur kompleksinin izole bölümlerine odaklanan bazı başarılı ve başarısız restorasyonların yolunu açmıştır. Yürütülen restorasyon programı yüzeysel olmakla, uygun olmayan malzemenin kullanımıyla, işçilik kalitesinin düşüklüğüyle ve tüm bunların sonucunda değerli tarihi mirası yok etmekle suçlanmıştır.



Theodosyus surları

Kara surları kompleksi eğlenceye uygun bir yürüyüş alanı oluşturur



Kennedy Caddesi'ndeki deniz surları

Deniz surlarının kalan bölümleri kentin tarihi katmanlarını ortaya koyan heykeller gibi görülebilir



Kent kolaylıkları ve özellikleri - Güçlü kültürel miras - Büyük eğlence değeri ve potansiyeli



Engel oluşturuyor ve kente erişimi kısıtlıyor - Kısmen yıkılmış durumda - Bakımı yapılmıyor ve saygı gösterilmiyor - Çok az faaliyet imkanı sunulabiliyor



İSTANBUL KENT SURLARI

Bizanslıyım kara surları: MÖ 7. Yüzyıl
Konstantin kara surları: M.S. 4. Yüzyıl
Theodosius kara surları: M.S. 5. Yüzyıl
Deniz surları: Bizanslıyım ve Roma İmparatorluğu dönemlerinde yapılmıştır
Romen Engeller

Karmaşık Kent Yapıları

Yarımadadaki kentsel işleme bakıldığında iki ana özellik görülüyor: Geniş ölçekli yapılar ve küçük insan ölçeği. Bu iki özelliğin ortaya çıkarttığı karmaşık kent görüntüsü potansiyeller ve zorluklar, zevkler ve sorunlar içeriyor.

Geniş caddeler ve yoğun dokular

Yarımadada iki karakteristik sokak tipi vardır: Trafik merkeze ve merkez çevresine yönlendiren geniş, besleyici caddeler ve kenti adeta organik bir kompozisyon içinde bir arada tutan yoğun dokulu bağlantılar. Bunlar bir araya gelince heyecan verici mekânsal deneyimler, çoklu seçenekler ve alternatif rotalar sunan bir kent şebekesi oluştururlar. Ancak bu şebekede kilit noktaları birbirine bağlayan geçitleri kolayca ve rahatça bulmak pek mümkün değildir.

Büyük çapalar küçük birimler

Topkapı Sarayı, büyük camiler, İstanbul Üniversitesi gibi kentin en önde gelen bazı unsurları sayılabilecek

anitsal bina yapılan önemli çapalıdır. Bu işlevi hem fiziksel ve görsel olarak ölçülebilir hem de önemli ziyaret yerleri olmaları nedeni ile yerine getirirler. Ancak bu ekstra büyük yapıları karşı insan ölçeğine denk düşen, karmaşık ve anı kovalayan andıran bir doku oluşturan çok sayıda küçük birim de vardır. Bu kombinasyon beyinlerimizi çalıştırmak ve duyumlarımızı canlandırmak açısından çok zengin kentsel deneyimler sunar.

Engel olarak kentsel yapılar

Camiler, parklar, çarşılar gibi büyük kent yapılan, hem insanları mıknatıs gibi çeken odak noktalarıdır, hem de kentin işaretleridir. Ama sınırlı erişime izin veren içe kapalı özelliklerinden ve çevreleriyle yeterince ilişki

kuramamalarından ötürü aynı zamanda kayda değer engeller haline de gelebilirler.

Örneğin birçok giriş noktasına ve bağlantıya sahip olan Kapalıçarşıya gün içinde erişim kolaydır. Ancak akşamları, kapılarının birçok kapandığı zaman, çevresi kapalı ve erişilemez bir alana, ciddi bir engelle dönüşür. Benzer bir durum Gülhane Parkı için de geçerlidir. Buraya giriş sabah 07:00 ve akşam 22:00 saatleriyle sınırlıdır. Giriş için izin alınması ve kontrolden geçilmesi gereken İstanbul Üniversitesi ve üniversite parkı ise özel bir durum oluşturur. Böylece üniversite bölgesi kentten kopuk bir alana dönüşmektedir. Oysa burası etrafındaki yoğun kentsel dokuyu tamamlayan ve yüksek rekreasyon potansiyeline sahip bir alandır.

İstanbul, Tarihi Yarımada'nın bir bölümü - 1 km²



KARŞILAŞTIRMA

KENTİN YOĞUN DOKULARI

İstanbul'un kentsel dokusu çok uzun bir zaman zarfında gelişmiştir. Bu nedenle yapısal çeşitlilik büyük ve yoğundur. Büyük kentsel bloklara ve düzenli düzgün caddelere sahip olan New York "etkin" kenti temsil eder.

New York ile kıyaslandığında Tarihi Yarımada çok farklıdır. Kentte dolaylı olarak pek çok seçenek ve rota bulmak mümkündür.



Kentsel deneyimde büyük çeşitlilik
Doğal çapa noktaları
İnsan ölçeğinde muhteşem sokak görüntüleri



Etrafı kapalı alanların engel oluşturması
Fonksiyonlar ve ortak yaşam alanları arasında etkileşim bulunmaması



Odak noktaları olarak anıtlar

Tarihi binaları da içeren bir dizi seçkin anıtın yer aldığı yarımada güçlü bir kültürel mirasa sahiptir. Bunların tümü kentin özgün cazibesinin ve özelliklerinin birer parçasıdır ve zihinlerdeki kent haritasında odak noktaları işlevini yerine getirirler.

Değerli tarihi anıtlar

Kökleri İstanbul'un özgün tarihine uzanan anıtlar ziyaret etmek için muhteşem yerlerdir. Kadim Romalılar, Sultanlar ve kervan ticareti hakkında öyküler anlatırlar. Tarihi mekânları iki kategoriye ayırmak mümkündür: Bunlardan birisi "bakmak içindir". Bu kategoriye örnek olarak Yerebatan Sarcı veya Bozdoğan kemerleri verilebilir. Diğer kategori ise içinde "bir şeyler yapılan" anıtları kapsar. Kapalıçarşı veya büyük camiler bu ikinci kategorideki anıtlara örnek oluşturur. Her iki kategorideki anıtlar da kent yaşamının çevresini oluşturmak ve zenginleştirmek açısından büyük potansiyellere sahiptir. Ancak bazıları uzak mesafelerde bulunurlar ve bağlantıları zayıftır. Bunları kentin merkezi bölgelerine bağlayacak güçlü şebekeler gerekmektedir.

Etkileşim eksikliği

Ne yazık ki, cephelerinin kapalı olması ve duvarlarla çevrili bulunmaları nedeni ile bazı anıtların arazi yüzü zayıftır; çevrelerinden izole ve ayrı bir şekilde deneyimlenirler. Yerebatan Sarayı, Ayasofya ve

İstanbul Üniversitesi bu duruma birer örnektir. Kentle bağlantı sağlayan az sayıda geçişe sahip olan ve yüksek duvarlarla çevrelenen Topkapı Sarayı özellikle topografik konumuna sıkıntısını yaşar. Bu bakımdan, anıtların birçoğu kendi içlerine dönüktür ve çevreleriyle bir etkileşimle olmaz. Aslında anıtlarla ilgili anlatılabilecek çok öykü vardır. Ancak bunların halkla iletişimi yeterince dinamik olmayan bir şekilde, tek boyutlu ve geriye dönük yapılmaktadır. Tarihi bağlam hiçbir zaman çağdaş bir yorumla sunulmaz.

Yamalı çevre

Anıtların çevrelerinin azu edilmiş şekillerde kullanımı nedeni ile tarihi yapıların çevrelerindeki ortak yaşam alanları ile entegrasyonu çok zayıftır. Örneğin Sultanahmet Camii'nde, Topkapı Sarayı'nın Gülhane girişinde, Bozdoğan Kemerleri'ne ve Arkeoloji Parkı'na bağlantılarda bulunan park etme alanları bu önemli anıtlara erişimce hem fiziksel, hem zihinsel engeller yaratmaktadır. Araç parkı görsel ve fiziksel çevrenin kötüleşmesine, cazibesinin azalmasına

ve anıtlara yakın ortak yaşam alanlarının kullanım değerlerinin düşmesine yol açmaktadır. Ayrıca bazı anıtların çevresinde hiç bakım yapılmamakta ve buralarda vakit geçirme olanakları sunulmamaktadır. Bazı yerlerde oturacak bank bile yoktur. Ayasofya Meydanı, Çemberlitaş Meydanı ve Beyazıt Meydanı böyledir. Araçların park edilmesi Sultanahmet Camii'nin çevresindeki değerli alanların yitirilmesine neden olmaktadır.

"İşaretili yerler" turizmi

Önemli turistik ziyaret noktalarını oluşturan anıtların dağılımı, özellikle de Sultanahmet bölgesinde yoğunlaşmış olmaları, turistlerin otobüslerle toplu olarak gezdirilmeleri uygulamasıyla birleştiğinde ortaya "işaretili yerler" turizmi çıkmaktadır. Bu turizm tarzında, sınırlı bir bölgede listede üzeri işaretlenmiş yerler ziyaret edilir; bu arada kentin diğer nitelikleri ve mütthiş zenginlikleri ihmal edilmiş olur.

Bu durum, hâlihazırda anıtlara yapılan muamele ve onların yetersiz sunuluşlarıyla da pekişmektedir.



İşaretili araç parkları

3. Ahmet Çarşısı ve Topkapı Sarayı'nın girişi çok sayıda turist otobüsü, taksi ve özel araç alanı düzenli olarak doluyor.



Bozdoğan Kemerleri

Muhtemelen kentin en muhteşem park etme yeri



Sultanahmet Camii

Araçların park etmesi Sultanahmet Camii önündeki değerli alanı işgal ederken, ön araziye de darımadığın oluyor.



Büyük anıtlar - büyük öyküler
Popüler ziyaret yerleri

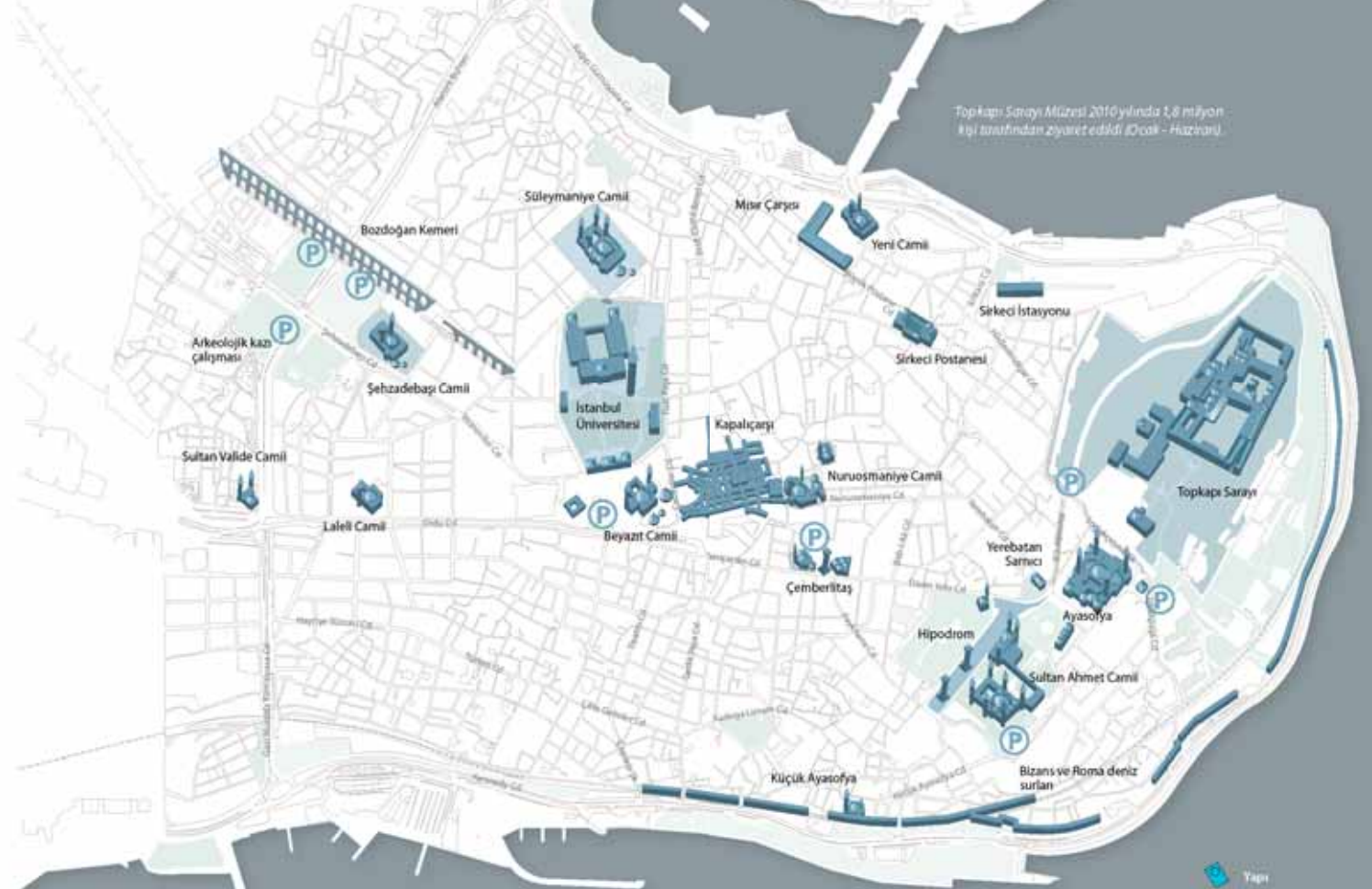


Anıtlar içe dönük ve çevreleriyle çok az etkileşimleri var
Önemli yerlere erişim sınırlı kalıyor
Önemli anıtların çevresinde uygun olmayan park etme yerleri bulunuyor
Çevreleriyle entegrasyonları yetersiz
Bazı turistik ziyaretler "işaretilenmiş yerler" turizmi ile sınırlı kalıyor

Geniş bir anıtlar yelpazesi

Tarihi anıtlar

Topkapı Sarayı Müzesi 2010 yılında 1,8 milyon kişi tarafından ziyaret edildi (Ocak - Haziran).



Topkapı Sarayı Müzesi 2010 yılında 1,8 milyon kişi tarafından ziyaret edildi (Ocak - Haziran).
Ayasofya Müzesi 2010 yılında 1,3 milyondan fazla kişi tarafından ziyaret edildi (Ocak - Haziran).

- Yapı
- Alan
- Otopark



Su ile ilişkili bir kent

Su kadar önemli çok az kent özelliği vardır. Su tarih boyunca en güçlü, en çekici kent özelliklerinden biri olmuş ve her cinsten, her yaşta insanı hayran bırakarak kendisine çekmiştir.

Başlangıç noktası olarak su

İstanbul suyla özdeşleştirilen bir kent olmuştur. Suyla bölünmüş bir kenttir ve suyun göbeğinde bir liman kenti olarak kurulmuştur. Hamamda yıkanmanın ortak alanlarda günlük yaşamın parçası olduğu eski zamanlarda Romalıların kent düzenlemesinde su hayati bir rol oynamıştır.

İkonik ve sembolik su unsurları

İstanbul halkı dini ve sosyal gelenekler bağlamında suyla aktif ve görünür bir ilişki içindedir. Bu açıdan kentin ortak yaşam alanlarında suyla ilgili güçlü gelenekler vardır ve kentte dolaşırken bir dizi su unsuru göze çarpar. Bunlar arasında soğuk su çeşmeleri, hamamlar, meydan ve parklarda modern çeşme ve

havuzlar, açık ve kapalı tarihi sarnıçlar ile camilerdeki geleneksel akar su tesisleri görülür.

Orijinal olarak camilere ilişik olarak yapılan hamamlar Türklerin buhar banyosu ve ritüelikle temizlenme ihtiyaçlarına yanıt verdikleri kadar, toplanma mekânı olarak sosyal bir işlevi de yerine getirirler. Günlük yaşama entegre olan hamamlar hâlâ vücut bakımı için kullanılan merkezler oldukları gibi, sosyalleşmek için de uygun yerlerdir.

Su - Bir zorunluluk ve keyif

İstanbul'uniki gibi yazın sıcak geçen bir iklimde soğuk içme suyuna erişilebilmek temel bir ihtiyaçtır. Kentteki çok sayıda soğuk su çeşmesi çağlar boyunca İstanbullulara hayat vermiştir. Bu nedenle çeşmeler

yolların sık görülen karakteristik bir özelliğidir. Şık ve mimari özellikleriyle dikkat çeken çeşmelerin yanı sıra, binaların cephesine entegre edilmiş daha basit tasarımlı çeşmeler de vardır. Maalesef birçok çeşme günümüzde kötü durumdadır ve suları akmamaktadır.

Kentin bazı meydanlarında bulunan çağdaş ve geleneksel su çeşmeleri buldukları ortama ruh kazandırır ve buraların eğlenmeye dönük özelliklerinin altını çizerler. Bakım ve hizmet sorunları parklarda bulunan bazı çeşmeler için de geçerlidir. Özellikle Saraçhane Parkı'ndaki çeşme halen çok kötü bir durumdadır. Genellikle çeşmeler "bakılacak su"dur ve onlarla etkileşim pek gündeme gelmez. Bu da suyun cazibesini ihmal etmek sonucunu doğurur.



Sultanahmet Camisi

Su çeşmeleri cami kompleksinde aktif bir odak noktası oluşturuyor.



Sultanahmet Camii

Çeşme, park alanındaki Ayasofya görüntüsüyle birlikte parkın eğlenmeye dönük yönünü vurguluyor.



Görünür ve erişilebilir su unsurları ortak yaşam alanlarını zenginleştiriyor
Birçok farklı tasarımda çeşme var



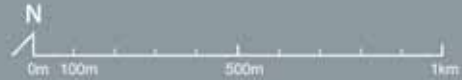
Birçok çeşme çalışmıyor
Çoğunlukla 'pasif' su unsurları

Yaygın su unsurları

Önde gelen çeşmelerin dağılımı



- Çeşme
- Diğer su düzenlemeleri





Dengesiz bir kent

Tarihi Yarımada çeşitli fonksiyonlar sunmaktadır. Ancak maalesef bu fonksiyonlar öyle bir şekilde dağılmıştır ki, sonuçta ortaya tek işlevli geniş alanlar çıkar. Fonksiyonların dağılımı ve ticarete, iş hayatına verilen yüksek önem kentin dengesini yitirmesine neden olmuştur.

Aşırı ticaret bölgeleri

Bir kentte canlılığı ve farklılığı teşvik edebilmek için farklı grupları araya çekecek, gündüzleri ve akşamları orada kalmalarını sağlayacak birçok farklı işlev ve etkinlik gerekir. Tarihi Yarımada'da birçok bölgede tek amaçlı aktiviteler vardır, bu da tek işlevliliğe neden olmaktadır. Kapalıçarşı'daki ticari faaliyetler bu bölgede gündüz aktif tutarken, akşamları terk edilmiş bir yere dönüştürmektedir. Ticari faaliyetler resmi alanlarla birlikte gayri resmi işleri de kapsadığı için sokak satıcıları akşam saatlerinde ve pazar günleri aktif olabilmektedir. Fatih Belediyesi'nde kayıtlı toplam 65.000 tüccar vardır.

Çevresinden kopuk bölgelerde yaşayan yerleşik kentliler

Merkezde yerleşik insanların yaşamaya bir kent için avantajdır. Çünkü yerleşik insanlar kentin hayatına gece gündüz katkıda bulunurlar. Ayrıca yerleşik insanlar aidiyet hissi ile kente sahip çıkarlar ve bakarlar. Geceleri yarımadada yaşayan nüfus toplam olarak 55.635 kişidir (2007) ve bu insanlar araştırma bölgesinin kenarlarındaki iki bölgede yoğunlaşmıştır. Kent merkezinin geri kalanında geceleri yaşayan insan yoktur, bu nedenle genel olarak "yerleşik yaşamı olmayan kent" algısı yaratır. Oysa hektar başına yerleşik insan sayısı Melbourne veya Kopenhag kentlerinden yüksektir.

Dengesizlik yerleşik bölgelerin boyutlarından ötürü ortaya çıkan yüksek nüfus yoğunluğu ile daha da vurgulanmaktadır. Yerleşik nüfus belirli bölgelerde yoğunlaşmış olmakla birlikte bu bölgeler yerel hizmetler ve perakende fonksiyonları da yerine getirmekte böylece ortak kullanımı ve çeşitliliği teşvik etmektedir. Ancak yerli halk için pek fazla kayıtlı etkinlik yoktur.

Kullanıcı dengesizliği

Günde yaklaşık 2.500.000 insanı ağırlayan Tarihi Yarımada olağanüstü bir nüfus profili sunmaktadır. Ticaret, eğitim veya turistik ziyaret amacıyla her gün aşırı yüksek sayıda insan kente yolculuk eder. Bu durum sadece toplu taşıma sistemine değil; köprüler, sokaklar, otoparklar gibi kentin altyapısına da ağır bir yük getirmektedir. Genel olarak değerlendirildiğinde bu senaryo kentin sürdürülebilirliği ve çevre üzerinde çok olumsuz etki yapmaktadır.

Turist kenti

Hem gece kalıplı hem de günü birlik ziyaretler açısından İstanbul ve özellikle de Tarihi Yarımada turistler için popüler ziyaret yerleridir. Önemli turistik mekânların Sultanahmet'te veya yakınında olmasına paralel olarak oteller ve diğer turistik tesislerin de burada yoğunlaşması, yarımadanın bu kısmında bir "turist kenti" yaratmıştır. Turistlerin varlığı ve yüksek görünürlüğü, canlı ve kozmopolit atmosfere sahip bir kentin ortaya çıkması için büyük bir avantaj sunar.

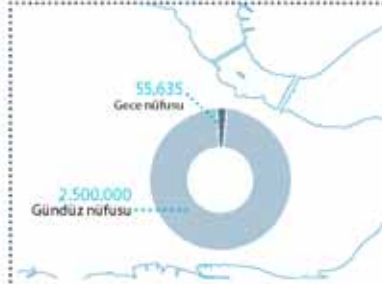
Ancak turist ziyaretleri sezonluktur ve kışın nüfus yoğunluğu azalır. Fatih ilçesinde yılda 6.693.460 turistlik konaklama gerçekleşmektedir. Gece başına ortalama konaklama sayısı 18.338'dir. Ortalama bir turist ziyareti ise 2,4 gün sürmektedir. Tarihi Yarımada'nın gece nüfusunu hesapladığımızda, kalanının % 75'inin bölgede yaşayan nüfus, % 25'inin ise turistler olduğu görülmektedir.

Bir Üniversite kenti

Genel olarak öğrenciler kentin yaşamına ve kültürel zenginliğine önemli bir ivme ve canlılık getirirler. Bu, öğrencilerin kenti daha yaratıcı ve yoğun bir şekilde kullanmaya eğilimli olmalarından kaynaklanır.

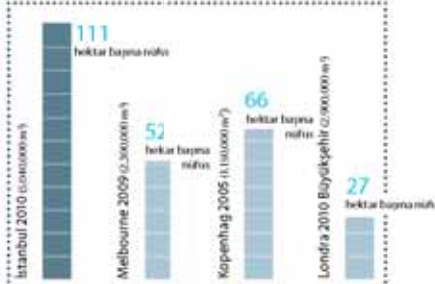
İstanbul Üniversitesi'nde okuyan çok sayıda öğrenciyi sahip olduğu için Tarihi Yarımada şanslıdır. 2010 - 2011 öğretim yılında yaklaşık 54.920 öğrenci kayıt yaptırmıştır. Öğrenci sayısının yüksekliği ve Üniversitenin merkezi konumu kent için büyük bir potansiyel sunmakta, sineji yaratabilecek hayatı parametreler oluşturmaktadır. Hem İstanbul Üniversitesi, hem de Ticaret Üniversitesi duvarların arkasında kaldığı için kent bu stratejik lokasyonlardan ve onların çeşitliliği destekleme potansiyelinden yararlanamamaktadır. Ne yazık ki çok az öğrenci tarihi yarımadada kalmaktadır. Toplam sayıdan sadece 120 öğrenci bölgedeki yurtlarda kalmaktadır. Bu yüzden kent, kullanıcı ve kent yaşamı profilini zenginleştirecek doğal bir katkıdan mahrum kalmaktadır.

KENTİN KULLANICILARI



Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, 2007

KENT KARŞILAŞTIRMALARI: HEKTAR BAŞINA NÜFUS



Kaynak: Fatih Belediyesi 2011, ve İstanbul Kültür Müdürlüğü, 2010.

- 😊 Popüler bir turist bölgesi
- 😊 Çok sayıda öğrenciyi sahip bir üniversite kenti
- 😊 Belirli bölgelerde güçlü bir mahalle duygusu
- 😊 Turist bölgelerinin dışında otantik atmosfer
- ☹️ Tek fonksiyonlu ve aşırı ticarileşmiş bölgelerle dolu bir kent
- ☹️ Merkezi bölgelerde yaşayan insan sayısı azlığı
- ☹️ Dengesiz kullanıcı profiline sahip bir kent
- ☹️ Tarihi Yarımada'da çok az sayıda öğrenci

Tek fonksiyonlu kent bölgeleri

Fonksiyonların dağılımı



Fonksiyonel Bölünme Farklı Belediyeleri ile yapılan toplantıda doğrulanmıştır. Ekim 2010



Zorluklarla karşı karşıya bir görsel çevre

Estetik nitelikler ve görsel çevre kent kalitesi algısının doğal parçalarıdır. Dokunduğlarımız, uzaktan veya yakından baktıklarımız bizim kentsel deneyimimizi oluşturur. Tarihi Yarımada'daki görsel çevre ise birçok yerde iyi bakılmayan bir kentin öyküsünü anlatmaktadır.

Zayıf görsel ve estetik koordinasyonu

Görsel çevre bir kentin durumunu ifade eder ve ziyaretçilere şu mesajı verir: "İşte bizim kentimiz, hoşgeldiniz!"

Görsel çevre ifadesi altyapıyı olduğu kadar, sokak mobilyaları, kaldırımlar, bitkiler ve aydınlatma gibi kentsel unsurları içerir. Ayrıca ortak yaşam alanlarının nasıl değerlendirildiğini de kapsar. Yol alanlarının dağılımı, sadece yayalara açık bölgeler, ölçek ve tasarımlar da buna dâhildir. Güzel bir görsel çevre yaratmak, belirli bir alanın özgün niteliklerini dikkatli bir şekilde vurgulamak ve öne çıkarmakla yakından ilgilidir.

Ortak yaşam alanları trafiğin işleyebilmesi, yayaların trafikten korunması, kolay yol bulunması, geçicileri

aydınlatılması ve kentlilere diğer hizmetlerin sunulması için bazı özellikler ve bilgilerle doludur. Ancak bu kentsel unsurlar Tarihi Yarımada'nın kimi bölgelerinde sokakların görüntüsüne o denli hâkim olmuşlardır ki, ortaya karışık, hoş olmayan ve dağınık bir kentsel görünüm çıkmıştır. Hepsi bir araya geldiğinde, görsel çevreyi olumsuz etkilemekte ve görüntü kirliliği oluşturmaktadır.

Günümüzde, örneğin köyük tarihî anıtların pek çoğunun çevresinde bütünlükten yoksun bir yaklaşım ve zihniyet ortaya çıkmaktadır. Yasa üst geçitleri, viyadükler, uygun olmayan yerlerde otoparklar gibi trafik altyapıları fazlasıyla göze batmakta ve görsel çevreye egemen olmaktadır. Kentsel unsurların rastgele lokasyonlardayearması, kalitenin ve bakım

standartlarının düşüklüğü gibi unsurlar ortadadır. Genel yapılanma, ayrıntılar ve materyal seçimi açısından bütünlüklü bir yaklaşıma ve koordinasyona ihtiyaç vardır.

Yürüyen canlılar olarak insanların içinde duyulara ve çevreyi doğal bir şekilde deneyimlemeye bağlı olarak duyuusal uyandırmaya ihtiyaç bulunur. Ancak Tarihi Yarımada'da geçen on yıllar boyunca birçok bölgede yapılan trafik ve kent planlama girişimlerinde, insanların bu temel ihtiyacına hak ettiği önem ve önceliğin verildiği söylenemez. Sonuçta her gün Tarihi Yarımada'da vakit geçiren çok sayıda insan tarafından göz hizasında deneyimlenen kent büyük ölçüde ihmal edilmiştir.



Aksaray'daki viyadük



Kafa karşıtan caddesi görüntüsü



Sütlüce Camii



Çemberlitaş Meydanı

Büyük ölçüde araç trafiğinin erjimini kolaylaştırmaya odaklanılması nedeniyle kentsel çevrede genel bir bozulma meydana gelmiş; geçilmesi zor sokak görüntüleri, her yere hâkim, görüşü ve önemli anıtların görülmesini engelleyen trafik altyapıları ortaya çıkmıştır. Aynı şekilde, park edilmiş araçlar çevreyi işgal etmiş ve güvensiz, görsel çöküntüye uğratmış, kentsel kalitesi düşük bölgeler yaratmıştır.



Ortak yaşam alanları ve binalar merak uyandıran bir kentsel çevre ve görsel şölen yaratmak için iyi bir temel oluşturmaktadır.



Her yere yayılan trafik altyapısı ve özellikler ortak yaşam alanlarını görsel olarak bozmaktadır.

Anıtlar ve önemli ortak yaşam alanları koordine edilmemiş kentsel unsurların yol açtığı sıkıntıyı yaşamaktadır.

Yetersiz bakım ve düşük kalite görsel çevreyi kötüleştirilmektedir.



Yayaların dikkatini çekmek ve araçların kalıtsız çıkmasını engellemek amacıyla kukaların sok kullanılması yoluyla zorlanmaktadır.



Kuka bolluğu



Deniz kenarında meydan - Rağıp Gümişpaşa Caddesi



Sultanahmet Meydanı



Ordu Caddesi - Otobüs durakları

Büfeler ve diğer hizmet birimlerinin kalabalığı

Büfeler, büfeler ve ATM'ler koordineli edilmemiş, uygunsuz aksiyonlar oluşturmaktadır. Bunlar arzu edilen temel hizmetleri sunuyor olmakla birlikte, kalitesiz bir görüntü sunmaktadır. Genel olarak önemli ortak yaşam alanlarındaki izlenim olumsuzdur.



Rağıp Gümişpaşa Caddesi



Alomdar Caddesi - Güllühan Parkı



Alomdar Caddesi - Güllühan Parkı



Sultanahmet Meydanı

Her yerde tabelalar

Kocaman "Saatte 60 KM" işaretleri ve ticari tabelalar caddenin görüntüsünü bozmakta. Kentin çevre ve insan hayatına duyarısız ihmal edilmiştir. Tabelaların hızlı çoğalmak ve kaliteyi koruyan bir "tabelalar ortamı" oluşturmak gibi talimatlar bir özellikleri vardır. Bazı yol gösterme tabelaları kötü yerleştirilmiştir ve dikkat çekmemektedir.



Ordu Caddesi - Otobüs durakları



Muradiye Caddesi



Alıncık Caddesi



İshakpaşa Caddesi

Zevksiz çöp toplama

Ordu gelen lokasyonlarda çöp konteynerlerinin yerleştirilmesi kaldırımlarda yer işgal etmesinin ötesinde, hem görsel olarak hem de yarattığı koku ve diğer rahatsızlıklarla birlikte sokanın görüntüsünü bozmaktadır.



Bölüm 2 YÜRÜNEBİLİRLİK

POTANSİYELLER



BOL MİKTARDA YAYA

İstanbul'da yürüyen insanlar ciddi bir sayı oluşturmaktadır. Bu insanlar caddelere canlılık getirdikleri gibi, sağlıklı ve sürdürülebilir bir ulaşım tarzını teşvik etmektedirler.

ZORLUKLAR



KALABALIK KALDIRIMLAR

Belirli sokak ve caddelerde kaldırımlar çok dar ve kalabalıktır; bu da yürüme deneyimini kötüleştirmekte ve bazı kullanıcı gruplarını dışlamaktadır.



KALDIRIMLARA PARK EDİLMESİ

Kaldırımlar sıklıkla araçları park etmek için kullanılmakta ve yaya yollarına zorlamaktadır. Sürücülerin bu davranışları çocuklu aileler, yaşlılar ve engelliler için büyük güçlükler yaratmaktadır.



İYİ BAKILMAYAN KALDIRIMLAR

İyi bakım yapılmaması kaldırımlarda kırık taşlara, yetersiz aydınlatmaya, vs yol açmaktadır. Yürüyüş koşullarının kötü olması, her gün yürüyen insanlara saygısızlık ve ilgisizlik anlamına gelmektedir.



ZOR YAYA GEÇİŞLERİ

Yoğun araç trafiği için kapasiteyi artırmak uğruna yaya yaşam alanlarından taviz verilmiş, normal yaya geçidi olanakları yeterince sunulmazken, yaya alt ve üst geçitleri ortaya çıkmıştır.



POTANSİYELLER



İLGİNÇ YÜRÜYÜŞ ROTALARI

Topoğrafyasına ve kentsel yapısına bağlı olarak İstanbul ilginç sokak / cadde görünümleri ve zengin bir yürüme deneyimi sunmaktadır.



GÖNLÜK YAŞAMIN CANLILIĞI

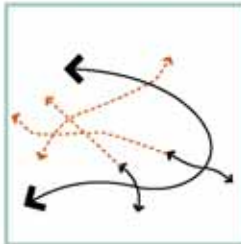
Gün boyunca çok sayıda satıcı, ziyaretçi büyüleyici bir faaliyet sergilemektedir. Hiçbir sokak boş kalmamaktadır; her yerde insanlar vardır.



BAŞARILI TRAMVAY

Tramvay bölgede yaşayanlar arasında çok popülerdir. Tramvay ayrıca ana caddenin doğu kısmının trafiğe kapanmasını sağlayarak Tarihi Yarımada'nın bu kısmına genelde sakin bir atmosfer sunmuştur.

ZORLUKLAR



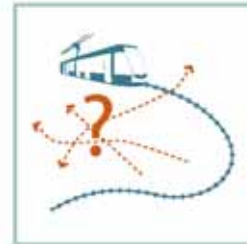
BELİRSİZ YAYA ŞEBEKESİ

Net bir yaya şebekesi geliştirilmemiştir. Az sayıda önemli yürüyüş rotası vardır ve bunlar arasındaki bağlantı zayıftır.



GECELERİ GÜVENSİZLİK ALGISI

Geceleri merkezi kent bölgesi tamamen tek edilmiş görünmektedir. Orada yaşayanların olmaması, Kıpalcıçarşı'nın ve ona çıkan yolların kapanması, genel olarak bir faaliyet görülmemesi yoldan geçeleri tedirgin etmektedir.



YETERSİZ TOPLU TAŞIMA

Deniz kenarındaki tren ve otobüs servisi dışında kentin iç bölgelerine sadece tramvay çalışmaktadır. Bu nedenle daima ağır kalabalık olan tramvay ihtiyaçlarına yanıt vermekte yetersiz kalmaktadır.



Yaz mevsiminde hafta içi bir gün yaya hareketi

Tarihi Yarımada'daki seçilen bazı sokak ve caddelerde yaya sayımı yapılmıştır. Araştırma toplu ulaşım merkezleri, deniz kenarındaki yürüyüş alanları, turist ve ziyaretçi alanlarına bağlantılı olarak merkezi caddeleri olduğu kadar yan sokakları da içeren geniş yelpazede bir dizi rotayı kapsamaktadır.

Yayaların yoğunluğu

Araştırma, seçilmiş rotalarda sabah 08.00 ile akşam 10.00 arasındaki yaya akışlarını kapsamaktadır.

Yaya araştırması seçilmiş caddelerdeki yaya hareketlerinde niceliksel bir hiyerarşi olduğunu göstermiştir. Ok diyagramı araştırma yapılan caddeler ve bunların bağlantılarındaki yaya hacmini göstermektedir. Çalışma bazı bölgelerde çok sayıda yaya olduğunu, bazı bölgelerde ise daha az yoğun yaya trafiği bulunduğunu ortaya koymuştur. En yoğun yaya trafiği araştırma bölgesinin merkezi ve kuzey kısımlarında; ana girişler, ziyaret merkezleri ve toplu taşımaya bağlantı sağlayan caddelerde bulunmaktadır. Buna karşın güney kısmında ve surların çevresindeki gibi daha yerel ve uzak konumlu sokaklarda gün boyunca çok az yaya vardır.

En yoğun caddeler

En kalabalık alanlar Galata Köprüsü çevresindedir. Bunlar kuzeydeki deniz kenarını merkeze bağlayan

Ragıp Gümüşpala Caddesi yaya alt geçidi, vapur iskelelerinin yanındaki Reşadiye Caddesi ve köprü'nün hem üst hem de alt kısımlarıdır. Ayrıca Kapalıçarşı etrafında, Çarşının Beyazıt girişinde ve Çarşı'ya yakın Yeniçeriler Caddesi'nde çok sayıda yaya vardır. Galata Köprüsü ve vapur iskeleleri Haliç'ten yarımadaya açılan kapılardır. Kapalıçarşı ile toplu taşıma ağına bağlanmış popüler bir ziyaret metnidir.

Azalan akşam trafiği

Akşam trafiği gün içindeki şablona uygundur. Yayaların çoğu yarımadanın kuzey ve merkezi bölümlerindedir. Birçok başka kentte olduğu gibi, araştırmanın yapıldığı caddelerin çoğunda di, dükkanların kapandığı 19.00 - 20.00'den itibaren yaya trafiğinin yoğunluğunda bir azalma görülmektedir. Yolculuk edenlerin büyük kısmının esas olarak ticari faaliyetler için orada olması ve akşam yarımadadan ayrılması bu şablonu doğrulayan bir unsurdur. Kapalıçarşı ve dükkanların kapanmasıyla birlikte, buralara giden cadde ve sokakların, akşamleyin faaliyet olmamasından ötürü boşaldığı açıktır.

Yaya sayısında artış

Araştırmanın yapıldığı bazı caddelerde mesai saatlerinden sonra yaya trafiğinin artması dikkat çekmiştir. Örneğin önemli bir turistik ziyaret bölgesi olan Sultanahmet'te akşamları çok canlı bir sokak hayatı yaşanmaktadır. Benzer şekilde, otel ve restoranların bulunduğu Akbıyık Caddesi ile Çarparız Sokak'ta da akşamları daha fazla yaya bulunmaktadır. Yine Adnan Menderes ve içinde restoran ve rekreasyon merkezlerinin yer aldığı Historia Alışveriş Merkezi'nin bulunduğu Vatan Caddesi'nde de geceleri daha fazla yaya olmaktadır. Kennedy Caddesi ve güneydeki deniz kenarı gün içinde az sayıda insanı çekmekle birlikte, akşamları insanlar parka yoğunlaşmakta ve yaya faaliyetleri görülür bir şekilde artmaktadır.

Not: Yaz mevsiminde hafta içi bir günün akşam trafiğine ilişkin Veri ekine sayfa 103'de ulaşmak mümkündür.



Gün içinde merkezi caddeler yaya dolu
Akşamları güneydeki deniz kıyısına yakın
bölgelerde yaya trafiği yoğunluğu artıyor



Merkezi bölgeler dışında çok az yaya kalıyor
Birçok merkezi cadde ve sokakta akşamları yaya
trafiği yoğunluğunda azalma görülüyor
Kapalıçarşı'ya giden yollara geceleri terk ediliyor

GÜNDÜZ VE GECE YAYA TRAFİĞİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Gündüz ve akşam yayaların toplam sayısının göreceli karşılaştırılması hafta içi bir günde araştırma yapılan tüm caddelerdeki yayaların sayısına dayanılarak yapılmıştır.

Akşam yaya trafiği toplam yaya trafiğinin % 28'ini oluşturmaktadır.



100%

28%

72%

AKŞAM YAYA TRAFİĞİNİN EN YÜKSEK VE EN DÜŞÜK ORANLARI

Karşılaştırma: Hafta içi bir günde kaydedilen toplam sayılarla bağlantılı olarak akşam yaya sayısının en düşük ve en yüksek olduğu yerler

A Nuruosmaniye Caddesi



Akşam yaya trafiği toplam yaya trafiğinin % 12'sini oluşturmaktadır

Nuruosmaniye Caddesi Batı Gün içi faaliyetlerin yoğun olduğu merkezi bir bölgede yer almaktadır

B Deniz kenarındaki park



Akşam yaya trafiği toplam yaya trafiğinin % 66'sını oluşturmaktadır

Deniz kenarındaki yürüyüş parkı Çocuk oyun alanı, piknik yerleri ve çeşitli yiyecek sahalarının bulunduğu, vakit geçirmeye uygun bir yerdir



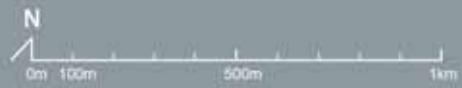
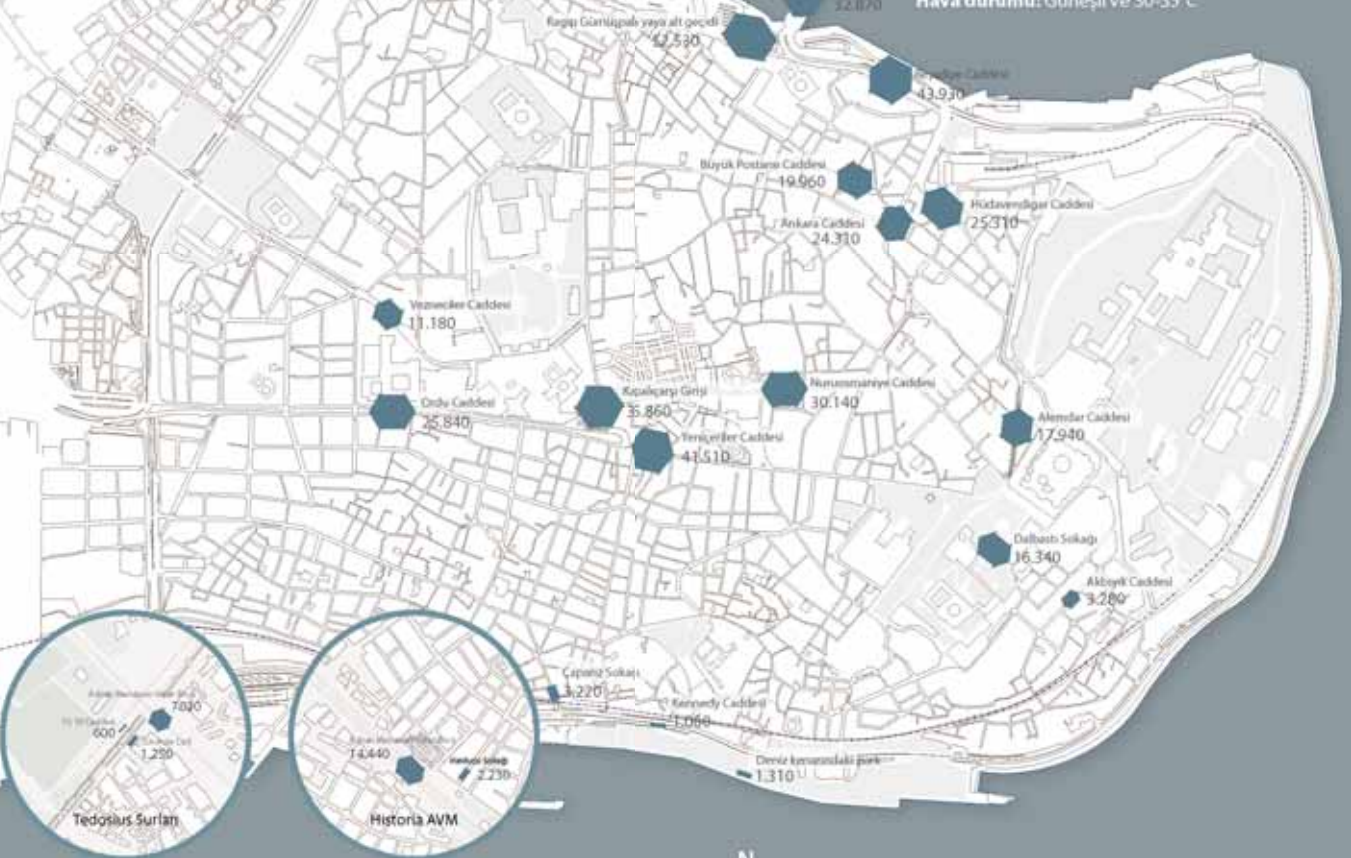
Hafta içi bir günde gündüz yaya trafiği

Saat 08.00 – 18.00 arasında
her bağlantıdaki toplam yaya trafiği

Araştırma tarihi: 15 Temmuz 2010 Perşembe

Galata Yürüyüşü
32.870

Hava durumu: Güneşli ve 30-35°C





Yaz mevsiminde cumartesi günü yaya hareketi

Bir cumartesi günü gerçekleşen yaya trafiği, hafta içi bir gündeki yaya trafiği ile karşılaştırıldığında, hareket şablonunda önemli bir fark görülmemektedir. En yüksek yaya yoğunluğunu yarımadanın kuzey ve merkezi bölgelerindeki kilit önemdeki cadde ve bağlantılarda, en düşük yaya sayısı se çeperdeki yerel sokaklarda görülmektedir.

Cumartesileri en meşgul caddeler

Hafta içi bir günde olduğu gibi en çok yaya Galata Köprüsü üstünde ve yakınında, vapur iskelelerinin çevresinde ve Kapalıçarşı bölgesinde bulunmaktadır.

Yaya trafiğinde küçük bir artış

Araştırmanın sonuçlarına göre, hafta içi bir günle karşılaştırıldığında cumartesi günü daha fazla yaya yürümektedir. Araştırma yapılan cadde ve sokakların yarıdan fazlasında cumartesi günleri yaya trafiğinde artış olmaktadır.

Yaya trafiğinin artış gösterdiği caddeler incelendiğinde, Kennedy Caddesi ve deniz kenarındaki parkta yaşanan yaya trafiğinde önemli ölçülerde artış olduğu dikkat

çekmektedir. Bu da deniz kenarındaki parkın eğlenme amaçlı aktiviteler açısından taşıdığı değeri ortaya koymaktadır. Yanmadaya bir giriş olarak Ragıp Gümüşpala Caddesi yaya alt geçidi ile Sultanahmet'e ve turistik mekânlara çıkan Alemdar Caddesi hafta içi bir güne kıyasla cumartesi günleri % 50 oranında yaya artışı vardır.

Azalan akşam yaya trafiği

Cumartesi akşam yaya trafiğinin şablonu gün içindeki şablona benzemektedir; yayaaların çoğu yarımadanın kuzey ve merkezi bölgelerinde yoğunlaşmaktadır. Hafta içi bir günde olduğu gibi cumartesi akşamları da saat 19.00 - 20.00'den itibaren birçok cadde ve sokakta yaya trafik hacimleri azalmaya başlar.

Cumartesi akşamı etkisi

Cumartesi akşamı toplam yaya sayısı hafta içi bir günle karşılaştırıldığında belirli bir "cumartesi akşamı etkisi" göze çarpmaktadır. Bir cumartesi akşamı yaklaşık 4 misli daha fazla insan yürümektedir. Araştırma yapılan cadde ve sokaklarda, hafta içi bir günde olduğu gibi, akşamları yaya trafiğinde artış yaşanmaktadır. Yaya aktivitesinin arttığı bölgeler hafta için bir günün akşamı ile aynıdır: Sultanahmet bölgesi, Historia AVM'nin yanında Adnan Menderes Bulvarı, deniz kenarındaki park ve güneyde restoranların bulunduğu Çarşı Sokak. Cumartesi akşamı yürüyen insanların toplam sayısı hafta içi bir günle kıyaslandığında bu sayının % 25 daha fazla olduğu tespit edilmiştir.



Merkezi konuma sahip cadde ve sokaklarda cumartesileri daha fazla insan yürüyor
Güneydeki deniz kenarında gündüz yaya trafiğinde artış
Güneydeki deniz kenarına yakın bölgelerde akşam yaya trafiğinde önemli artış



Merkezi bölgelerin dışında çok az yaya var
Merkezi konumlu cadde ve sokakların çoğunda akşam yaya trafiğinde azalma
Kapalıçarşı'ya giden yollarakşamları terk ediyor

GÜNDÜZ VE AKŞAM YAYA TRAFİKLERİ KARŞILAŞTIRILMASI

Gündüz ve akşam yayaaların toplam sayısının göreceli karşılaştırılması bir cumartesi günü araştırma yapılan tüm caddelerdeki yayaaların sayısına dayanılarak yapılmıştır.

Akşam yaya trafiği toplam yaya trafiğinin %31'ini oluşturmaktadır.



HAFTA İÇİ GÜN VE CUMARTESİ YAYA TRAFİKLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Karşılaştırma: Sabah 01.00 ve akşam 22.00 arasında hafta içi bir gün ve cumartesi günü yaya trafiği



Not: Yaz mevsiminde bir cumartesi akşamı yaya trafiği verilerine Veri iki sayfa 107'den ulaşmak mümkündür.

Cumartesi günü gündüz yaya trafiği

Saat 08.00 - 18.00 arasında
her bağlantıdaki toplam yaya miktarı

Araştırma tarihi: 17 Temmuz 2010 Perşembe
Hava durumu: Güneşli ve 30-35°C





Diğer ana caddelerle karşılaştırma

Divan Yolu Caddesi - Yeniçeriler Caddesi - Ordu Caddesi'nin dünyada araştırılan diğer ana caddelerle karşılaştırılması, Tarihi Yarımada'nın ana caddede deneyiminde diğer kentlerin ana caddeleriyle hemen aynı miktarda yaya olduğunu göstermektedir.

Önemli bir kent caddesi

Divan Yolu Caddesi, Kapalıçarşı ve Sultanahmet gibi önemli bölgeleri birbirine bağlayan kilit önemde bir bağlantıdır. Caddenin araç trafiğine kapatılması yayalar için koşulların büyük ölçüde iyileşmesini sağlamıştır. Her gün çok sayıda insanın kentte vakit geçirmesine rağmen, burada daha fazla yaya olmaması dikkat çekicidir.

Divanyolu'nun akşam yaya trafiği yaklaşık olarak diğer ana caddelere benzerdir. Ancak cumartesi akşamları diğer ana caddelerde yaya trafiği azalırken, Divan Yolu Caddesi'nde biraz artmaktadır.

En kalabalık bağlantı

Ragıp Gümüşpala Caddesi yaya alt geçidi, dünyadaki diğer önde gelen ana caddelerle karşılaştırıldığında, buraya "sıkışan" insan sayısı istisnai ölçülerde yüksektir.



İnsanlı bir ana caddede



Yaya alt geçidi çok fazla yüklenilen bir bağlantı



Divan Yolu Caddesi
İstanbul



Regent Street
Londra



Broadway
New York



Strøget
Kopenhag



Swanston Street
Melbourne

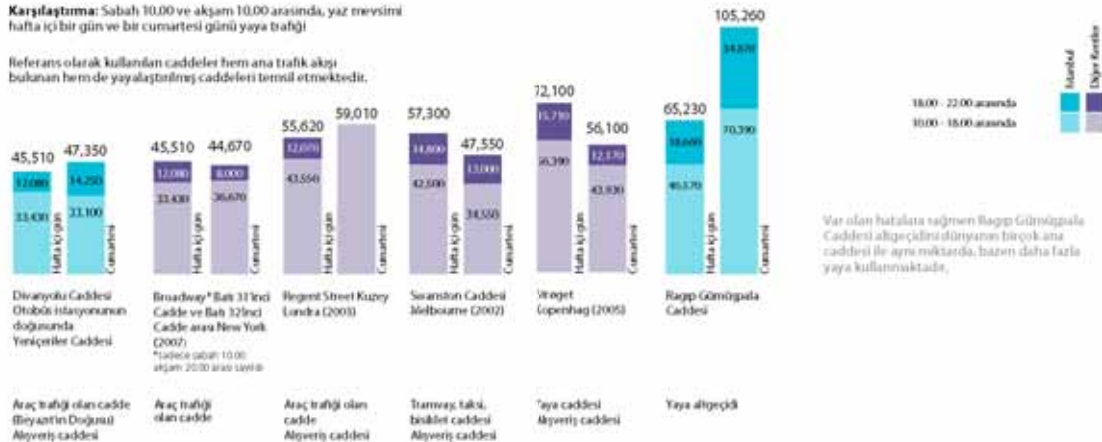


Ragıp Gümüşpala Caddesi
Yaya Alt Geçidi
İstanbul

İSTANBUL'DA VE DÜNYANIN FARKLI KENTLERİNDE YAYA TRAFİĞİ

Karşılaştırma: Sabah 10.00 ve akşam 10.00 arasında, yaz mevsimi hafta içi bir gün ve bir cumartesi günü yaya trafiği

Referans olarak kullanılan caddeler hem ana trafik aksı bulunan hem de yayalaftalınmış caddeleri temsil etmektedir.



Benzer Şablonlar

Yaz mevsimindeki hafta içi bir günde yaşanan yaya trafiği, sezondışı bir hafta içi güne karşılaştırıldığında benzer bir hareket şablonu ortaya çıkmakta, en çok sayıda yaya merkezi caddelerde görülmektedir.

A Bununla birlikte kente girmek veya çıkmak isteyen çok sayıda insan Galata Köprüsü bölgesinde kaydedilmiştir. Yarımada açısından bu denli önemli bir girişte bu durum beklenmelidir.

B Üniversiteye yakın cadde ve sokaklar yaya trafiğinde ciddi bir artış yaşamaktadır. Bu da üniversite öğrencilerinin sokakları yaşayan yerlere çevirmek konusunda taşıdıkları potansiyeli ortaya koymaktadır.

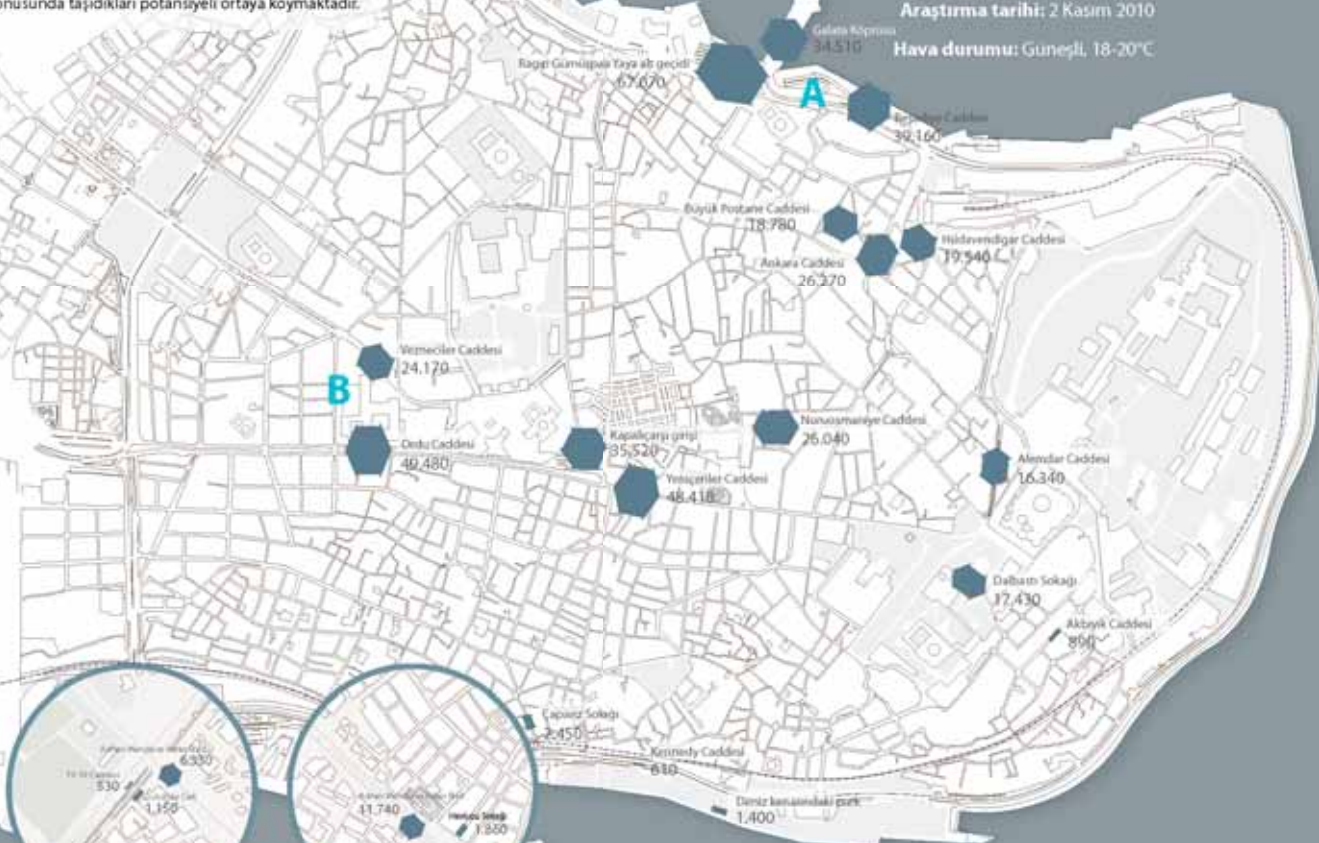
Sezondışı hafta içi bir günde gündüz yaya trafiği

Analiz - Yürünebilirlik

Sabah 08.00 ve akşam 18.00 arasında her bağlantı için toplam yaya miktarı

Araştırma tarihi: 2 Kasım 2010

Hava durumu: Güneşli, 18-20°C





Önemli şablonlar

Yaya trafiği araştırmasında tespit edilen şablonlar Tarihi Yarımada'da gün boyu yaşanan yaya akışıyla ilgili genel sonuçlar çıkartılması için temel oluşturmaktadır.

En kalabalık bağlantılar

Ragıp Gümüşpala yaya altgeçidi, Beşadiye Caddesi, Galata Köprüsü, Yeniçiler Caddesi ve Çadircılar Caddesi araştırma boyunca her zaman en yoğun cadde ve bağlantılar olmuştur. Bunların üçü Haliç deniz kenarına bitişiktir; toplu taşıma araçları, vapur iskeleleri, eğlenen kentsel meydanlar ve çok önemli ziyaret mekânlarıyla bağlantılıdır. Galata Köprüsü ve yaya altgeçidi yanmadaya kılt bir geçiş sunarlar. Diğer iki cadde Beyazıt Meydanı'na, Kapalıçarşı'ya, üniversiteye ve toplu taşımaya yakındır.

Yoğun cumartesiler

Araştırma yapılan caddelerin birçoğu cumartesi

günleri daha yoğunlaşmaktadır. Yaya trafiğindeki artış özellikle kentin merkezine giden bağlantıları sağlayan caddelerde kaydedilmiştir. Kennedy Caddesi, deniz kenarındaki park yürüyüş alanı ve güneydeki Çarparız Sokakta yaya sayısı ciddi oranlarda artmaktadır. Bu da oyun alanlarına, kafelere ve deniz ürünü restoranlarına sahip olan deniz kenarındaki parkın eğlenme / vakit geçirme boyutunu ortaya koymaktadır. Ragıp Gümüşpala yaya altgeçidi sınırlı bir mekânda çok yoğun bir yaya geçiş bölgesidir. Yaya sayısının % 58 arttığı cumartesi günleri daha da kalabalıklaşmaktadır.

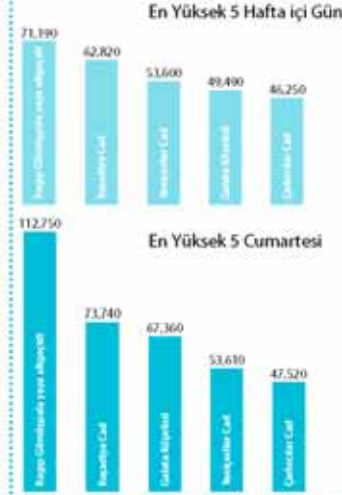
Akşam trafiği - Değişen şablon

Caddelerin çoğunda akşam saatlerinden itibaren

yaya trafiği hacminde azalma olmaktadır. Özellikle Kapalıçarşı'ya bağlantı sağlayan cadde ve sokaklarda yaya faaliyetleri anormal bir şekilde azalmakta ve buralar neredeyse terk edilmiş hale gelmektedir. Araştırma yapılan bazı rotalarda yaya trafiğinin akşamları artması da dikkat çekicidir. Bu rotalar restoran, sinema gibi turistlerin ve diğer ziyaretçilerin gittiği mekânlara bağlantı sağlamaktadır. Güneyde deniz kenarındaki yürüyüş alanında 18.00 - 22.00 arasındaki yaya sayısı, 08.00 - 18.00 arasındaki yaya sayısından daha fazladır. Bununla birlikte deniz kenarında genel olarak yaya sayısının az olması buranın yerel karakterine ve ilişkilerine işaret etmektedir.

EN YOĞUN 5 BAĞLANTI

En yoğun caddelerin karşılaştırılması
Rakamlar hem gündüz, hem de akşam kayıtlarını kapsamaktadır



HAFTA İÇİ GÜN VE CUMARTESİ

Hafta içi bir gün ile bir cumartesinin karşılaştırılması
Araştırma yapılan bütün caddeler

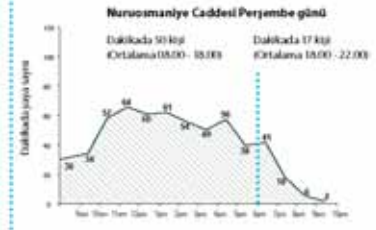


Ragıp Gümüşpala yaya altgeçidinde
hafta içi gün ve cumartesi karşılaştırılması



GÜNBOYU YAYA TRAFİĞİ

Karşılaştırma: Günboyu yaya hareket şablonu



Çarparız Sokak Perşembe günü



Kalabalıklaşma yaygın



Tarihi Yarımada'nın çekici olduğu noktalardan biri toplumsal yaşamın canlılığıdır. Yaşayan sokaklar, açık havadaki kafeler, renkli ve duyulara hitap eden alışveriş olanakları bir kenti çekici kılan temel parametrelerdir. Ancak yarımada da bazen görülen dar sokaklar ve buralardan aşırı miktarda yayanın geçiyor olması kalabalıklaşmaya, yürüme deneyiminin bozulmasına neden olmaktadır.

GÜNBOYU YAYA TRAFİK AKIŞI - SEÇİLMİŞ LOKASYONLAR



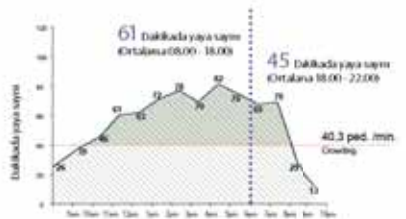
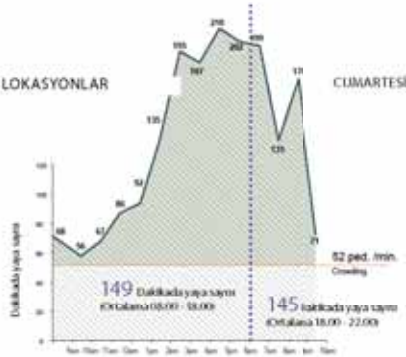
Ragıp Gümüşpala Caddesi - yaya altgeçidi



Reşadiye Caddesi - kazay deniz kıyısı



Çadırılar Caddesi - Kıpırcıyanı girişi



Kalabalık caddeler ve kaldırımlar

Rahatlıkla ve düz bir şekilde yürüyebilecek kentin erişilebilirliği ve yürünebilirliği açısından kritik önem taşımaktadır. Buna karşılık Tarihi Yarımada'daki merkezi caddelerin geçilebilirliği yoğun yaya trafiği fiziksel alanın yetersizlikleri nedeniyle genellikle sınırlıdır.

Gehl Architect'in araştırmalarına göre, bir metre kaldırım genişliği için dakikada 13 kişilik bir yoğunluk, rahat bir yürüme alanına sahip olabilmek açısından üst sınırdır. Bu sınır aşıldığında durum kalabalıklaşmaya dönüşmektedir. Bu tanım sadece caddenin gerçekten kaldırabileceği insan kapasitesi değil aynı zamanda yürüme deneyiminin kalitesi de göz önüne alınarak yapılmıştır.

Kopenhag'daki ana yaya caddesi olan Strøget'te bir metre yürüme alanında dakikada 13 kişilik yoğunluk başladığında insanlar alternatif rotalar aramaya başlamaktadır. Bu, 30 yıldır böyle olmuştur!

Yaya yoğunluğu ile yürüme alanı arasındaki ilişki bazı temel bağlantılar da dâhil olmak üzere farklı lokasyonlarda incelenmiştir. Bunlar: Ragıp Gümüşpala Caddesi yaya altgeçidi, Reşadiye Caddesi ve Çadırılar Caddesidir. Kaldırımın yürüyüş alanı olarak sunduğu genişlik birçok durumda sokak mobilyaları, trafik işaretleri ve ticari tabelalar tarafından engellenmektedir. Yaya altgeçidinde yürüme alanının fiili genişliği ticari tezgâh ve tabelalar nedeniyle % 40 azalmıştır. Çok sayıda yaya ile birleşince bu durum ciddi ölçüde kalabalıklaşmaya neden olmaktadır.



Temel bağlantılar hem hafta içi günde, hem de cumartesi günleri günün büyük bir kısmında kalabalık olmaktadır.



Çeşitliliği kaçırmak

Ortak yaşam alanlarındaki farklı kullanıcı gruplarını tespit etmek amacıyla, seçilmiş bölgelerde "Yaş ve Cinsiyet" araştırması yapıldı. Günboyu o bölgelerden geçen yayaaları temsil eden bir örneklem yaş gruplarına ve cinsiyetlerine göre yetişkin gruplarına ayrıldı.

Az sayıda çocuk ve yaşlı

Hafta içi bir günde yarımadayı kimler ziyaret etmektedir? Gün boyunca bütün lokasyonlarda yapılan sayımlar yoldan geçen yayaaların yaklaşık % 90 gibi çok büyük bir bölümünün 15 - 65 yaş arasındaki genç ve orta yaşlı yetişkinler olduğunu ortaya koymuştur. Bu grubun en geniş yaş yelpazesini içerdiği ortadadır. Ancak yine de bu durum dengersiz bir ziyaretçi profilini göstermektedir. Araştırma 7 yaş altı çocukların ve 65 yaş üstü yaşlıların yeterince temsil edilmediğini göstermektedir. Çocukların ve yaşlıların

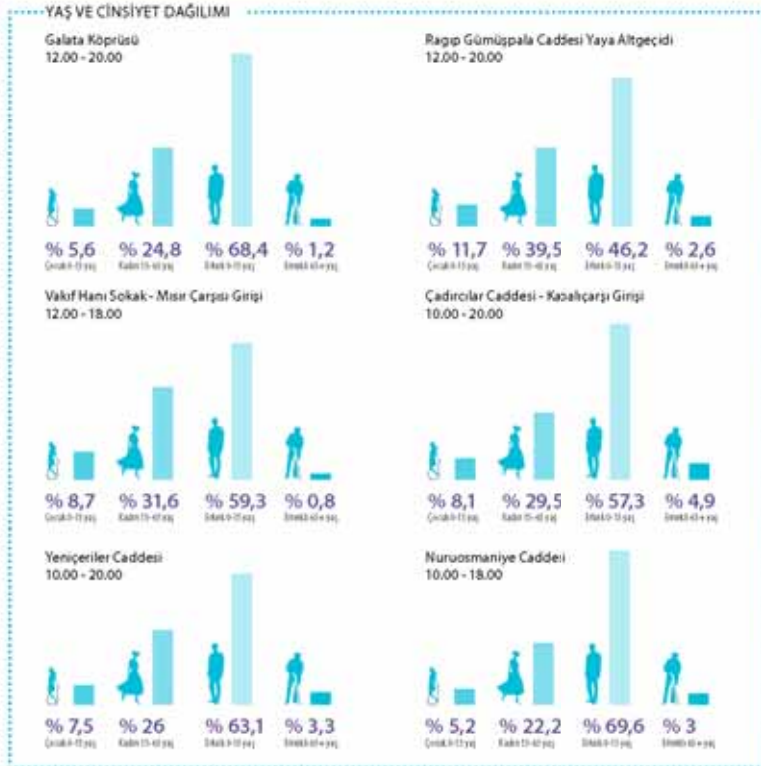
dağılımı incelendiğinde en büyük payın çocuklara ait olduğu görülmektedir.

Çocukların payı gün içinde değişmektedir. Ancak diğer kentlerle kıyaslandığında İstanbul'da daha çok çocuk kaydedilmektedir ve çocukların, ortak yaşam alanlarında onları davet edici pek fazla şey olmasa da, akşama kadar kaldıkları görülmektedir. Yaşlıların varlıkları da değişmektedir. Ancak onların birçok başka kentte görülen şablonu benimsedikleri geceleri evlerinde kaldıkları görülmektedir. Yollarda doğru dürüst dinlenme olanağı bulunmaması ve kentin zor

topografyası yaşlıların işini zorlaştırmaktadır.

Erkek egemenliği

Kayıtlar 15 - 65 yaş grubundaki cinsiyet dağılımı açısından özgün bir durumu ortaya koymuştur. Birkaç istisna dışında erkekler her zaman fazla temsil edilmektedir. Birçok lokasyonda kaydedilen erkek yaya sayısı kadınların iki mislinden fazla çıkmıştır.



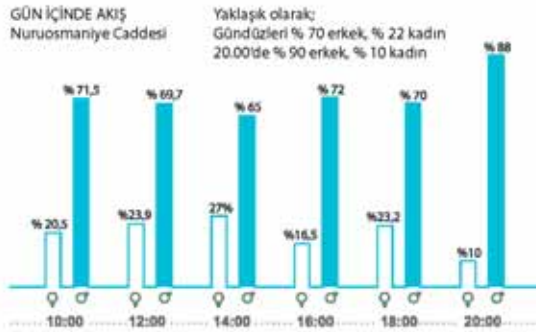
☹️ Olmayan kullanıcı grupları
Çeşitlilik bulunmaması

iki örnek



Geceleri kadın sayısı kayda değer bir miktarı oluşturmuyor

Nuruosmaniye Caddesi Kapalıçarşı'ya ana bağlantı yollarından biridir ve Sultanahmet bölgesine de bağlantı sağlamaktadır. Burada yapılan kayıtlar genel şablonu yansıtmaktadır. Erkeklerin sayısı her zaman kadınlardan yaklaşık üç misli daha fazladır. Saat 19.00'da dükkanların kapanışından sonra erkek çoğunluğu daha da artmakta ve saat 20.00 sulanında kadınlardan neredeyse 9 misli fazla sayıda erkek dolaşmaktadır. Araştırma kadınların kendilerini rahat hissetmediklerini ve geceleri bu rotayı tercih etmediklerini ortaya koymuştur.



Nuruosmaniye Caddesi - gündüz

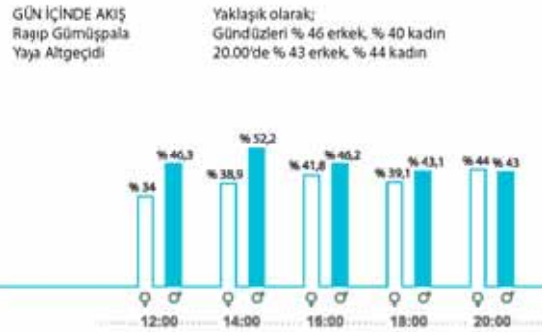


— w gece

Gündüzleri Kapalıçarşı'ya giden canlı bir bağlantı yoluken, Çarşı kapandıktan sonra geceleri az sayıda insanın kullandığı, erkeklerin toplanma yeri haline gelir.

Cinsiyet açısından nötr bir bağlantı yolu

Rağıp Gümüşpala Caddesi yaya altgeçidi cinsiyet açısından en "eşit" yer gibi görünmektedir. Burada erkeklerin oranı yaklaşık % 46, kadınlarınki ise yaklaşık % 40'tır. Araştırmanın sonuçlarına göre altgeçit çalışma yapılan bütün diğer lokasyonlara göre daha büyük bir çeşitliliğe sahiptir. En yüksek kadın ve çocuk oranları burada olduğu gibi, yaya altgeçidinde bazı yaşlılar da kaydedilmiştir. Bu durum, altgeçidin yarımadaya temel geçişlerden biri olmasıyla yakından ilişkili görünmektedir. İnsanların yarımadaya girerken yaya altgeçidini kullanmak dışında pek fazla seçenekleri bulunmamaktadır.



Rağıp Gümüşpala Caddesi Yaya Altgeçidi

Altgeçitte erkekler ve kadınlar neredeyse eşit oranlarda temsil edilir. Hayatı olduğu kadar zor bir bağlantı yoludur. Merdivenleri inip çıkarken ebeveynler çocuklarını kucaklarına almak zorunda kalır.



Bir trafik makinesi olarak kent

Tarihi Yarımada denize bakan yüzüyle mükemmel bir silüet oluşturmaktadır. Ancak yarımadaya giren yayalar bambaşka bir gerçekle karşı karşıya kalmaktadır. Karşlarına çıkan zorlu trafik ortamı, yıllar boyunca yayalara değil, araç trafiğine öncelik vermiş bir kentin öyküsünü anlatmaktadır.

Davet etmeyen ve kafa karıştırıcı giriş noktaları

Yarımadayı çevreleyen ağır altyapı, kente girmekte olan yayalar için yürünmesi zor bir ortam oluşturmaktadır. Temel giriş noktaları araç trafiğinin egemenliği altında gibidir; yayaları davet etmedikleri gibi onlar için geçimleri de zordur. Güvenli ve uygun bir geçiş imkanı gibi yayaların temel bir ihtiyacını karşılamak için çok az şey yapılmıştır. Yayalar genellikle kavşaklarda ortada kalmak, uygun olmayan dönüşler yapmak veya kendilerini tehlikeye atarak kurallara aykırı şekilde caddeyi geçmek gibi saçma durumlara zorlanmaktadır.

Trafik engelleri

Atatürk Bulvarı, Kennedy Caddesi, Reşadiye Caddesi, Ragıp Gümüşpala Caddesi, Şehzadebaşı Caddesi ve Ordu Caddesi gibi geniş caddeler araç trafiğini kolaylaştırırken, Tarihi Yarımada içinde önemli engeller oluşturmaktadır. Bitişik bölgelere ve deniz kenarına geçiş sınırlanmaktadır.

Tikaneli caddeler

Yıllar boyunca Tarihi Yarımada'ya giren araç

sayısındaki artış birçok caddede trafik yoğunluğu ile sonuçlanmıştır. Özellikle ara caddeler aşırı araç kalabalığından ötürü sıkıntı çekmekte, çok sayıda turist otobüsünün bu yolları kullanması sıkıntıyı daha da artırmaktadır.

Sorun yaratan seyahat alışkanlığı

Birçok insanın yarımadaya kendi otomobilleriyle gitmesi var olan olumsuz duruma büyük ölçüde katkıda bulunmakta ve altyapıyı zorlamaktadır. Yayalar araç trafiğinin egemenliğinde, gürültü, egzoz dumanı ve hoş olmayan titreşimlerle aşırı kirlenmiş bir yürüme ortamına katlanmak zorunda kalmaktadır.

Yaygın yayalaştırma...

Bu zorluklar karşısında caddelerin yayalaştırılması yönünde yoğun bir çalışma başlatılmıştır. Şubat 2011'de Fatih Yayalaştırma Projesi kapsamında Kapalıçarşı'nın kuzeyindeki 90 kadar cadde 10.00 - 18.00 saatleri arasında araç trafiğine kapatılmıştır. Bu düzenleme acil durum ve hizmet araçlarına, diğer bazı özel araçlara geçiş imkanı verecek şekilde esnek uygulanmıştır. Hiç kuşkusuz bu düzenleme daha yaya dostu bir kent yaratılma yönünde atılmış önemli bir adım olmuştur. Söz konusu caddelerde görünüm

değişmiş, daha sakin yaya ortamları doğmuştur. Ancak hâlâ caddenin yapısının ve tasarımının yayalara verilen bu yeni öncelikli yanıtacak şekilde elden geçirilmesi gerekmektedir. Ayrıca yarımadaya giren trafiği kontrol altına alma yönünde harekete geçilmediği takdirde bu uygulamanın kalan diğer caddeler üzerindeki baskıyı daha da ağırlaştıracağı ortadadır.

...ama aynı zamanda daha fazla araç trafiği

Trafiği daha düzenli bir kent yaratmak için sürdürülen çalışmalarla, Asya'yı Tarihi Yarımada'ya bağlamak için planlanan otomobil tüneli ciddi bir şekilde çalışmaktadır. Tünel kaçınılmaz bir şekilde Kumkapı'nın güneyinden çok sayıda aracı Tarihi Yarımada'ya sokacaktır ve günde 65.000 - 70.000 aracın burayı kullanması beklenmektedir. Sonuçta Kennedy Caddesi tünel çıkışının batısından itibaren 4 yeni şeritle genişleyecek ve deniz kenarındaki park bu durumdan olumsuz etkilenecektir. Tünel projesi, yarımadanın çok ihtiyaç duyduğu rekreasyon ve vakit geçirme alanlarından biri olan deniz kenarındaki parkın kullanımı ve değeri açısından ölümcül olacaktır. Yoğun trafik sıkışıklıkları, hava kirlenmesi, rahatsız edici gürültü seviyesi artacak; yayalar ve araçlar arasında tartışmalar çıkabilecektir.

İğdeli araç park alanı



Peykhanne Caddesi

Her yeni işgal eden araçlar arsa sokak ve caddeleri egemenlikleri altına alarak trafik sıkışıklığı ve kaotik durumlar yaratıyor.

Trafik engellenmiş yürüme ortamı



Ragıp Gümüşpala Caddesi

Araç trafiğine odaklanmış cadde tasarımı ortaya çıkardığı trafik engelleri ve yaya adalarıyla, yayalar için zor ve nahos koşullar yaratıyor.

Yaygın Çalgı Noktası



Atatürk Bulvarı / Ragıp Gümüşpala Cd.

*İstanbul'da yaşayanların % 41'i trafiğin iyileşmesini istiyor**

*İstanbul'da yaşayanların % 55'i trafik yoğunluğundan endişe duyuyor**

*Kaynak: "KBYT ÇAĞI İSTANBUL KONFERANSI, KASIM 2009."



Yaygın yayalaştırma

Şubat 2011'de 90 cadde bu kapsama alındı



Davet etmeyen giriş noktaları

Trafik altyapısı ile kaplı
Trafiğin egemenliğinde - insanlar için değil, araçlar için
Ağır trafik engelleri

Tikaneli caddeler

Her yeni işgal eden, hız yapan sürücüler
Birçok caddede fazla yüksek ses düzeyi
Planlanan altyapıların daha fazla araç trafiğine yol açacak olması

Çevre yolları sistemi

Belli başlı trafik altyapılarının planı ve belirli lokasyonlardaki gürültü seviyesi



Akşaray'da ortama hakim olan viyadüklər



GÜRÜLTÜ SEVİYELERİNİN FİZİKSEL ETKİLERİ

60 dB(A) zür ve streß bir ortam yaratan yağın bir sordand. Seçmiş lokasyonlarda deneme ölçümleri yapılmıştır.	
57,5 desibelin altında (A)	Katlanılabilir normal bir ses düzeyi.
57,5 - 64 desibel arasında (A)	Duyulmak için ses düzeyini yükseltmek gerekir.
64 - 70 desibel arasında (A)	Duyulmak için çok yüksek bir ses düzeyi gerekir ve fiziksel ortama olumsuz etkileri.
70 desibelin üstünde (A)	Duyulmak için bağırma seviyesinde bir ses düzeyi gerekir.
90 desibelin üstü (A)	8 saat bu seviyede gürültüye maruz kaldıktan sonra işitme duyurusu zarar görür.

GELECEKTEKİ AĞAC TUNELİ



Belirsiz yaya örüntüsü

İstanbul, geniş kapsamlı, istisnai kentsel deneyimler ve çok sayıda rota seçenekleri sunabilecek ince kent dokusuna sahiptir; ancak Tarihi Yarımada'nın caddelerinde yürürken rahatlıkla fark edilebilen ve anlaşılabilir bir yaya ağının bulunmadığı açıkça görülmektedir.

Tarihi kent omurgası

En eski zamanlardan bu yana Divan Yolu Caddesi doğudan batıya temel rotayı sunmaktadır. Ordu Caddesi ile birlikte kentin omurgasını oluşturmakta, Sultanahmet Meydanı'nı Aksaray'a bağlamaktadır. Bu rota kentin bazı önemli ziyaret mekânlarına bağlantı sağlamaktadır ve gece gündüz çok sayıda yaya tarafından kullanılmaktadır. Tarihi Yarımada'nın yayalaştırılması çalışmaları kapsamında Divan Yolu Caddesi'nin toplu taşıma araçları ve yayalara ayrılması, gözle görülür bir iyileşme ve sakin trafikli bir cadde ortamı sağlamıştır. Bununla birlikte caddeye bir transit geçiş yolu olarak bakılmaya devam edilmesi ve pek fazla dinlenecek yer sağlanmaması bu caddenin vakit geçirme / eğlenme boyutunun ihmal edilmesine yol açmıştır. Sultanahmet Meydanı'ndan Haliç'e doğru uzanan bu yolun deniz kenarına bağlantısı zayıftır ve daha geniş bir ağın parçası olarak deneyimlenmemektedir.

Canlıdan kentsel doku

Divan Yolu Caddesi'nin kuzeyinde ve güneyinde merak uyandıran bir dizi dar sokak bulunmaktadır. Bu doku, hem yaşatabileceği deneyimler açısından hem de kenti gezerken farklı seçenekler ve esneklik sunması açısından büyük bir potansiyele sahiptir. Ancak bu kentsel yapılar genellikle birbirine benzeyen



Divan Yolu Caddesi'nin araç trafiğine kapatılması yaya ortamını büyük ölçüde iyileştirir.

labirentler gibidir, içinde kaybolması kolaydır. Birçok sokakta sokak işaretlerinin bulunmaması bu durumu daha da pekiştirmektedir. Ayrıca bu dar sokaklarda gündüzleri yoğun bir araç ve yaya trafiği vardır. Bu da yön bulmayı zorlaştırmaktadır.

Zayıf bağlantılar

Yüksek kaliteli bir yaya ağı için temel ziyaret mekânlarına bağlantı sunan ve kentin farklı bölgelerini birbirine bağlayan basit yürünmesi hoş ve tutarlı rotalar gerekir. Genel olarak Divan Yolu Caddesi'nden kuzeye ve güneye giden bağlantılar, zayıf ve erişimi güç görünmektedir. Var olan yapılanmada kullanılabilir, anlaşılabilir ve insanları yarımada içinde yönlendirebilen genel bir ağın parçası olabilecek çok az rota bulunmaktadır. Bu nedenle kentin bazı özelliklerine rahatça erişim sağlayacak bağlantılar eksik kalmakta ve buralarda var olan potansiyellerden yararlanılamamaktadır.

Az sayıda gece rotası

Tarihi Yarımada'nın çok geniş bölgelerinde sadece tek fonksiyonlu, ticari faaliyetler sürmektedir. Gündüzleri çok canlı bir bölge olan Kapalıçarşı'nın geceleri kişiliği değişmekte ve neredeyse terk edilmektedir. Sokak ve caddelerde daha az "göz" olduğunda gerçek ve algısal boyutta suç riski artmaktadır. Sonuçta Çarşı'nın



Kentin ince dokusunu oluşturan sokaklar yaya için heyecan verici ama doluşması zor bölgeler oluşturmuyor.

kapısından sonra bu popüler caddelerden uzak durulmaktadır. Bu durum gece yaya ağının tramvay hattına yakın bölgelerle Sultanahmet ve civarındaki restoranlar gibi sevilen ziyaret mekânlarının çevresiyile sınırlı kalması şeklinde kendini ortaya koymaktadır.

Deniz kenarına bağlantılarda eksiklik

Deniz kenarındaki yürüyüş bölgesi, sunduğu ihtiyamlı manzara ve temiz hava ile kalabalık ve gürültülü kent merkezine eğlenme / vakit geçirme açısından güçlü bir alternatif sunmaktadır. Ancak yarımada'yı çevreleyen yoğun araç trafiğine sahip caddelerin etkisi ile deniz kenarı yaya ağından izole olmuş gibi algılanmaktadır.

Deniz kenarı s. 63 - 64'te ayrıntılı bir şekilde anlatılmaktadır.

Kritik yürüyüş mesafesi

Yapılan araştırmalara göre, çoğu insan açısından, kentin olanaklarından yararlanmak için bir kilometreye kadar yürümek mükül görünmektedir. Tabii eğer rota çekici, ilginç ve yüksek kaliteli ise birçok insan bundan daha fazlasını da memnuniyetle yürümeye hazırdır.

Sağ taraftaki haritada bir kişinin potansiyel olarak 10 - 20 dakikalık bir yürüyüşle nereye ulaşabileceği gösterilmektedir.



After hours streets in the central city area quickly become deserted and people feel obliged to follow other more inviting night routes.



Birçok rota ve seçenek sunan iyi bir kentsel doku Merak uyandıran kentsel deneyimler



Kullanılabilir genel bir yaya ağının bulunmaması Kuzey - güney bağlantılarının zayıf oluşu Gece ağının sınırlı kalması

Deniz kenarına bağlantılardaki eksiklik Yönlendirme bulunmaması Yol bulmada zorlanma - yol işaretlerindeki eksiklik

Mâkul yürüme mesafeleri

Yaya rotaları ve yürüme mesafeleri



■ Gündüz ve gece vakti temel yaya rotası
□ Daha çok gündüz yaya rotası

Karşıdan karşıya geçme olanaklarının eksikliği Seçilmiş caddelerde yaya geçişleri



Yaya alt geçidi Tarihi Yazmada için düşük kaliteli bir giriş noktasıdır.

Atatürk Caddesi'ne doğru
15 dakika içinde kuralara aykırı olarak karşıya geçim 88 kişi.

Karşıya geçiş, Rağıp Göknişanlı Caddesi
15 dakika içinde gerçekleştiren toplam 232 karşıya geçişin % 47'si kuralara aykırı.

Karşıya geçiş, Kennedy Caddesi
15 dakika içinde gerçekleştiren 847 toplam geçişin % 50'u yaya dışı geçişlerdir.



Kennedy Caddesi'nde deniz kenarında yolun yanlış tarafında kalmış yayalar.

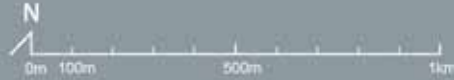
Besimi olmayan geçiş
15 dakika içinde kuralara aykırı olarak 388 karşıya geçiş. Çoğunlukla otobüs duraklarına doğru ve otobüs duraklarından istekli tarafa doğru.

Durak geçiş
15 dakika içinde kuralara aykırı 656 geçiş. Çoğunlukla otobüs duraklarına doğru ve otobüs duraklarından istekli tarafa doğru.

BİR ÖRNEK: HIÇ GEREKMEDİĞİ KADAR KARMAŞIK BİR GEÇİŞ

Aksaray'daki yaya geçidi önemli bir noktaya ve tramvay durağına bağlantı sağlayan, çok kullanılan bir geçittir. Yaya adaları yaratan karmaşık bir trafik yapısı karşından karşıya geçmeyi çok zorlaştırmaktadır. İnsanlar işaretlenmiş yaya geçitlerinin ciddi bir şekilde etkilik olmasa durumu daha da kötüleştirmektedir.

- Yaya Köprüsü
- Alt geçit
- Herzeminin geçişi





Zorlayan bir yürüme ortamı

Yürümek doğal ve basit bir ulaşım şeklidir. Ancak esasına bakılırsa yürümek sadece ulaşım değildir. Yürümek kentte dolaşmanın esnek ve duyarlı bir şeklidir. Rahat bir tempoda yürürken çevredeki ince ayrıntıları, güzel binaları, ilginç manzaraları ve elbette diğer insanları gözlemlemek mümkündür.

Yayaların şanslı olduğu noktalar ve karşılaştıkları zorluklar

İstanbul'un sokak ve caddeleri, duylara seslenen ve yürüyüşü zenginleştiren birçok deneyim sunmaktadır. İnsan ölçeğinde yaygınlık, heyecan veren mekânsal zenginlikler, renkli ve canlı bir sokak yaşamı, müthiş ve insana canlılık veren bir kentsel atmosfer yaratmaktadır. Ancak yayaların erişilebilirliği ve güzel bir deneyim yaşamaları birçok faktörden etkilenmektedir.

Rahat ve kolay dolaşmak için serbestçe yürünebilecek, yayanın fiziksel unsurlar, park edilmiş araçlar, trafik veya diğer insanlar tarafından rahatsız edilmeyeceği bir alan gerekmektedir. Halen devam eden, Tarihi Yanmada'nın yayalaştırılması süreci seçilen bölgedeki

birçok cadde üzerinde trafik baskısını azaltmıştır; ama pek çok cadde halen araç trafiğine öncelik verilmesinin olumsuz etkilerini yaşamaktadır.

Merkezi bölgelerde yürüyen yayaların çok sayıda olduğu dikkate alındığında, yürünebilirliği artırmanın, yayaların erişimini güçlendirmenin ve rahatlıklarını sağlamanın çok önemli olduğu görülmektedir.

Zor topoğrafya

Coğrafi topoğrafyası nedeni ile Tarihi Yanmada'da dik caddeler bulunmaktadır ve zeminin zor topoğrafyaya uyumunu sağlamak için yapılmış, yayaları çeşitli düzeylerde etkileyen düzenlemeler mevcuttur. Tarihi teras duvarlarıyla birlikte merdivenli sokaklar, kente kapalı ve erişimi zor alanlar oluşturmaktadır.

Kaldırımların bazen karmaşık ve yürümeyi zorlaştıran yapıları bulunması erişimi daha da zorlaştırmaktadır. Ayrıca, yol boyunca bank gibi dinlenme olanaklarının son derece az olması da yürüme deneyimini olumsuz etkilemektedir.

... bisikletliler için de zor

Zemin koşulları yayaların olduğu kadar bisikletlilerin işini de zorlaştırmaktadır ve caddelerde pek bisikletli görülmemektedir.

Bisiklet kültürünün gelişmesinin önündeki bir başka önemli engel de bisikletler için bir alt yapı bulunmaması ve var olan koşulların bisiklete binmeyi cesaret isteyen bir etkinlik haline getirmesi olmaktadır.



Düzensiz kaldırım yürüyüşü ve kaliteli malzeme yaya dostu bir kenti destekliyor.

Yayalar için kapsamlı yenileme çalışmaları...
- ama daha yapacak çok iş var!



Risaların zemin kat cephele rinin yüksekliği ve esnek olması zengin bir yaya ortamı yaratıyor

Gündüzleri heyecan verici...
- ama dükkanlar kapandıktan sonra kapalı metal kepenkler her yere hakim duyuyor!



Kaldırımlar kaliteli malzeme ile yenileniyor



Büyük engel kenti bölüyor
Yaya sayısının fazlalığı
Kaldırımlardaki engeller
Yenileme birbirinden bağımsız müdahaleler şeklinde yapılıyor
Kaldırım dubanlar için tahsisli yerleştirme
Kaldırımlara iyi bakılmıyor



Duvarlar ve merdivenler karakteristiktir ve ilginç kentsel özellikler olmalarına kadar engel de yaratıyor ve erişimi zorlaştırıyorlar. Bir yerler taş yama veya eğimli yaya, çocuk gibi özel ihtiyaçları olan insanlar merdivenlerden ve diğer noktalardan etkilenebilir.





Gelişmemiş bir toplu taşıma sistemi

Ulaşım aracımız ne olursa olsun, bisikletimizi, aracımızı park ettikten, trenden veya tramvaydan indikten sonra hepimiz yaya oluruz. Bu nedenle toplu taşıma sisteminin rotası, değişim noktaları ve duraklarının ziyaret edilen ana mekânlarla yakından ilişkili olması ve yüksek kaliteli bir yaya ağına bağlı bulunması hayati öneme sahiptir.

Popüler bir ulaşım şekli

Çok sayıda insan Tarihi Yanmada'daki işlerine toplu taşıma araçlarıyla gitmektedir. Kent merkezine hizmet eden mevcut toplu taşıma sistemi iki ana tipe indirgenebilir: Merkezin çevresindeki semtlerde otobüs ve trenden oluşan sistem ile esas olarak tramvay ve bazı otobüs hatlarından oluşan merkezi eksen. Bunların her biri sınırlı bağlantıları olan ve iki yönde çalışan rotalardır. Birçok kullanıcının ihtiyaçlarını karşılayabilmek ve özel araca bir alternatif sunabilmek için daha fazla ağ gerekmektedir.

Yeni metro ve tren hattı

Tarihi Yanmada'ya Haliç üzerinden Asya ve Avrupa'ya bağlayan yollar üzerinde var olan baskıyı azaltmak için iki yeni toplu taşıma hattı planlanmaktadır. Bunlar Haliç'i geçecek bir metro hattı ile Boğaziçi'ni geçecek raylı tüp geçiştir. Bu bakımdan açılacak metro istasyonları ve diğer toplu taşıma şekilleri ile ana yaya rotaları arasında güçlü bağlantılar kurulması çok önemlidir.

Aşırı yükü toplu taşıma

Planlanan yeni hatlarla mevcut otobüs ve vapur sistemi çok sayıda insanı Tarihi Yanmada'ya ulaştırmakta başarılı olmaktadır. Ancak buraya varanlar tek bir tramvay için mücadele etmek zorunda kalmaktadır.

Tarihi Yanmada'da seçeneklerin ve alternatif rotaların bulunması merkezi otobüs ve tramvay hatları üzerinde aşırı bir yüklenme oluşturmaktadır. Bunun sonucunda istasyonlarda yoğunluk görülürken

vagonlar da aşırı kalabalık olmaktadır.

Su geçişi

Yolcular tarihi yanmada'ya ulaşmak için en yaygın kullanılan taşıma şekillerinden biri vapurlardır. Ne var ki, vapur iskeleleri yoğun bir yol altyapısı ile merkeze ayrılmıştır; yön bilgileri yetersizdir ve yaya erişimi zordur.

Toplu taşımaya zayıf bağlantılar

Merkezin çevresinde yer alan semtlerdeki hizmetler kente girişte veya otobüs duraklarına ve tren istasyonlarına erişimdeki karşılaşılan zorluklardan etkilenmektedir. Kennedy Caddesi, Ragıp Gümüşpala Caddesi ve Atatürk Bulvarı gibi hızlı bir araç trafiğine ve sınırlı karşıya geçme olanağına sahip geniş caddeler ciddi bir engel oluşturmaktadır. Tarihi deniz surları ve demiryolu üzerinde sınırlı sayıda geçiş bulunurken, yaya altgeçitleri Kennedy Caddesi'ndeki otobüs duraklarına gidip gelişler için ilave zorluklar yaratmaktadır. Merkez giden rotalarla ilgili bilgilendirmenin yetersizliği ve dik eğimli caddeler, toplu taşıma hizmetlerini kent ağına bağlayan yüksek kaliteli yaya rotaları şebekesi oluşturulmasını gerektirmektedir.

Dağınık duraklar

Otobüs ve tramvay durakları incelendiğinde genellikle iki durak arasındaki mesafenin 400 metreden fazla olduğu görülmektedir. Kentin merkezi bölgelerinde durak arasındaki mesafe normal olarak 200 - 400 metre arasındadır. Bu durum

hizmet düzeyinde bir kısıtlama yaratırken, duraklar arasındaki uzun mesafeler bilhassa özel ihtiyaçları bulunan insanları zorlamaktadır. Deniz kenarında durakların bulunmaması, toplu taşıma sisteminin deniz kenarının vakit geçirilen, eğlenen yer olma özelliğini desteklemediğini göstermektedir.

Yetersiz erişilebilirlik

Birçok toplu taşıma platformuna merdivenlerle ve yüksek basamaklarla erişilmekte, genelde engelliler, yaşlılar ve çocuklar gibi özel ihtiyaçları bulunan yayalar yeterince dikkate alınmamaktadır.

Divan Yolu Caddesi'nin araç trafiğine kapatılması cadde boyunca esnek yaya hareketleri için olanakları artırmıştır. Buna karşılık, tramvay duraklarının kapalı ve 50 metre uzunlukta platformlar olarak tasarlanması yolda engeller oluşturmaktadır.



Tramvay popüler bir ulaşım şekli
Divan Yolu Caddesi toplu taşıma koridoru oldu
Otobüsler ve tramvay üzerinde ağır yük bulunuyor



Gelişmemiş toplu taşıma ağı
Duraklar arasında uzun mesafeler
Toplu taşımaya erişim bulunmayan geniş alanlar
Durak ve istasyonlara erişim zorluğu

İstanbul'da yaşayanların % 67'si tramvay, % 59'u tren ve % 59'u otobüs sisteminden memnundur.*

* Kaynak: "Urban Age İstanbul" Konferansı, KASIM 2008



Anka Caddesi / Tramvay durağında kuyruk.

Uzun platformlar ve tel örgüler caddeleri bölerken engeller yaratıyor.

Toplu taşıma koridorları

Toplu taşıma sistemi:
Tramvay hattı, otobüsler, tren
ve vapur hatları



Birer ada olarak toplu taşıma merkezleri

İnsanı davet eden, ona adeta hoşgeldin diyen bir yere varmak önemlidir. Burada hangi yöne gitmek gerektiği kolaylıkla anlaşılmalı, planlanan yöne yürümek rahat ve güvenli olmalıdır. Güçlü bir toplu taşıma merkezi, kentte önemli bir yere ulaştığınız duygusunu yaratır.

Zayıf varış noktaları

Tarihi Yarımada'da bir toplu taşıma merkezine girmek genellikle karşı bir deneyim sunmaktadır. Öncelikle bu merkezler muhteşem manzaralı ve zengin kent yapılanmalarına sahip yerlerde bulunmalarna rağmen, bu özelliklerden yararlanamamaktadır. Genel olarak transit merkezlerin dikkat çeken özellikleri bulunmamaktadır. Buraya girişte yönelmek ve rotalarla ilgili bilginin nerede olduğunu görmek güçtür. Aynı şekilde ziyaretçiler için yerel yönlendirme bilgisi de yoktur.

Trafığe yönlendirilmiş bir tasarım



Kalabalık otobüs durakları



Otobüs durakları - Ragıp Gümüşpala Caddesi

Aşırı kalabalık platformlar ve kafa karıştıran otobüs durakları ile Tarihi Yarımada gelenlere zorlu bir şekilde "hoşgeldiniz" demektedir.

Merkezlerin birçoğuna planlaması araç trafiğine öncelik vermekte, bu da yayalan ve toplu taşıma araçlarından çıkan yolcuları karşı ve güvensiz bir ortamda yürümek zorunda bırakmaktadır. Bu yapılanma trafik ışıklarının insanlar için değil, araç trafiği için tasarlandığı yaya adalarından oluşmaktadır. Trafike odaklanmanın yanı sıra, toplu taşıma merkezlerinde oturacak banklar veya ortamı zenginleştirecek diğer kent mobilyaları gibi kolaylıklar yer almamaktadır. Bu durum, merkezlerin sadece birer transit geçiş alanı olarak, tek fonksiyonlu düşünüldüklerini ortaya koymaktadır.

Ragıp Gümüşpala ve Ordu Caddelerindeki büyük

TOPLU TAŞIMA MERKEZLERİ

Bir dizi zorluğa sahne olan 5 temel transit merkez belirlenmiştir:

1. Ragıp Gümüşpala Caddesi'ndeki otobüs durakları
 2. Reşadiye Caddesi'ndeki vapur iskeleleri
 3. Sirkeci İstasyonu
 4. Ordu Caddesi'ndeki otobüs durakları
 5. Kennedy Caddesi - Yenikapı'daki deniz otobüsü iskelesi ve otobüs durakları
- 3 örnek daha ayrıntılı aktarılmıştır.

otobüs durakları kent merkezine uygun değildir. Bunlar bir yandan görünürlüğe hâkim olurken, bir yandan da yarattıkları yoğunluk, çıkardıkları gürültü ve dumanlar caddeyi kalitesini düşürmektedir.

Entegrasyon eksikliği

Genel olarak transit merkezlerin ortak yaşam alanlarıyla bütünleşmesi, çevreleri ile yaya bağlantıları yetersiz ve zordur; diğer ulaşım alternatiflerine bağlantıları zayıftır. Bu yüzden transit merkezler erişimi kısıtlı, izole yerler gibi görünmektedir. Ayrıca genel bir güvenlik duygusu sağlayacak aktif fonksiyonlar veya pasif kamera sistemleri yetersizdir.



Manzarası güzel yerlerde bulunuyorlar



Bilgilendirme seviyesi düşük ve karakteri yok

Erişim zor - özel ihtiyaçları olan insanlar için daha da zor
Yetersiz bekleme alanları - kısa ve dar platformlar, konforsuzluk

Trafik nedeni ile yaşanan güvenlik sorunu

Toplu taşıma tarifeleri ve rotaları ile ilgili sınırlı bilgi



Otobüs durakları - Ordu Caddesi



Eksik kalan güvenlik duygusu

İnsanı davet eden, ona adeta hoşgeldin diyen bir yere varmak önemlidir. Burada hangi yöne gitmek gerektiği kolaylıkla anlaşılmalı, planlanan yöne yürümek rahat ve güvenli olmalıdır. Güçlü bir toplu taşıma merkezi, kentte önemli bir yere ulaştığımız duygusunu yaratır.

Genel güvenlik algısı, gece ve gündüz yaşayan bir kent yaratmak için hayati bir etkidir. İnsanlar ortak yaşam alanlarında zaman geçirmek için kendilerini güvende hissetmeye ihtiyaç duyarlar. Algılanan güvenlik, gerçek güvenlik durumuyla aynı olmayabilir, ancak insanı katılmaya çağıran dostça bir kentsel ortamla yakından ilişkilidir.

Geceleri karanlık bir kent

Geceleri çekici ve yayalara dost bir kent yaratmak için ortak yaşam alanlarının iyi aydınlatılması şarttır. Mevcut durumda yarımada'daki birçok bölge dağınık ve bazen de yok denecek kadar az aydınlatmaya sahiptir. Ortak yaşam alanlarındaki yetersiz veya kötü aydınlatma yön bulmayı, çevreyi tanımayı ve yoldan geçenleri görmeyi zorlaştırıyor için bir güvensizlik duygusu uyandırmaktadır.

Özellikle Kapalıçarşı bölgesi "kara bir adaya" dönüşmektedir. Dükkânlar kapandıktan sonra faaliyetlerin pek çoğunun sona ermesi ve karanlık caddeler insanlara "bölge kapalıdır" işareti vermektedir. Akşam saatlerinde zemin katların cephelelerinin metal kepenklerle kapalı olması bu algıyı daha da güçlendirmektedir. Bütün bunlar güçlü bir güvensizlik duygusu yaratmaktadır. Karanlığın hâkim olmasıyla birlikte bir kısır döngü ortaya çıkmaktadır. İlginç etkinlikler ve caddelerdeki gözler azaldıkça insanlar yürümeye daha az istekli olmakta, sonuçta geceleri terk edilmiş, "ölü" bir bölge doğmaktadır. Bu tablo yapılan yaya sayımları tarafından da doğrulanmıştır. Dükkânların kapanma saatinden sonra yaya trafiğinde ciddi bir düşüş olmaktadır. Kuzeydeki ve güneydeki yerleşim bölgeleri de yetersiz ve dağınık sokak aydınlatmasının sıkıntısını

yaşamaktadır. Sultanahmet'teki ışıklandırma ile yapılan karşılaştırmalar çarpıcı sonuçlar vermektedir. Bölgede yerleşik yaşayanlar yetersiz aydınlatmaya katlanmak zorunda kalırken, ziyaret eden turistler gayet iyi aydınlatılmaktadır.

İnsan ölçeğini dikkate almayan caddede aydınlatması

Bir kentteki aydınlatma pek çok amaca hizmet eder. Genel caddede aydınlatması hem araç trafiğine, hem de yayalara yönelik olmalıdır. Araç trafiğinin güvenliğini sağladığı gibi, yayalar için de hoş bir ortam yaratmalıdır.

Mevcut caddede aydınlatmasının pek çoğu aralıklarla yerleştirilmiştir ve yayalara ya da insan ölçeğine hitap etmemektedir.

Özellikle, antisosyal davranışları ve yasadışı faaliyetleri teşvik eden karanlık ortamları azaltmak için yerleştirilen uzun sokak lambaları çeşitli tehribelere hedef olmaktadır. Sonuçta ortaya fazlasıyla aydınlatılmış bölgeleri bleyen karanlık ve tekin olmayan bölgelerin bulunduğu, yayalar için hiç de dostça olmayan bir ortam çıkmaktadır.

Dar sokaklarda tellere yerleştirilmiş aydınlatma yapılması girişimi olumsuzdur. Böylece aydınlatma için ek kentsel malzeme koymak gerekemeyecek ve kaldırımlarda yürüyüşün önünde daha az engel olacaktır.

Olmayan akşam faaliyetleri

İnsanlara cazip gelen faaliyetlerin olumlu bir atmosfer yarattığı bilinmektedir; hareket hareketi doğurur. Bu nedenle kentte hem gündüz hem de akşam insanların

bulunması o kentin hayatıyeti açısından büyük önem taşır. Daha önce belirttiğimiz gibi aktif olmayan bölgeler aynı zamanda güvensiz olarak kabul edilir. Yanmada hemen hemen hepsi tek fonksiyonlu bir dizi kendi içine kapalı bölgeden oluşmaktadır. Genel olarak akşam faaliyetleri turistlerin ziyaret ettikleri ve tramvay hattına yakın bölgelerde, restoranların çok olduğu caddede ve sokaklarda yoğunlaşmaktadır. Buna merkezi bölgelerde sürekli yaşayanların sayısının azlığı da eklendiğinde, birçok bölgesi geceleri terk edilmiş ve karanlık görünen, bu yüzden güvensizlik duygusunu artıran bir kentle karşı karşıya kalmaktadır. İnsanlar yeterince aydınlatılmayan, güvensiz sokak ve caddelerden uzak durduğu için böyle bölgeler kent içinde engel oluşturmaktadır.

Yetersiz bakım

Cazip olmayan çevre ve yeterli bakım çalışması yapılmaması kentin fiziksel çevresine ve o kentli kullanıcılara yönelik bir ilgisizliğe işaret etmektedir. Yanmada'daki ortak yaşam alanlarının birçoğu; caddeler, meydanlar ve parklar bakımsızlık ve hizmet eksikliği nedeni ile kötü durumdadır. Görsel kalitenin düşük olmasının genel olarak güvenlik duygusunu etkilediği bilinmektedir. Özellikle kadınlar kötü bakılan çevrelere karşı daha hassastır.

Çeşitliliğin bulunmaması

"Yaş ve Cinsiyet" araştırması erkeklerin ağırlıkta olduğu, cinsiyet açısından dengesiz bir tabloyu ortaya çıkarmıştır. Ortak yaşam alanlarında kadınların çok yetersiz sayılarda temsil edilmeleri bir kısır döngüye yol açmaktadır. İnsanlar diğer cinsin egemen olduğu, kendilerini izole, davetsiz misafiri gibi ve güvensiz hissettiği bölgelere gitmemektedir.

Süleymaniye Camii



Saatte 60 kilometrelik bir bölgede uygun olan caddede aydınlatması, insan ölçeğinde ve yayaların güvenliğini hissedilen yetersiz kalıyor.



Saatte 60 kilometrelik bir bölgede uygun olan caddede Akşam için kimse için yaşamadığı binocular, metal kepenkler ve yetersiz aydınlatma altında çekici olan bir caddede karanlık, bu bir tür ölüme çeviriyor.



Yeni caddede aydınlatma planları
Caddede aydınlatma sisteminin toplu taşıma koridorlarını destekliyor olması



Geceleri terk edilmiş bölgeler
Caddede aydınlatması olmayan geniş karanlık bölgeler
Çeşitliliğin olmaması
Belirli bölgelerde akşam faaliyetlerinin bulunmaması
Yetersiz bakım çalışması

Analiz - Yürünebilirlik

Dağıntık cadde aydınlatması

Cadde aydınlatma sistemi



Istanbul'da yaşayanların % 80'i yasadışı faaliyetlerden endişe duyuyor
Istanbul'da yaşayanların % 74'ü gasp edilmekten veya fiziksel saldırıya uğramaktan korkuyor *

*Kaynak: URBAN AGE İSTANBUL SOMERLAND KASIM 2009

□ Aydınlatması yeterli bölgeler





POTANSİYELLER



İYİ BİR İKLİM

Akdeniz iklimine sahip olan, yazları mükemmel, kışları ise ılımlı geçtiği İstanbul bu bakımdan çok şanslıdır. Koşullar açık havada bir şeyler yapmak için çok uygundur.



OTURMA İHTİYACI YÜKSEK

İstanbulular kentlerinin keyfini çıkartmayı severler. Yanlarında iskenle taşıyabildikleri gibi, açık havadaki kafeleri de tercih edebilirler. Çayını içerken caddeden gelip geçenleri seyreden insan manzarasına sık rastlanmaktadır.



BOL BOL ÇOCUK

Diğer kentlerle karşılaştırıldığında İstanbul'u ziyaret eden çocuk sayısı önemli bir sayıya ulaşır. Kentin kullanıcıları arasında çocukların her zaman özel bir yeri vardır. Kahkahaları, oyunları ve konuşmalarıyla kente canlılık getirirler.

ZORLUKLAR



GÜRÜLTÜ VE DUMAN

İstanbul kent merkezindeki yoğun trafik ortak yaşam alanlarını işgal etmekte, gürültü ve egzoz dumanıyla sorunlara yol açmaktadır. Bu durum açık havadaki yaşamı ciddi şekilde etkilemektedir.



OTURACAK BANK BULUNMAMASI

İstanbul'un caddelerinde oturacak bankların son derece ciddi şekilde yetersiz olması dikkat çekmektedir. Bu şekilde caddelerin yürümek için, parkının eğlenmek için olduğu vurgusu yapılmaktadır.



ÇOCUKLAR İÇİN TESİSLERİN YETERSİZLİĞİ

Kent merkezindeki ortak yaşam bölgelerinde oyun alanlarının ve kendilerine hitap eden diğer tesislerin yetersiz olması çocuklar için bir hayal kırıklığı oluşturmaktadır.



Yazın hafta içi bir günde vakit geçirme faaliyetleri

Vakit geçirme faaliyetleri yarımadada ortak yaşam bölgeleri arasından seçilen bir dizi alanda kaydedildi. Araştırma farklı ortak yaşam alanlarını temsil eden 14 lokasyonu kapsadı. Faaliyet araştırması, bu seçilmiş bölgelerde ne kadar ve ne tür faaliyetler yapıldığı konusunda önemli bilgiler sağlıyor.

Yazın hafta içi bir günde insanlar ne yapıyor?

Araştırmada sabah 08.00 ve akşam 22.00 arasında ne kadar vakit geçirme faaliyeti yapıldığı, bunların neler olduğu ve nasıl dağıldıkları incelendi. Aşağıdaki diyagram saat 12.00 ve 16.00 arasında araştırılan her bölgedeki ortalama faaliyet sayısını göstermektedir. Grafik, bir yaz öğleden sonrasındaki etkinliklerin özeti sunmakta "insanları çeken miktatsızların" nerelerde bulunabileceğini ortaya koymaktadır. İklimin iyi olması ve ziyaretçi sayısının yüksekliği, canlı bir açık hava yaşamı için iyi bir zemin oluşturmaktadır.

Merkezde faaliyet düzeyi yüksek birçok bölge bulunuyor

Oturacak yer miktarı ve sunulan aktiviteler sınırlı olmakla birlikte, genelde merkezde bulunan ortak yaşam alanlarının faaliyet düzeyleri yüksektir.

Beyazıt transit merkezi en yaygın kullanılan alandır. Burada esas olarak yolculuk edenlerin ve bekleyenlerin

bulunması bölgede insanların zevk için kalmadığını göstermektedir. Yeni Cami, Mesir Çarşısı ve deniz kenarına yakın meydanlar, insanların ayakta ve oturarak katıldıkları bir dizi farklı faaliyete sahne olmaktadır.

Sultanahmet'teki meydanlar ve parklar gün boyunca çok sayıda turisti çekmektedir. Farklı nitelikleri bulunan alanlar bu açıdan karmaşık bir yapı ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, tüm bu farklı alanlar aynı tip faaliyet olanakları sunmakta vahemen hemen aynı şekilde kullanılmaktadır.

Beyazıt Meydanı da Üniversite ve Beyazıt Camii ile çevrilmiştir ve Kapalıçarşı'ya yakındır. Bu bölgede çok sayıda insan farklı vakit geçirme faaliyetleri içinde bulunmaktadır.

Küçük çaplı faaliyet çeken bölgeler

Sirkeci İstasyonu'nun bahçesinde ve yanındaki parkta daha makul sayıda faaliyet kaydedilmiştir. Aslında lokasyonun merkezi konumu ve hatırı sayılır yaya

trafığı dikkate alındığında daha fazla sayıda faaliyet beklenebilir. Ancak bunlar vakit geçirmek için insanlar davet etmeyen, karışık niteliklere sahip alanlardır. Örneğin parkta bir tane bile bank bulunmamaktadır.

Deniz kenarındaki park ve surların önündeki parkta da faaliyet düzeyi düşüktür. Buralar kentin farklı vakit geçirilebilecek yeşil bölgeleridir. Buna rağmen kullanıcı sayısının sınırlı olması buralardan daha ziyade bölge sakinlerinin yararlandığını ve fazla bilinmediklerini göstermektedir. Bu da muhtemelen var olan faaliyet seçeneklerinin yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Ayrıca fiziksel olarak mesafenin fazla olması da insanları buraya gelmekten caydırıcı bir etkidir.



Yarımadada birçok aktif yer var.



Alanların birçoğunda pasif faaliyetler ağırlıkta. Fiziksel faaliyet veya çocukların oyunu neredeyse hiç yok. Bazı yerler insanları vakit geçirmek için davet etmiyor. Bazı yerlerde kötü veya yetersiz yaya bağlantıları var.

HAFTA İÇİ BİR GÜNDE VAKİT GEÇİRME FAALİYETLERİ

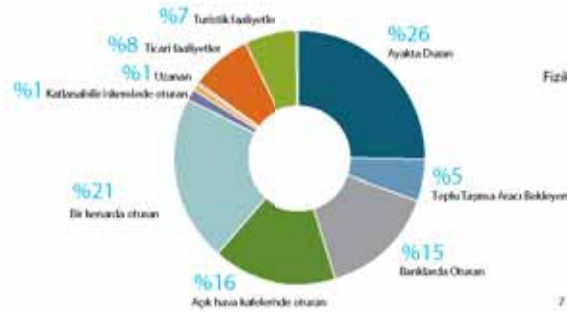
Saat 12.00 - 14.00 arasında toplam ortalama 2.768 faaliyet kaydedildi.

En yaygın pasif faaliyetler



Kaydedilen toplam ortalamanın yarısından fazlasını oluşturan ayakta durma ve bir kenarda oturma faaliyetleri en yaygın olanlar.

12.00 - 16.00 arasında kaydedilen vakit geçirme faaliyetlerinin toplam ortalamasının yüzdesi olarak dağılımları



Kaydedilen toplam ortalama yaşam bir dizi faaliyetten oluşuyor, ancak bunların içinde fiziksel faaliyetler ve çocuk oyunları yok demek kadar az.

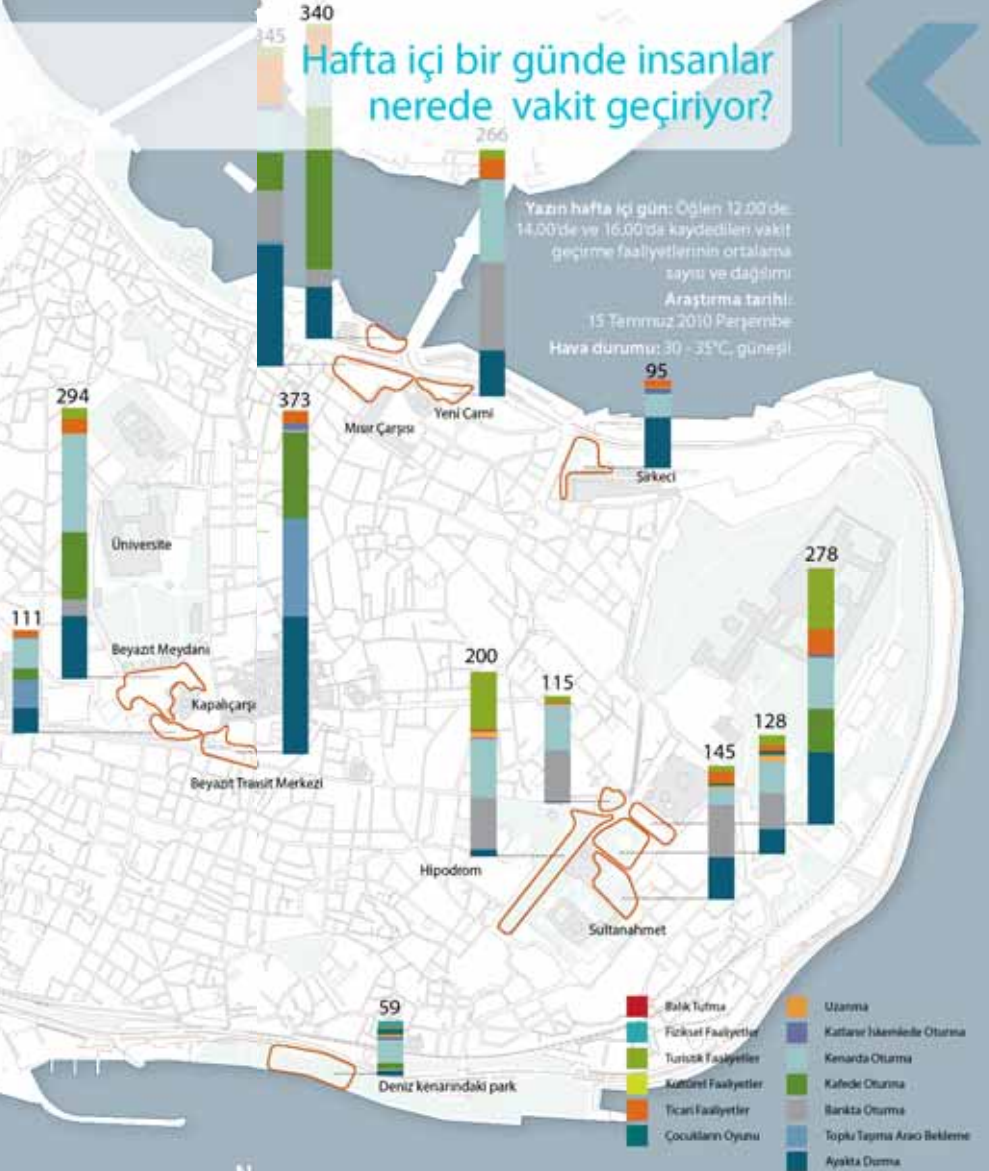
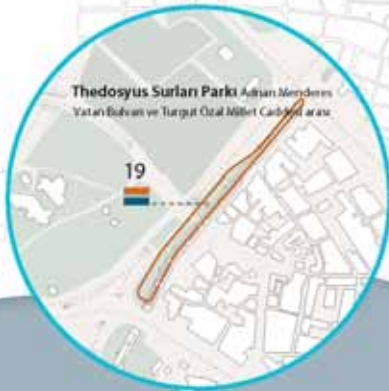
Fiziksel faaliyette bulunan insanların ve oyun oynayan çocukların kaydedilen toplam ortalaması 12.00 - 16.00 arası



Çocukları oyun oynamaya veya yetkilileri fiziksel faaliyetlerde bulunmaya teşvik etmek için ortak yaşam alanlarını fazladan özellikleri olması gerekiyor. Ancak araştırma yapılan bölgelerde bunların hiçbirini bulunamadı!

Hafta içi bir günde insanlar nerede vakit geçiriyor?

Yazın hafta içi gün: Öğlen 12.00'de, 14.00'de ve 16.00'da kaydedilen vakit geçirme faaliyetlerinin ortalaması sayısı ve dağılımı.
 Araştırma tarihi: 15 Temmuz 2010 Perşembe
 Hava durumu: 30 - 35°C, güneşli





Cumartesi günü vakit geçirme faaliyetleri

Cumartesi günü gerçekleşen vakit geçirme faaliyetleri incelendiğinde, genel olarak hafta içine kıyasla artış görülmektedir. Bununla birlikte, faaliyetlerin dağılımı birbirine benzemektedir.

Cumartesi günleri daha fazla vakit geçirme faaliyeti oluyor

Deniz kenarındaki park dışında kalan merkezi bölgelerin pek çoğunda bir cumartesi gününde, hafta içi günlere kıyasla daha fazla insan durağan faaliyetlerde bulunmaktadır. Faaliyetlerdeki artış, araştırmanın yapıldığı 14 ortak yaşam alanının çoğunluğuna göre dağılmıştır.

Faaliyetlerin dağılımı

Mısır Çarşısı, Yeni Cami ve deniz kenarındaki parkla bağlantılı kentsel alanlar en aktif bölgeleri oluşturmaktadır. Bunları Sultanahmet ve Beyazıt izlemektedir.

Bahsi geçen yerler ve deniz kenarındaki park

cumartesi günü daha fazla faaliyete sahne olurken, Sirkeci istasyonu alanında ve Şur parkında daha az insan bulunmaktadır. Bu sonuç Şur parkının çok fazla ilgi ve ziyaretçi çeken bir yer olmadığını göstermektedir. Sirkeci bölgesi için de aynı durum geçerlidir. Burası fazla çekici olmadığı için cumartesi günü artan yaya trafiğinden yararlanamamaktadır.

Vakit geçirme faaliyetlerinde çeşitlilik çok sınırlı

Cumartesi günleri gerçekleştirilen faaliyetlerin dağılımı hafta içi günlere benzemektedir, ayakta durma ve bir kenarda oturma en sık görülen faaliyetler olmaktadır. Deniz kenarındaki park kaydedilen toplam faaliyetlerin %3'üne sahne olmakla birlikte, geniş bir faaliyet yelpazesine sahip bulunmaktadır.

😊 Yanmadada birçok aktif yer var. Cumartesi günleri daha fazla vakit geçirme faaliyeti kaydediliyor.

😞 Pek çok alanda pasif faaliyetler ağırlıkta. Fiziksel faaliyet ve oyun oynayan çocuklar neredeyse yok. Bazı yerler insanları vakit geçirmek için davet etmiyor. Bazı yerlerde kötü veya yetersiz yaya bağlantıları var.

CUMARTESİ GÜNÜ VAKIT GEÇİRME FAALİYETLERİ

Saat 12.00 - 14.00 arasında toplam ortalama 3.484 faaliyet kaydedildi.

12.00 - 16.00 arasında kaydedilen vakit geçirme faaliyetlerinin toplam ortalamanın yüzdesi olarak dağılımı

En yaygın pasif faaliyetler

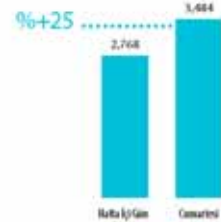


Kaydedilen toplam ortalamanın yarısından fazlasını oluşturan ayakta durma ve bir kenarda oturma faaliyetleri en yaygın olanlar.



Kaydedilen toplam aktif yaşam bir dış faaliyetten oluşuyor, ancak bunların içinde fiziksel faaliyetlere çok oyuncuları yok demek kadar az.

Karşılaştırma: Hafta içi günleri ve cumartesi günü faaliyetleri 12.00, 14.00 ve 16.00'da yapılan kayıtların toplam ortalaması



Hafta içi bir güne kıyasla cumartesi günleri daha çok insan ortak yaşam alanlarında zaman geçirmeyi tercih ediyor.

Bir cumartesi gününde insanlar nerede vakit geçiriyor?

Yaz mevsiminde cumartesi günü saat 12.00, 14.00 ve 16.00 saatlerinde kaydedilen faaliyetlerin ortalama sayısı ve dağılımı
 Araştırma tarihi: 17 Temmuz 2010, Cumartesi
 Hava durumu: 30-35°C, güneşli



- Balık Tutma
- Fiziksel Faaliyetler
- Turistik Faaliyetler
- Kültürel Faaliyetler
- Ticari Faaliyetler
- Çocukların Oyunu
- Uzunma
- Kafe/İklimlendirme Oturma
- Kenarda Oturma
- Kafede Oturma
- Barikta Oturma
- Toplu Taşıma Araç Bekleme
- Ayakta Durma





Pazar günü deniz kenarında vakit geçirme faaliyetleri

Güneyde deniz kenarındaki parkın pazar günü performansını ölçmek için burada ek bir araştırmaya yapıldı.

Pazar günlerinin sevilen bölgesi

Deniz kenarındaki parkın pazar günleri nasıl canlandığını görmek hayli çarpıcıdır. Saat 12.00 - 16.00 arasında kaydedilen ortalama faaliyet sayısı cumartesi gününden 3, hafta içi bir günden ise 5 misli fazladır.

Piknikler ve oyunlar

Gerçekleşen faaliyetlere bakıldığında parkın rekreasyon açısından taşıdığı potansiyel tamamıyla ile ortaya çıkmaktadır. Bir kenarda oturma, piknik ve mangal yapma, saat 12.00 -16.00 arası kaydedilen ortalama faaliyetlerin neredeyse yansını oluşturmaktadır. Parkta daha aktif faaliyetler de gerçekleşmektedir. Oyun oynayan çocuklar veya yüzen insanlar gibi aktif faaliyetlerde bulunanlar yaklaşık dörtte biri oluşturmaktadır. Bu araştırma, çocukların oyun ve hareket ihtiyaçlarının karşılanması ve daha aktif bir yaşam tarzının teşvik edilmesi açısından insanların eğlenebildiği ortak yaşam alanlarının önemini göstermiştir.

Gün içinde artan faaliyetler

Ortaya çıkan şablon öğlen civarında başlayarak, akşama doğru ve gece boyunca artan faaliyetleri göstermektedir. Saat 20.00'de toplam 623 faaliyet kaydedilmiştir. Bu, saat 12.00'deki faaliyetlerin 6 katıdır.

Pazar günü, günün akışı
Kaydedilen faaliyetlerin
toplam sayısı



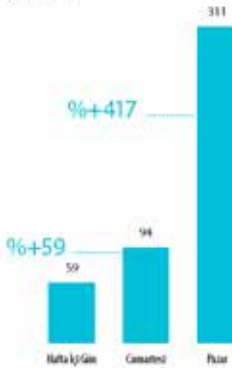
Pazar gününün sevilen bir bölgesi
Daha fazla insan oyun oynamak veya fiziksel etkinlikler gibi aktif faaliyetler için giriyor.



Deniz kenarındaki parka yaya bağlantıları kötü ve zayıf.

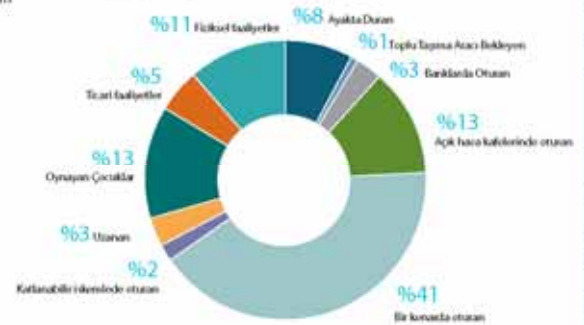
PAZAR GÜNÜ DENİZ KENARINDAKİ PARKTA VAKIT GEÇİRME FAALİYETLERİ

Karşılaştırma: Hafta içi gün, cumartesi ve pazar günlerindeki vakit geçirme faaliyetleri
Saat 12.00, 14.00 ve 16.00'daki kıytların toplam ortalaması



Pazar günü deniz kenarındaki parkta çok sayıda; hafta içi güne ve cumartesiye göre faaliyet düzeyinde ciddi bir artış yaşanmaktadır.

Toplam ortalamanın yüzdesi olarak 12.00 - 16.00 arasında kaydedilen faaliyetlerin dağılımı



Deniz kenarındaki geniş faaliyet yelpazesi parkın rekreasyon için taşıdığı potansiyel gösteriyor



Pazar günü deniz kenarında çok sayıda oturma balıkçısı ele geçerek kendi alanlarını yaratıyor.



Deniz kenar çeşitli gıda ve içecek malzemeleri satan seyyar satıcılar çekiyor.



Ziyaretçiler parktaki oyun alanını ve spor aletlerini kullanıyorlar.

Mevsimsel bir kent

Etkinlikler neşeli bir ortam yaratır, ortak yaşam alanlarına adeta tuz biber katarak kentsel yoğunluğun artmasına katkıda bulunurlar. Kentin canlılığını artırdıkları gibi, kent hayatının kültürel zenginliğini de desteklerler.

Kentsel alanlarda etkinlikler

Etkinlikler; özel günler, belli bir teması olan düzenlemeler veya festivaller biçiminde gerçekleştirilir. İstanbul yıl içinde dini ve kültürel vesilelerle veya özel günler ve yıldönümleri nedeni ile bir dizi festival ve etkinliğe ev sahipliği yapmaktadır. Farklı mevsimlerde

yenilenen etkinlikler gelenekselleşir ve ortak yaşam alanlarının farklı şekillerde kullanımını sağlar.

Yaz ve sonbahar faaliyetlerinin yoğunluğu

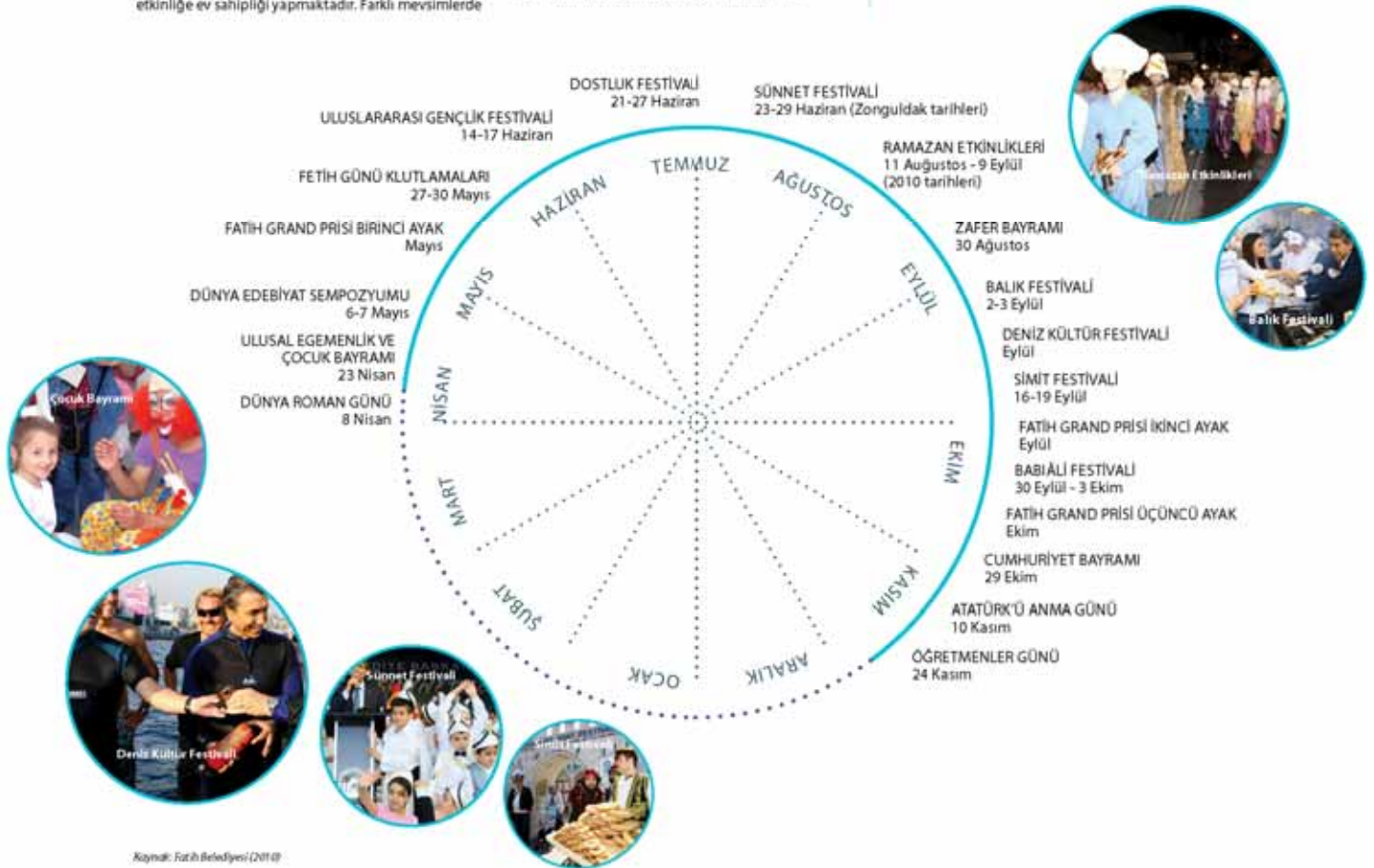
Etkinlik takvimi İstanbul'un en çok ilkbahar, Yaz ve Sonbahar'da aktif olduğunu göstermektedir.



Zengin bir etkinlik ve festival yelpazesi.



Kışın hiç etkinlik olmuyor.



Kaynak: Fatih Belediyesi (2010)

İyi dağılmış açık alanlar

Açık alanlar – Meydanlar ve parklar
Alan büyüklükleri Gehl Architect tarafından tahmin edilmiştir. Araştırma sırasında deniz kenarındaki parkların büyük bölümünde inşaat çalışmaları vardı.





Yeterince kullanılmayan deniz kenarı

Tarihi Yarımada'nın, onun özgün kimliğini oluşturan birçok marifeti vardır ve İstanbul'un suları tarihin başlangıcından bu yana kentte hayati bir rol oynamıştır. Deniz kenarı, kentin atmosferini ve cazibesini güçlendirecek çok önemli bir varlıktır.

Kullanılmayan olanaklar

Canlı ve davet eden bir deniz kenarı insanları çekmek açısından olduğu kadar genelde kentin imajı için de çok yararlıdır. Tarihi Yarımada'nın suya çok yakın olmasının avantajına sahip olduğu bilinmektedir, ancak halen kentin bu avantajından yararlanmasını kısıtlayan birçok parametre mevcuttur.

Bağlantısız deniz kenarı

Birçok unsur kenti sudan ayırmaktadır: Sınırlı sayıda yaya geçidine sahip olan Kennedy ve Ragıp Gümüşpala Caddeleri ciddi bir trafik engeli oluşturmaktadır. Demiryolunun da ancak birkaç yerde alt geçidi vardır. Tarihi ve görsel değerlerine rağmen surlardan da deniz kenarına sınırlı sayıda geçiş bulunmaktadır. Tarihi Yarımada'nın kuzeydoğu ucu Topkapı Sarayı'nın bulunduğu tepede demiryolu tarafından kapatılmaktadır. Bütün bunlar fiziksel ve görsel engel yaratırken, kentin denizle ilişkisini zayıflatmaktadır. Birçok erişim rotasının farkedilmesinin zor olması ve bağlantıların altgeçitler, üstgeçitler ve kapılardan ibaret olması bu durumu pekiştirmektedir.

Deniz kenarında engellenen yürüyüş

Deniz kenarında yürümek müthiş bir deneyim olmalıdır, ancak bunu olumsuz etkileyen unsurlar mevcuttur. Kumkapı Balık Hali ile Sarayburnu arasındaki yürüyüş parkuru pazar günü yürüyüş yapanların ve Kennedy Caddesi'ndeki orta balıkçıların tercih ettiği popüler bir yerdir, ancak araç trafiğinin egroz dumanının ve yüksek gürültü seviyesinden çok etkilenmektedir.

Parkur Sarayburnu yakınlarında sona ermektedir ve buradan Reşadiye Caddesi'ndeki iskelelere kadar denize erişim olmadığı gibi, deniz kenarında olma

duygusu bile yaşanmamaktadır. Deniz kenarındaki parkurun orta kısmındaki yürüyüş Ragıp Gümüşpala Caddesi'ndeki trafikten etkilenmekte ve vapur iskelelerinin karmaşık ortamı stres dolu bir atmosfer yaratmaktadır. Galata köprüsü'nün altına gelindiğinde yürüyüş parkuru deneyimi tamamen ortadan kalkmaktadır. Otobüs durağından sonra nasıl devam edileceğini anlayabilmek için insanların çok dikkatli birer gözlemci olmaları gerekmektedir. Görünen yönlendirme ve bilgilendirme işaretlerinin eksikliği bir yana, tur teknelerine ve batıdaki parklara olan bağlantı yayalar için düşük kalitededir.

Cazip alanların yetersiz kullanımı

Deniz kenarındaki merkezi yerlerin çoğu halkın erişimine kapalı ve deniz kıyısını çekici hale getirmeyen fonksiyonlara ayrılmıştır. Örneğin geniş bir otopark veya arabalı vapur bekleyen araçların park yeri gibi işlevleri yerine getirilmektedir. Bunlar aynı zamanda, kentin çevresini bozmakta ve zaten trafığe doymuş olan Tarihi Yarımada'da daha fazla trafik oluşmasına katkıda bulunmaktadır. Otobüs durakları önemli bir fonksiyonu yerine getirmelerine karşın, deniz kenarındaki deneyime herhangi olumlu katkıda bulunmamaktadır.

Az gelişmiş vakit geçirme boyutu

Deniz kenarındaki parkların dışında oturacak banklar ancak belirli yerlerde mevcuttur. Dolayısıyla deniz kenarındaki ortak yaşam alanlarının insanların davet edecek oturma yerlerine ihtiyacı vardır. Deniz kenarındaki ortak yaşam alanları bakımsızdır ve görünüşleri hiç de çekici değildir. Güneyde deniz kenarındaki parkta bulunan fitness aletleri ve bir oyun parkı haricinde, bu alanlarda çok az eğlendirici faaliyet vardır; genellikle ticari faaliyetler görülmektedir.

Etkileşim eksikliği

Deniz kenarının denizle etkileşiminde zorluklar bulunmaktadır. Suyla ilişkili belirli bir faaliyet olmadığı gibi, denizle bir ilişki de dikkat çekmemektedir.

Kuzeydeki deniz tarafında bulunan binalar, kapalı cepheleri ve çevreleri ile hayli içe dönmüştür: Bunların en önde gelenleri arasında Ticaret Üniversitesi, Zinda Han Otel ve Uluslararası Basın Merkezi olan Sepetçiler Kasrı vardır. Oysa bu fonksiyonlarla ortak yaşam alanlarının birbirlerinden yararlanmaları ve zenginleşmeleri yönünde büyük bir potansiyel mevcuttur.

Güneydeki deniz otobüsü iskelesi bölgesi ve balık hali kapalı ve halkın erişimi bulunmayan yerler olarak algılanmaktadır.



Eğlenme / dinlenme için büyük potansiyel, kent için çok önemli bir keyif unsuru
Marmara Denizi boyunca deniz kenarında yürüyüş parkuru



Denizden ayrılmış durumda
Deniz tarafında erişimi olmayan bölgeler
Deniz tarafındaki meydanlar ve parklar dikkat çekmiyor ve suyla yeterince ilişki kurmuyor
Deniz kenarındaki yürüyüş parkuru kesintilere uğruyor
Denizle ilişkili eğlendirici çok az faaliyet kaydedildi
Binalar içe dönmük ve kapalı fonksiyonlar için kullanılıyor
Cazip alanlar trafikle ilgili fonksiyonlar için kullanılıyor
Cazip yerlerde araç parkı yapılmadı



Kennedy Caddesi

Müthiş bir manzara – ama oturup keyifli piknik yapmak yer yok ve yürüyüş parkurunu trafikten dışarıya yerli ayırtıyor.



Ragıp Gümüşpala Caddesi'nde deniz tarafındaki park.

Halk'ın bağlanacak yerli bir vaha – ama ilmsiz edilmis ve yetersiz görünüyor.

Bağlantısı kesilmiş deniz kenarı yürüyüş parkuru

Deniz kenarındaki yürüyüş parkuru, meydanlar ve parklar

Park presently appears as construction site
Enclosed and inaccessible

Üniversite dışı kapalı ve içe dönük görünüyor;trafik park ediliş araçlarla çevrili bulunuyor.

Deniz kenarındaki meydan düzensiz görünüyor ve denizle teması yetersiz.

Park suyla herhangi bir etkileşim sunmuyor, bakımsızlıktan sıkıntı çekiyor, trafik gürültüsü ve park ediliş turist otobüsleri stresli bir ortam yaratıyor.

Tur tekneleri denizle teması önüyor.

Ulaşlararası Basın Merkezi - Sepetçiler Kasrı'nın çevresiyle çok az etkileşimi var ve içe dönük görünüyor.

İskeleler ağırlıklı olarak transit faaliyetlere sahne oluyor ve vakit geçirme açısından pek fazla seçenek sunmuyor.

Park bir inşaat alanı gibi görünüyor, etrafı çevrili ve erişim bulunmuyor.

Otopark cazip alanları alıyor ve deniz kenarına erişimi engelliyor.

Zinda Han Otel'in çevresiyle çok az etkileşimi var ve içe dönük görünüyor.

Geçit iskele ile deniz arasında çekici olmayan ve neredeyse gözlerden gizli bir bağlantı sunuyor.

Otobüs Durakları kafa karıştırıcı, trafik yoğunluğu ve güvensiz görünürken, denizle hiç temas sunmuyor.

Arabalı Vapur İskelesi cazip alanları ve denizle erişimi engelliyor.

Parkur bitiyor. 5irkeci vapur iskelesini geçene kadar denizle temas yok.

Yürüyüş Parkuru muhtesem bir manzaraya sahip olmakla birlikte, fazla araç trafiği var ve vakit geçirmek için seçenek sunmuyor.

Yürüyüş Parkuru bitiyor ve vapur iskelesinin batısına kadar eğlendirici faaliyetlere erişim bulunmuyor.

Vapur İskelesi yanındaki otoparktan veya otobüs duraklarından denizle temas sağlamıyor.

Balık Hal'i'nde halka erişim veya balıkçılıkla ilgili faaliyetleri izleme olanakları sunulmuyor.

Pirkta suyla ilgili hiçbir faaliyet sunulmuyor.

Etrafı çevrili ve halkın erişimine kısıtlı olarak açık olan alanlar

Deniz kenarındaki yürüyüş parkuru

Deniz kenarındaki yürüyüş parkuru

Su ile erişim

Yaya at geçidi veya yaya at geçidi

Yaya geçidi

Yaya geçidi

Vapur iskeleleri

N

0m 100m 500m 1km



Oturacak yer eksikliği

Dinlenmek yayalara özgü faaliyetlerin doğal bir parçasıdır. Kaliteli oturma olanağı insanlara durup dinlenme, etrafında akıp giden yaşamın keyfini çıkarma ve daha fazla yürüme fırsatı sunar. Oturma yerleri caddeleri sadece transit geçiş alanları olmaktan çıkartır, eğlenmek ve sosyalleşmek için uygun yerlere dönüştürür.

İdeal koşullar

Bir kentin insanları davet eden, sunduğu hoşluklardan ve sosyal dinamiklerinden onların keyif almasını sağlayan bir yer olması gerekir. Ziyaretçilerine ve sakinlerine dost bir kentin en hayati unsurlarından biri oturma olanağıdır. Kaliteli oturma olanağı sağlamak için bir dizi etken dikkate alınmalıdır: Rahatlık, güzel manzara, iyi bir iklim ve elbette diğer insanların izleyebilme olanağı. Bütün bunlar ideal bir oturma olanağı için hayati öneme sahip unsurlardır.

Hayli gelişmiş bir oturma geleneği

Yaşam kendi akışında devam ederken sessizce oturup güneşi hissetmek, bir başka deyişle keyif yapmak Türk kültürünün temel unsurlarından biridir. Oturmak İstanbul'da popüler bir kentsel faaliyettir ve hemen her yerde oturan insanlar görmek mümkündür. Bu açıdan bakıldığında, Tarihi Yanmada'nın caddelerinde oturacak bank sayısının azlığı daha da çarpıcı olmaktadır. Bunun sonucunda "kendi iskemleni kendin getir" kültürü gelişmiştir ve kendi özel taburesinde oturan insanlar cadde ve sokaklarda sık görülmektedir.

Caddelerde bank eksikliği

Seçilmiş cadde, meydan ve parklarda yapılan araştırma sonucunda banklarda yaklaşık 4.315 oturma yeri tespit edilmiştir. Diğer kentlerle karşılaştırıldığında İstanbul'da mükül sayıda bank bulunmaktadır. Ancak bunların çok azı, her gün yürüyen çok sayıda insana doğru dürüst dinlenme olanağı sağlayacak şekilde caddelere yerleştirilmiştir. Özellikle İstanbul'un topoğrafyası

düşünüldüğünde, cadde ve sokaklarda bolca dinlenme olanağı sunulması gerektiği açıktır. Ne yazık ki dik eğimli cadde ve yokuşlarda hiç bank bulunmamaktadır.

Nuruosmaniye Caddesi bu kuralın bir istisnasını oluşturmaktadır. Yakınzamanda yayalaştırılan bu caddede 170 metrede 95 oturma yeri kaydedilmiştir. Bu, yaklaşık olarak 100 merede 56 oturma yeri anlamına gelmektedir. Bu caddeziyaretçilere azami düzeyde avantajlar sağlamaktadır: Bol ve rahat oturma olanağı sunan cazip bir cadde görünümü, güzel bir iklim ve caddedeki yaşamı izleme olanağı vardır.

Bir kenara oturma hayli yaygın

Çoğunluğu parklarda olmak üzere bankların pek çoğu yayalaştırılan caddelerde ve parklarda yer almaktadır. Bu nedenle caddelerde ve meydanlarda bir kenarda oturma çok yaygındır; insanlar ne bulurlarsa üstüne oturabilmektedir. Merdiven basamaklarında, duvarlarda, oyuklarda veya yerde oturan insanlar görmek her zaman mümkündür. Bankların azlığı, örneğin Beyazıt Meydanı gibi oturma yerlerinin az olduğu bir yerde, bir kenarda oturmak zorunda kalanların sayısı kaydedildiğinde ortaya çıkmaktadır.

Dişta kapalı olan üniversite parkının çok sayıda cazip oturma olanağına sahip olması bu dengesizliği daha da çarpıcı kılmaktadır. Farklı oturma tarzları, farklı kullanıcılara hitap etmektedir. İyi donatılmış bir kentsel mekân farklı oturma tarzları sunabilmektedir. Bir kenarda oturma için yaygın olması, bankların bulunmayışının, bir başka deyişle oturacak yeri olmayan bir kentin göstergesidir.

😊 Parklarda bol oturma olanağı var
Yayalaştırılan caddede birçok oturma olanağı sunuluyor

😞 Caddelerin çoğunda bank bulunmuyor
Meydanlarda çok az bank var

Çemberlitaş Meydanı'nda park etmiş 120 araca karşılık, insanların oturabileceği ancak 15 yer kaydedilmiştir
Sirkeci Parkı'nda bir tane bile bank yoktur

Sultanahmet Camii önünde 480 oturma yeri kaydedildi.
Buna karşılık Divan Yolu Caddesi ve Ordu Caddesi'nde 2 kilometrede sadece 18 oturma yeri tespit edildi.
Nuruosmaniye Caddesi'nde 100 metreye 56 oturma yeri düşüyor.



Özel taburelerinde oturanlar birbiriyle sohbet eder, her yarıdan dışarıya keyifli çıkartan insanlar caddelerdeki sık görülen bir manzara.



Beyazıt Meydanı
İstisnai çok "oturulabilir" bir kentsel ve bir kenarda oturmak sık görülür, ancak insanların daha rahat oturacak yerlere ihtiyacı bulunmaktadır

BANKLARDAKİ OTURMA YERLERİ

Karşılaştırma: Hektar başına banklardaki oturma yeri sayısı



Seçilmiş cadde, meydan ve parklardaki banklar tespit edilmiştir.

Parklardaki banklar

Seçilmiş meydan, park ve caddelerde oturma yeri sayısı

Caddelerdeki banklar % 5 (206)

Meydanlardaki banklar % 10,5 (450)

Parklardaki banklar % 71 (3,055)

Bütün oturma yerlerinin % 60' ı üç büyük park bölgesinde bulunuyor

Analizdeki Parkları Çizim

- 1-2 oturma yeri per seki
- 3-4 oturma yeri per seki
- 5-10 oturma yeri per seki
- 11-15 oturma yeri per seki
- 16-20 oturma yeri per seki
- 21-30 oturma yeri per seki
- 31-40 oturma yeri per seki
- 41-50 oturma yeri per seki
- 51-100 oturma yeri per seki
- 100'den fazla oturma yeri per seki



Yaygın kafelerde oturma olanağı

Seçilmiş meydan, park ve caddelerde oturma yeri sayısı







öneriler



İstanbul'un sesleri

'Bir düşünüm var...'

Ben düğümde Tarihi.
Yarımadanın tarihi dokusunu
koruyarak gelecek nesillere
devredilebilirliği görüyorum.



Erhan OFLAZ

"Sultanahmet bana bir huzur duygusu veriyor..."

Burası 4 imparatorluğa başkentlik yaptı ve şimdi de insana huzur veriyor. Gelecek nesiller için korunması gerekiyor. Bir zamanlar burada yaşamış pek çok farklı uygarlığın arkeolojik kalıntılarını çıkartmak için çalışıyoruz. Bu çalışmanın düzeyleri geleceğe taşıyacak önemli bir proje ile sonuçlanacağını umut ediyorum."

Erhan OFLAZ
Fatih Bekir Sıynal Eski Başbakan Yardımcısı

Benim düğüm binlerce yıl önce
çocukların oynadığı yerlerde
bugün de çocukların oynamaya
devam edebilmesidir.



Sibel BULAY

"Arkeologlar yeni hazineleri ortaya çıkarttıkça biz de tarihi öğrenmeye devam edeceğiz. Bence burada yaşayanlar ve tüm dünyadan burayı ziyarete gelenler Tarihi Yarımada'nın keyfini onun kültürü, tarihi, doğal çevresi ile uyum içinde ve her zaman canlı, yaşayan bir kent olarak çıkartmaya devam edebilmeliler."

Sibel BULAY
İMSAKI Türkiye - Sütlüce İki Birlikte (Harem Örneği)
Yüksek Kurul Üyesi



Benim bir düşüm var. Her şeyin şimdikiinden farklı olabileceğini size göstermek istiyorum. Bu, insanları yürümeye, bisiklete binmeye hatta atıyorlarsa kentin içinde ata binmeye teşvik edilecek olacak.

Kevser ÜSTÜNDAG

"Gelecekte ulaşım öyle planlanmalı ki, insanlar işe, okula veya nereye gitmeye ihtiyaç duyuyorsa oraya eşit koşullarda gidebilmeli. Türkiye bugün var olan bireysel ulaşım yaklaşımı ve bütün o araçlar için şimdiki kadar yüksek bir bedel ödedi. Bu trafik kültürünü değiştirebilmek için öncelikle tutumların değişmesi gerekiyor. Özellikle değişim noktaları olmak üzere bütün taşıma yöntemlerini birlikte, bağlantılı ve bütün bir sistem olarak düşünmeliyiz. Örneğin Tarihi Yarımada'da bisiklete binmek isteyen insanlar bisikletlerini vapura sokamıyorlar.

Ayrıca İstanbul'da bisiklete binmekten bahsederken insanlar topografyadan da şikâyet ediyorlar. İstanbul'un dışında 5 küçük adamız var ve buralarda araçlar olmadığı için bol bol bisiklete biniliyor. Kimse de tepelerden şikâyet etmiyor. Bu adalardan bazı şeyleri İstanbul'a aktarmak isterdim."

Prof. Dr. Kevser ÜSTÜNDAG

Mimar Sinan Üniversitesi Şehircilik ve Bölgesel Planlama
Bölümü Öğretim Üyesi



Yeni insanlarla turistlerin birbirine karşmasını, herkesin birbirinden yararlanabilmesini ve buranın herkes için canlı, yaşayan bir yer olmasını istiyorum.



Şehir Planlama Bölümü Öğrencisi

"Kentin tarihi kısımlarındaki turizm yoğunluğu büyük bir sorun oluşturuyor. Bazı yerlerde o kadar yoğunlaşıyor ki buralarda sadece turistleri veya turizmle ilgili insanların görebiliyorsunuz. Bu, o bölgeyi daha az canlı kılarken, orada yaşayanlar için de ziyaret edilecek ilginç bir yer olmaktan çıkartıyor. Bu da turistler için kötü oluyor, yerleşik insanları göremiyor, tanıyamıyorlar

Ben turistik bölgeyi bütün Tarihi Yarımada'yı kapsayacak şekilde genişletmek ve bugün sadece turizme dayanan alanlara yerel fonksiyonlar eklemek istiyorum.

Bu yapılabilsse ve yeni ortak yaşam alanları ortaya çıkartılırsa farklı insanlar bir araya gelip birbirlerini kabul etmeye başlayabilirler. Ben böyle bir yerde yaşamak isterim. Eşimle Tarihi Yarımada'da bir evim olmasını ve çocuklarımızı burada büyütmeyi isterim."

Şehir Planlama Bölümü Öğrencisi



Herkes İçin Erişilebilir Bir Kent

Her gün daha fazla kentli aktif ve zengin bir toplumsal yaşamın merkezi bölgelere katacağı değeri kabul ediyor. Toplumsal yaşam yavaş yavaş; konutların değerini artıran, işleri geliştiren ve kent merkezlerini kalkındıran bir ekonomik araç olarak görülmeye başlıyor.

Halkın ve halkın ihtiyaçlarını öne çekmek genel odayı da tekrar belirler ve fazladan olumlu kazanımlar elde edilmesini sağlar. Odayın yeniden belirlenmesinin yan etkileri güvenli, sürdürülebilir, canlı, çekici ve sağlıklı kentlerdir.

Sürdürülebilir kentler

Kentlerde sürdürülebilirlik ulaşım konularıyla yakından bağlantılıdır. Sürdürülebilir bir ulaşım sistemi yürümeye, bisiklete ve son derece etkin bir toplu taşıma sistemine odaklanır. Bu üç temel ulaşım tarzı uzun vadeli sürdürülebilir bir trafik sisteminin ana unsurlarıdır. Bu nedenle araç trafiği ile bu üçü arasında mükül bir denge sağlamak gerekmektedir.

Sağlıklı kentler

İnsanların uzun mesafelere bile yürüyebilecekleri veya bisikletle gidebilecekleri; yürümenin ve bisiklete binmenin keyif veren etkinlikler olduğu kentlerde halkın sağlığı genel olarak daha iyi olur ve sağlık hizmetlerinde tasarruf sağlanır. Kopenhag'da her

gün insanların % 37'si bisikletle, % 4'ü yürüyerek, % 26'sı kendi aracıyla ve % 33'ü toplu taşıma araçlarıyla işe gitmektedir. Böyle bir kentte yapılan araştırmalar, böyle olmayan bir kente kıyasla, insanların 7 yıl daha uzun yaşadığını, geneleşlik durumlarının iyileştiğini ve sağlık hizmetleri için yapılan harcamalarda önemli oranda tasarruf sağlandığını göstermiştir.

Güvenli kentler

Geceleri de çok sayıda insanın bulunduğu kentler genel olarak güvenli yerler olarak algılanır. Kaldırımlarda yürüyen veya bisiklet yolunda bisiklete binen insanlar, sık çalışan tramvay veya otobüsler ortamın sürekli gözetim altında olduğu anlamına gelir. Kentte yaşayan, ona önem veren ve kasınlık bastıktan sonra da onunla ilgilenen insanların bulunması ve yürürken insanların yakında olduğunu gösterecek şekilde pencerelerden ışıkların gelmesi de önemli etkenlerdir.

Akşamları yemeğe çıkan, parklara giden, yürüyüşe çıkan insanlar; dükkânlar kapanınca yaşamın bitmediği, akşamları da bir hayatı olan kentin göstergesidir.

Cazip kentler

İnsanlar yürümeye, bisiklete binmeye ve ortak yaşam alanlarında vakit geçirmeye davet eden kentlerin bu alanlardaki kalite düzeyini yükseltmeye odaklanması gerekir. Ancak bu yapılırsa insanlar yürümeye, bisiklete binmeye veya buralarda vakit geçirmeye davet edilebilirler. Cazip olmayan yerler çok az insanı, gerçekten dinlenmeye ihtiyacı olan yaşlıları veya çocuklu aileleri çeker. Buna karşılık cazip yerler kenti yaşamaktan keyif alan çeşitli insanları çeker; buralarda türlü etkinlikler ve performanslar yer almaya başlar.

Yaşayan kentler

Günün değişik zamanlarında insanların yürüdüğü, bisiklete bindiği, konduğu, etrafını seyrettiği, koştuğu, bir şeyler sattığı, bir şeyler satın aldığı, oyun oynadığı ve çeşitli etkinliklerde bulunabildiği ortam bir kent için hayati öneme sahiptir. Böyle bir kentin keyfini çıkartmak için geniş bir yelpazede farklı insanlar bir araya gelir ve burada yaşamaktan gurur duyar.



Sürdürülebilir Kent



Cazip Kent



Yaşanabilir Kent



Güvenli Kent



Sağlıklı Kent

Zihniyet değişimi

Tarihi Yarımada topoğrafyanın, ilgi uyandıran caddeler ve sokakların, homojen bir biçimin, büyük anıtların, sanat eserlerinin, deniz kıyısının, vs oluşturduğu özgün bir kompozisyonudur. Ancak Tarihi Yarımada'nın sunduğu deneyim bugün araç trafiğinin işgali ile tehlikeye düşmüştür. Bu durum sadece yaşanan deneyime değil, bölgenin genel kalitesine büyük zarar vermektedir.

Benzersiz potansiyeller

Tarihi Yarımada kaliteleri, yaşlan ve yanmada boyunca yarattıkları sinerji ile benzersiz olan bir dizi olağanüstü potansiyele sahiptir. Bu potansiyellerin daha fazla geliştirilmesi ve ilerki sayfalarda anlatılacağı gibi ziyaretçilerin erişimine açılması gerekmektedir.

Zorluklar

Tarihi Yarımada'nın karşı karşıya bulunduğu bir dizi zorluk daha önceki bölümlerde aktarılmıştır. Bunların en önemlisi kentin her caddesinin, seridinin ve meydanının araç trafiği tarafından istila edilmesidir. İstanbul trafikle ve araç park yerleriyle dolmuş taşınmıştır ve bunlar, kentin yürümek ve eğlenmek için cazip bir yer haline getirilmesinin önünde bir engel oluşturmaktadır. Ortak yaşam alanlarının kalite düzeyini yükseltmek için trafik dengesiyle çözümler üretmek şarttır. Marmara Tüneli'nin devreye girmesiyle Tarihi Yarımada'nın ve özellikle Kennedy

Caddesi'nin trafiğinde gerçekleşmesi beklenen artış (60.000'den fazla araç) kabul edilebilir bir düzey değildir. Böyle bir artış toplumsal yaşam için koşulların daha da kötüleşmesine neden olacaktır.

Nasıl ilerlemeli?

Bölgede çalışan farklı birimler birleştirilecek toplu ve ortak bir vizyon geliştirilmelidir. Tarihi Yarımada nasıl deneyimlenmelidir? Orada yaşayanlar için neler isteniyor? Ticaret ve ticari faaliyetler için, turizm için neler isteniyor? Daha önemlisi, bu vizyonu nasıl bir entegre ulaşım ağı destekleyebiliriz? Toplu ulaşım, yürümeye, bisikletle binmeye ve araç trafiğini bütünsel olarak düşünmek gerekmektedir.

İlerki sayfalarda, Tarihi Yarımada'nın potansiyellerini açığa çıkaracak, insanların bunları deneyimlemesini ve keyfini çıkarmasını sağlayacak bir dizi strateji önerilmektedir.

"Erişilebilir bir kent" yaratalım

Tarihi Yarımada mükemmel bir deneyim sunmalı ve bu deneyimi herkes kolayca yaşayabilmelidir!

Tarihi Yarımada hem orada yaşayan ve çalışanlar, hem de ziyaretçiler için kolayca ulaşılabilir olmalıdır. Birçok düzeyde erişilebilir olmalıdır. İçinde rahatça hareket edilebilmeli, bir yerden bir yere kolayca gidilebilmeli; ortak yaşam alanları, binalar, etkinlikleri ve öyküleriyle kent insanlara kendini açmalıdır.

Deneyimi güçlendirmek ve tüm duyarlarla yaşanacak bir kent için, insani hareket etme ve algılama yollarına daha fazla odaklanmak gerekiyor. İnsanlar modern çağlarda değişmemiştir. Temel ihtiyaç ve duygularımız dünyanın her yerinde aynıdır. Biz duyarlı ve yavaş hareket eden canlıyız. Ortalama olarak 5 km hızla ve göz hizası olarak 1 metre 70 santim yükseklikte yürürüz. Dolayısıyla Tarihi Yarımada'da deneyimler, davranışlar ve iletişim üzerinde çalışırken çıkış noktamız bu biyolojik özelliğimiz olmalıdır.



Dolaşmak çok zor - yavaş veya küçük bir çocuksanız imkânsız.



Araçlar hemen her yere park ediyor ama yine de kendi mobilyalarını kullanarak vakit geçiren kişiler yaratılabilir.



"Herkes İçin Erişilebilir Bir Kent Yaratalım"



Yayalara odaklanan bir kent

- Trafiklin sakinleşmesini teşvik edin
- Yürümeyi teşvik edin
- Toplu ulaşımı teşvik edin
- Bisiklete binmeyi teşvik edin



Özgün ve eğlendirici bir kent

- Canlı bir deniz kıyısını teşvik edin
- Ortak yaşam alanlarının çekici hale gelmesini teşvik edin
- Entegre bir tarihi teşvik edin



Farklılıkları içeren ve davet eden bir kent

- Çok fonksiyonluluğu teşvik edin
- Çeşitli faaliyetleri teşvik edin



Yaya odaklı bir kent



Özgün



Farklılıkları içeren ve davet eden bir kent



Trafiğin sakinleşmesini teşvik edin

Trafiğin negatif etkisini sınırlayın!

- Halen yarımada otomobillerin egemenliği altındadır ve caddelerin çoğu gelen trafik için koridor işlevi görmektedir. Kent sel kaliteyi desteklemek, gürültü ve duman seviyesini azaltmak için mevcut araç sayısını indirme yönünde aksiyonlar alınmalıdır.
- Kimin yarımadaya hangi amaçla aracıyla gittiğini belirlemek için bir trafik araştırması ve analizi yapılmalıdır.
- Trafiğin hacmi azaltılmalı ve yayalara yüksek öncelik verilerek denge adım adım düzeltilmelidir.
- Yarımadada trafiği düzenlemek amacıyla araç girişi paralı olabilecek bölge oluşturulması konusu araştırılmalıdır.
- Kurnkapı'nın güneyinde yapılması planlanan araç tüneli için bir çevre etki değerlendirmesi (ÇED) ve bir sosyal etki değerlendirmesi yapılmalıdır.
- Var olan trafik engelleri çözülmeli, Ragıp Gümüşpala Caddesi, Reşadiye Caddesi, Kennedy Caddesi, Atatürk Bulvarı, Ordu Caddesi ve Sehzedebaşı Caddesi gibi geniş caddelerdeki trafik azaltılmalıdır.
- Güvenliği artırmak hız sınırlamaları güçlendirilmelidir.
- Merkezi kent alanında trafik yaratan, Kennedy Caddesi'ndeki arabalı vapur iskelesini yerinin değiştirilmesi düşünülmelidir. İskele nedeni ile halen deniz kıyısında değerli alanlara araç park edilmektedir.
- Çevresine saygı göstermeksizin araba kullanan ve park eden şoförlerin mevcut davranışlarının düzene sokulabilmesi için trafik kültürünün değişmesini teşvik edin.

Tarihi Yarımada'da araç parkları konusunda bir politika geliştirin

- Araç parkları kentin halen görsel olarak baskın ve alanları tüketen bir özelliği konumundadır ve Tarihi Yarımada'da trafik seviyelerini artırmaktadır. Araçlar her yere park edilmektedir. Kaldırımlarda, meydanlarda, parklarda, camilerin çevresinde, deniz kıyısında, boş alanların olduğu her yerde

park edilmiş araçlar görmek mümkündür. Oysa Tarihi Yarımada esas olarak yürüyerek keşfedilmesi gereken bir yerdir özel araçlar dışında bırakılmamalıdır.

- Tarihi Yarımada'daki genel park etme şablonları tespit edilmelidir.
- Araç parklarının ciddi şekilde bozduğu, yaşanan deneyime, çevreye ve anıtlara zarar verdiği ortak yaşam alanları belirlenmelidir.
- Ana caddelerde ve bağlantı yollarında kenara park eden araç sayısını azaltmak ve en önemli ortak yaşam alanlarında park etmeyi kaldırmak için uzun vadeli bir plan hazırlanmalıdır (Örneğin Sultanahmet'te özellikle Sultanahmet Camii'nin çevresinde, Beyazıt Meydanı'nda, Çemberlitaş Meydanı'nda ve deniz kenarında).
- Tarihi Yarımada'nın eteklerinde bir otopark halkası kurmanın mümkün olup olmayacağı araştırılmalıdır (Örneğin Atatürk Bulvarı'nda ve/veya otopark yapmaya elverişli dış surlardaki mekânlarda).
- Temel giriş noktalarıyla ilişkili yerlerde verimli yüksek otoparklar oluşturulmalı ve bunların yürüyüş rotalarına, toplu taşıma araçlarına yakın rahat transit geçişyerleri olmaları sağlanmalıdır.
- Görsel kalite yükseltilmeli ve ortak yaşam alanlarıyla zemin tat fonksiyonları entegre edilmelidir.
- Sürücülerin kolayca erişebilecekleri otoparkları bulmalarını sağlayacak anlaşılar ve bilgi veren bir otopark sistemi oluşturulmalıdır.
- Tarihi Yarımada'daki park etme kapasitesi fiyatlandırma ile kontrol edilmelidir. Fiyatlandırma talebe göre olmalı, sürücüler gerekli fiyatı ödedikleri takdirde daima park yeri bulabilmelidir.

Turizm trafiğinin etkisini aşgari düzeye indirin

- Bugün yarımada'daki cadde ve meydanlarda turist otobüslerinin ciddi bir etkisi vardır. Kapalıçarşı Sultanahmet civarındaki dar sokaklardan otobüsler geçmektedir. Çemberlitaş gibi meydanlar turist otobüslerinin park yeri olarak kullanılmakta ve bütün bölge olumsuz etkilenmektedir.

- Turist otobüslerinin Tarihi Yarımada'daki hareketleri analiz edilmeli gelecekte ilgili tahminler yapılmalıdır. Turistleri belirli noktalar arasında taşımak açısından turizm sektörünün özel sorun ve ihtiyaçları araştırılmalıdır.
- Turistleri yolcu gemilerinden Tarihi Yarımada'ya taşımak için otobüs dışında alternatif yollar araştırılmalıdır (örneğin deniz yoluyla).
- Turistleri Tarihi Yarımada'da dolaştıracak alternatifler üzerinde çalışılmalıdır (örneğin minibüsler, hafif tren, yürüyerek veya gelecekteki bisiklet yollarında bisikletle, vs).
- Cadde ve sokaklarda yön bulmayı kolaylaştıracak bilgi işaretleri artırılmalıdır. Böylece turistler de kısa mesafeleri yürümeye teşvik edilebilirler ve kenti daha iyi yaşama fırsatı bulurlar.
- Toplu taşıma altyapısı ziyaretçilere tanıtılmalıdır. Rotalar, biletler ve ulaşım değişim noktaları hakkındaki bilgiler basitleştirilmelidir.
- Toplu ulaşım da bilet sistemi basitleştirilmeli, 24 saatlik biletler uygulamaya konulmalıdır. Tramway, otobüs, metro, tren vs biletleri bütünlüştürülmelidir.

Öneriler: Stratejiler – Yaya odaklı bir kent

Sakin trafikli bir kent



Galata Köprüsü'nde daha az araç

Sirkeci – Harem arabalı vapur iskelesi, Tarihi Yarımada'ya giren araç sayısını sınırlamak için oluşturulması önerilen paralı giriş bölgesinin dışına çıkartılmalıdır.

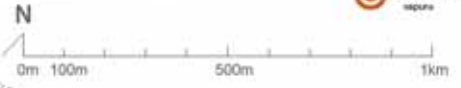
Paralı giriş bölgesinin hemen dışında, Tarihi Yarımada'ya ana giriş noktalarıyla bağlantılı olarak daha büyük otoparklar kurulması önerilmektedir. Buralardan toplu taşıma araçlarına kolay ve hoş bir transfer sağlanmalı ve güçlü yaya bağlantıları sunulmalıdır.

Giriş ücreti Yenikapı'daki deniz otobüsü iskelesinden gelen araçları da kapsamlı ve Tarihi Yarımada'nın dışına, doğuya ve kuzeye yönlendirilmelidir.

Asya'dan yapılması planlanan araç tünelinin deniz kıyısında çevre üzerinde ciddi düzeyde olumsuz etkileri olacağı tahmin edilmektedir. Bu girişimin sonuçları şunlar olacaktır:

- > Kent denizden daha fazla ayrılacaktır
- > Yarımada'ya daha fazla araç trafiği girecektir
- > Deniz kenarındaki parka çok zarar verecek değişiklikler olacaktır.

- Önerilen paralı giriş bölgesi
- Gelen trafik akışı
- Azalmış trafik akışı
- Otoparklar
- Sirkeci – Harem arabalı vapuru



N

GELECEKTEKİ ARAÇ TÜNELİ



Yürümeyi teşvik edin

Güçlü bir yaya ağı geliştirin!

Tarihi Yarınada halen kentin daha geniş bölümlerini devreye sokacak, bilgi veren, anlaşılabilir bir yürüyüş rotaları ağına sahip değildir. Çekici, rahat ve sürekli bir yürüyüş rotaları ağı insanları yürümeye ve yarımadayı deneyimlemeye davet edebilir.

- Yaygın ve rafine bir yürüyüş rotaları ağı oluşturulmalıdır.
- Tarihi Yarınada'ya davet eden ve erişilebilir giriş noktaları olmalıdır.
- Kentin bağlantılı olması sağlanmalı ve eksik bağlantılar kurulmalıdır.
- Deniz kenarına kuzey güney bağlantıları güçlendirilmelidir.
- Kapalıçarşıya bağlantı sağlayan Çemberitaş ve Nuruosmaniye Caddesi gibi önemli geçişlere bağlantılar iyileştirilmelidir.
- Var olan yaya geçitleri sinyaller ve işaretlerle iyileştirilmelidir.
- Yaya geçişlerinin önündeki engeller kaldırılmalı Ragıp Gümüşpala Caddesi ile Kennedy Caddesi'ndeki dönüş şerhleri kaldırılmalıdır.
- Yaya alt ve üst geçitlerinin yerini yeni yola aynı seviyedeki yaya geçitleri almalıdır.
- Kilit önemdeki kavşaklarda ve stratejik lokasyonlarda yayaların en çok kullandıkları geçişlerin yerine doğrudan, basit ve açık yaya geçitleri yapılmalıdır.
- Trafik kesişme noktalarında yayalara özel sinyaller sağlanmalıdır.
- Geçit noktalarında yayaların bekleme süresi sınırlandırılmalıdır.
- Herkes için erişilebilirlik sağlanmalıdır. Buna yaşlılar, engelliler, küçük çocukları olan veya bebek arabası süren ebeveynler de dâhil olmalıdır.
- Seviye farkları azaltılmalı, kaldırımlarda yüksek butonlardan ve basamaklardan kaçınılmalıdır.

Caddeler için özgün karakterler geliştirin!

Yürüme ağının yönlendirme kalitesini iyileştirmek

için caddelerde yeni bir sınıflandırma yapılabilir; farklı caddeler için farklı kullanımlar tercih edilirken caddeler arasında bir hiyerarşi oluşturulabilir.

- Caddelerin plan ve kullanımları, kullanıcılar arasında iyi bir denge sağlayacak şekilde gerçekleştirilmeli ve caddeler arasında bir hiyerarşi oluşturulmalıdır.
- Caddeler için farklı kimlik ve karakterlerin gelişimi desteklenerek çeşitlilik sağlanmalı ve işaretlerle iyi bilgilendirme güçlendirilmeli ve böylece "bir yer duygusu" oluşturulmalıdır.
- Değişik deneyimler sunan bir kent yaratılmalıdır.
- Bütün caddelerde yayaların önceliği artırılmalı ve yürümek için iyi koşullar sağlanmalıdır.
- Yaya caddeleri, yaya öncelikli caddeler ve her türlü ulaşımı destekleyen caddeler gibi farklı tipteki caddeler için kategorik isimlendirme geliştirilmelidir.
- Ring yolları ve beleyici caddeler, yürümek ve bisiklete binmek için iyi koşullar sunan yeşil bulvarlara dönüştürülmelidir.
- Caddelerin sadece ulaşım için kullanılmaması, aynı zamanda buluşma yerleri olmaları ve geniş bir yelpazede eğlendirici olanaklar sunmaları sağlanmalıdır.
- Gereken yerlerde kaldırımlar genişletilmelidir.
- Yürümeye ve sokak mobilyalarına ayrılmış alanlar oluşturulmalıdır.
- Kesişim noktalarında kaldırımla yolu aynı seviyeye getirecek alçaltılmış kenar taşları yapılmalıdır.
- Zeminin bakımı iyi yapılmalı, yaya dostu olmalıdır.
- Kaldırımlardaki caddeler unsurları yeterli serbest yürüme alanı sağlayacak şekilde düzenlenmelidir.
- Kaldırımları dar yan yollarda devam ettirerek gereksiz kesintilerden kaçınılmalıdır.
- Cazip ve güvenli rotalar oluşturulmalıdır.
- Yeterli ve davet eden caddeler aydınlatması yapılmalıdır.
- İklim koşullarına karşı koruma sağlanmalı, yağmur suyunu çekecek yeterli sayıda izgara olmalıdır.

- Yürüyüş rotaları boyunca zemin kat cephelerinin canlı ve aktif olması sağlanmalıdır.
- Metal kepenklerin baskın etkisinin nasıl azaltılacağı ve zemin kat cephelerinin mesai saatleri dışında da nasıl aktifleştirilebileceği araştırılmalıdır.
- Yaya rotaları boyunca vakit geçirme ve dinlenme olanaklarını teşvik edin.
- Yaya rotaları boyunca ölçeğini ve mekânsal deneyimleri yaşamalarını destekleyin.
- Kentin sunduğu olanaklardan yararlanılmasını sağlayacak, yürüyüş parkuru olmaya uygun, rekreasyon imkânı sunacak rotalar oluşturulmalıdır (örneğin deniz kenarında, deniz surlarında ve dış surlarda).
- Tarihi Yarınada'daki genel yürüyüş ağı ile güçlü bağlantılar kurulmalıdır.

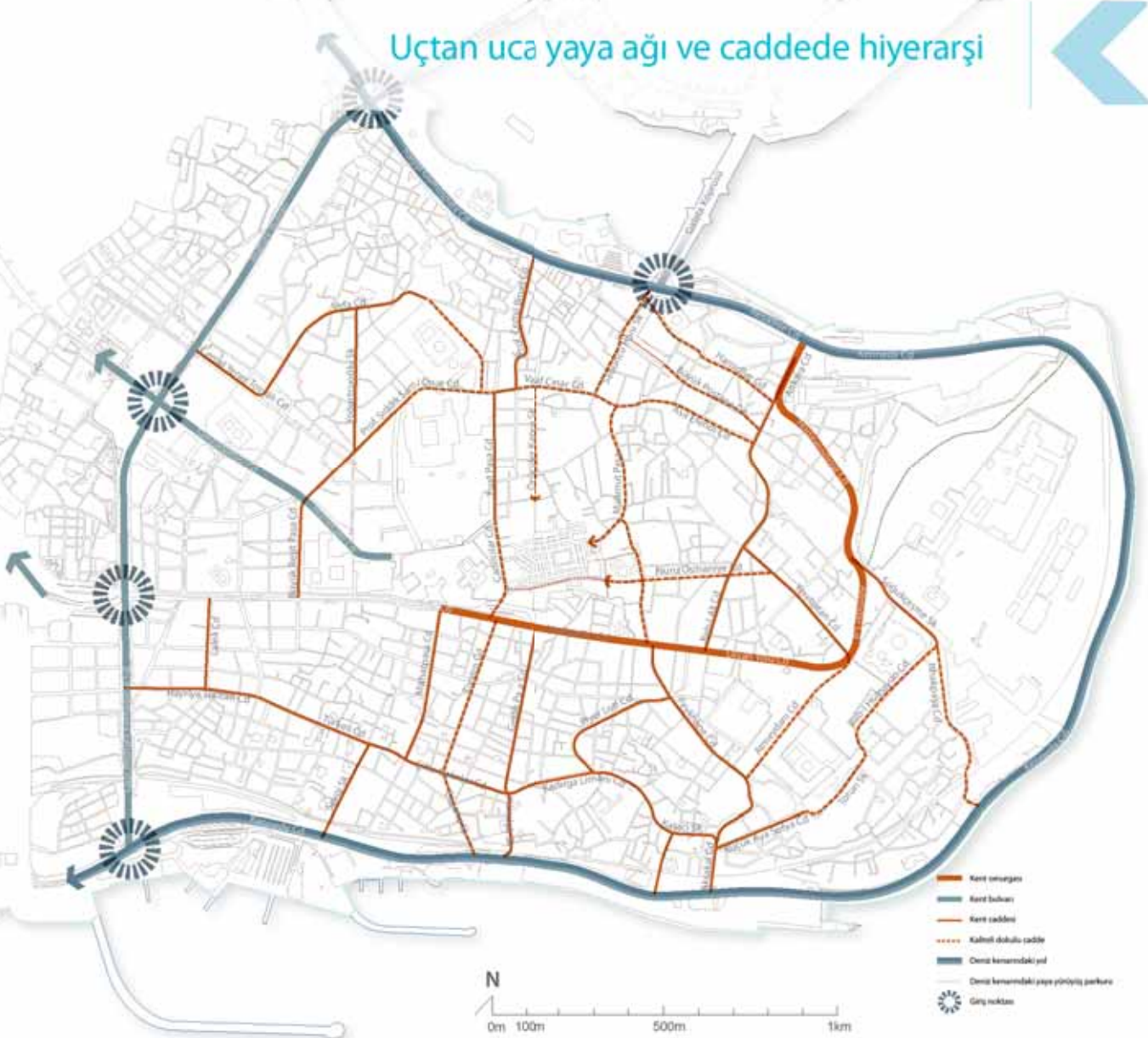
Yön ve yol bulma olanaklarını iyileştirin!

Tarihi Yarınada'ya gelen ve orada dolaşan ziyaretçiler önemli yerlere, yerel ilginç noktalara ve hazinelere nasıl gideceklerini rahatlıkla öğrenebilmeli ve kendilerini yönlendirebilmelidir.

- Entegre bir yol bulma sistemi yürürlüğe sokulmalı, bu hem sokak işaretlerini hem de insanları yarımadada yönlendirecek, öykü anlatan unsurları içermelidir.
- Ziyaretçilere kolay okunan haritalar sunulmalıdır.
- Temel rotalar üzerinde kolayca tanınacak kentsel unsurlar oluşturulmalıdır (örneğin karakteristik bankalar, sanat eserleri, belli kaldırım taşları, ışıklandırma, yeşillik, vs).
- Topoğrafik yapıdan yararlanılarak yönlendirme için özel yerler oluşturulmalıdır.
- Kent içinde ve mahallelerde ziyaret edilen önemli yerlere bakan odak noktası bölgeler oluşturulmalıdır.

Seviye farklılıkları azaltılmalı, kaldırımlarda yüksek kaldırım butonları veya merdivenlerden kaçınılmalıdır.

Uçtan uca yaya ağı ve caddede hiyerarşi





Toplu taşımacılığı teşvik edin

Toplu taşıma sistemini geliştirin!

Toplu taşıma araçları, özel araç kullanımına karşı çekici ve güçlü alternatif olmalıdır. Genişletilmiş bir toplu taşıma ağı erişimi güçlendireceği gibi yeni bağlantıları teşvik edecektir.

- Tarihi Yanmada'da transfer ve hat değişimlerine odaklanarak iyi transit merkezler geliştirilmelidir.
- Toplu taşıma sistemi yeniden düşünülmeli; kentte ve kent çevresinde rotalara sahip bir sistem geliştirilmelidir.
- Tarihi Yanmada'nın merkezine ve çevresine hizmet vermek üzere iki tramvay ring hattı olmalıdır.
- Ağır demiryolu hizmeti Yenikapı'dan Sirkeci'ye taşınmalı ve bölge başka amaçlarla kullanılmalıdır.
- Tramvay ağı Tarihi Yanmada boyunca elektrikli otobüs hizmetleri ile tamamlanmalıdır.
- Dış ring hattı Kennedy Caddesi, Ragıp Gümüşpala Caddesi ve Atatürk Bulvarı'ndan geçecek tek otobüs hatlarıyla tamamlanmalıdır.
- Tramvay hatları geceleri güvenli rotalar sunarak kentin can damarları işlevini görebilir.
- Tarihi Yanmada'nın merkezindeki otobüs hatları kaldırılmalı, Kennedy Caddesi ve Ragıp Gümüşpala Caddesi'ndeki hatların sayısı azaltılmalıdır.
- Ragıp Gümüşpala Caddesi ve Ordu Caddesi'ndeki otobüs durakları, temel giriş noktalarıyla bağlantılı olacak şekilde Tarihi Yanmada'nın dışına alınmalıdır. Böylece çevre üzerindeki olumsuz etki azalacaktır.
- Toplu taşıma merkezleri, duraklar ve değişim noktaları; herkesin kolayca ve rahatça erişebileceği, görsel kalitenin yükseleceği şekilde iyileştirilmelidir. Hatlar, bekleme süreleri gibi konulardaki bilgiler kolayca erişilebilir olmalıdır.
- Hatlar, bekleme süreleri ve yerel bilgileri içerecek, kolay erişilebilecek bir bilgilendirme sistemi oluşturulmalıdır.
- Yaklaşık 300 - 400 metre aralıklarla duraklar olmalı ve bunlar kentin önemli ziyaret rotaları (yaya rotaları, deniz surları, önemli fonksiyonlar, hat değişim noktaları) ile ilişkili olarak

konumlandırılmalıdır.

- Planlanan raylı hat için Beyazıt Meydanı'nda ek bir durak yapılması konusu araştırılmalıdır. Böylece bu önemli merkezi alana yeni bir erişim noktası sağlanabilecektir.
- Tramvay platformunun tasarımı tekrar düşünülmeli, kentte daha iyi bütünleşecek ve engel etkisi yaratacak bir form geliştirilmelidir. Ayrıca daha esnek bir ödeme sistemi de araştırılabilir.
- Engel etkisini azatlamak açısından, tramvay hattının etrafındaki bariyerlerin gerçekten gerekli olup olmadığı araştırılmalıdır.
- Beşadiye Caddesi'ndeki vapur iskeleleri, yeni bir ana iskele için birleştirilebilirler. Onlardan boşalacak alanlar daha rekreasyona ve vakit geçirmeye yönelik amaçlar için kullanılabilir.

Bisiklete binmeyi teşvik edin

Bisiklet yolları ağı oluşturun!

Bisiklete binmek, tarihyanmadadaki kısa mesafeli yolculuklarda alternatif bir ulaştırma biçimi olarak desteklenebilir. Küçük ölçekli eşya taşıma işlerinde veya eğlenceli faaliyetler kapsamında da bisiklet kullanmak mümkündür.

- Trafikî sakinleştirme planına paralel olarak Tarihi Yanmada'nın doğal konturları içinde seçilmiş caddelerde (örneğin Kennedy Caddesi, Ragıp Gümüşpala Caddesi, Şehzadebaşı Caddesi ve Ordu Caddesi) bisikletlere ayrılmış alanlar oluşturulabilir.
- Deniz kenarındaki yürüyüş parkurunda ve eski demiryolu raylarının geçtiği yerlerden yararlanarak deniz surları boyunca bisiklet yolları oluşturulmalıdır.
- Adnan Menderes /Atan Bulvarı ve Turgut Özal Millet Caddesi gibi besleyici caddelerde bisiklet yolları oluşturulmalı, Beyazıt Meydanı ve Üniversite gibi stratejik odak noktaları birbirine bağlanmalı ve bisikletle yolculuk desteklenmelidir.
- Atatürk Bulvarı ve Atatürk Köprüsü ile Galata Köprüsü ve yapılacak metro köprüsünde de bisiklet yolları olmalıdır.

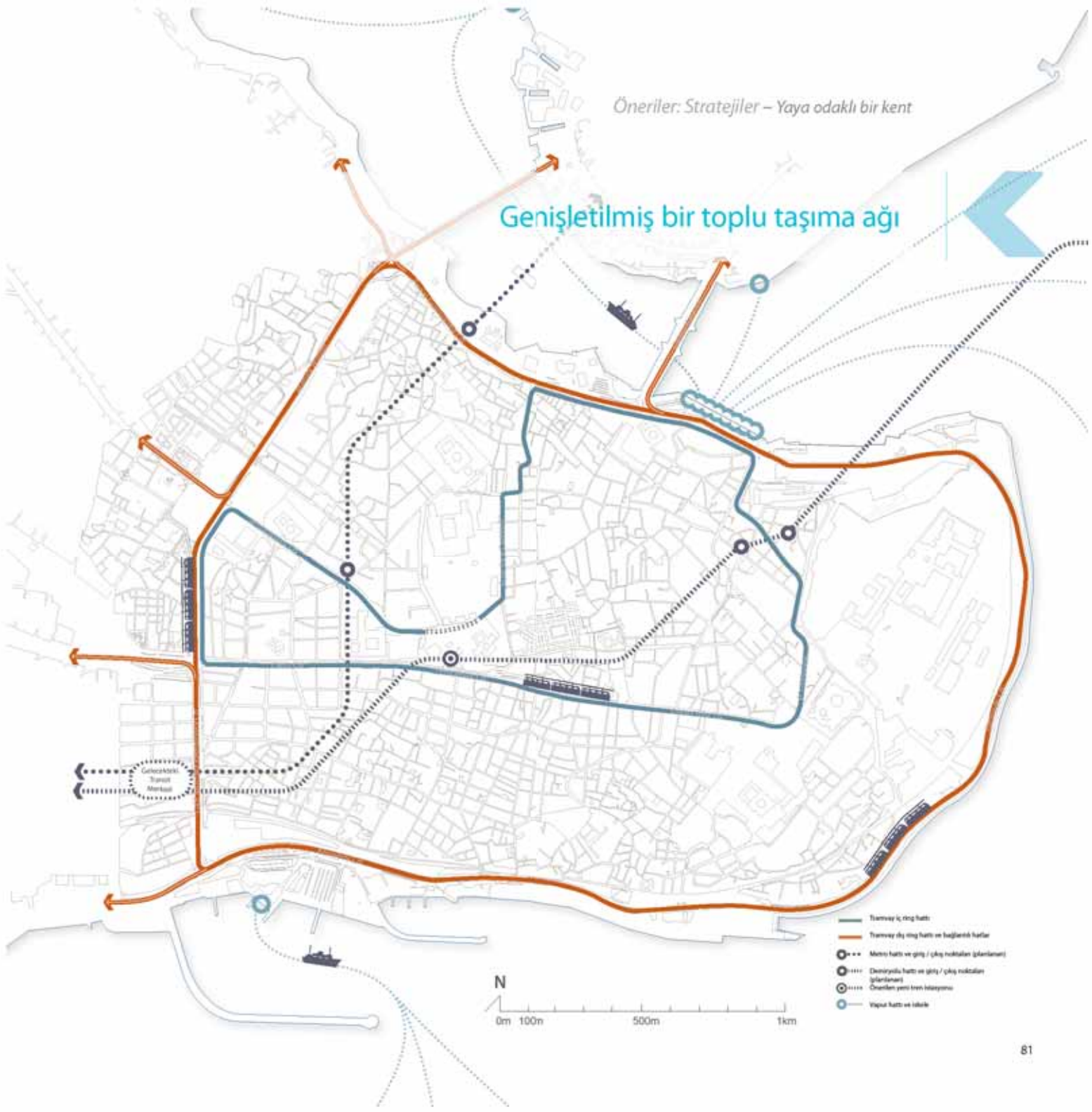
- Bisiklete binenler için güvenlik ve rahatlık sağlanmalıdır.
- Beyazıt Meydanı ve Üniversite gibi stratejik lokasyonlarda erişilebilir ve güvenli bisiklet park etme imkânları sağlanmalıdır.
- Bisiklete dikkat çekmek için pazar günleri bisiklet etkinlikleri ve "kapalı sokaklar" düzenlenmelidir.

Ana bisiklet rotaları



Öneriler: Stratejiler – Yaya odaklı bir kent

Genişletilmiş bir toplu taşıma ağı

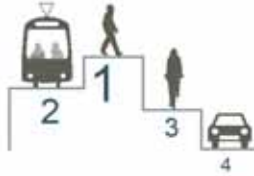




Trafiğin sakinleşmesini teşvik edin

İnsana odaklanan bir planlama süreci

İlk sıraya İnsanı koyun!



Araç kapasitesinden önce insanlar düşünülmeli ve önce insan için planlama yapılmalıdır. Caddeleri daha çekici, davet edici ve yaya için güvenli rotalar haline getirerek, kentsel çevrenin kalitesi yükseltilmelidir.

Halk dostu araç parkları



Park yeri bilgi sistemi

Buç park yeri sayısıyla ilgili bilgi verilmesi gerekli araç sürücülerine park yeri durumlarına ilişkin zamanlı bilgilerdir. Kopenhag, Danimarka.



Trafik şartlarının değişimi

Araçlardan giriş ücreti alınan bölgeler

London'da araçlardan alınan giriş ücreti 2002 yılında Londra Belediyesi kent merkezine araçlarıyla gelenlerden giriş ücreti almaya başladı. Bu uygulamanın derhal ortaya çıkan ilk sonucunda 24 km²'lik kent merkezindeki trafikte %18 oranında bir azalma olması oldu. Daha sonra gelen trafik miktarını azaltmak için ücret yükseltildi ve giriş ücreti alınan bölge genişletildi.

Stockholm'de araçlardan alınan giriş ücreti Stockholm Belediyesi 2007 yılında kent merkezine araçlarıyla gelenlerden ücret alma uygulamasını başlattı. Giriş ücreti alınması hava kirliliğini ve trafiki tıkalı yollarda geçişin zamanı azalttı. Sıkışık trafikte bekleyen geçen zaman %50 azaldı. Hava kirliliği %12 azaldı.



İyi organize edilmiş araç parkları

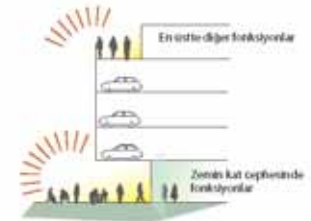
Bir saatte 3-4 araçtan geçmeyecek şekilde özel park yerleri hazırlanması, araçların daha az bekleme olmalarını sağlayabilir ve uzun park etmiş araç sürücülerini önler. Caddedeki araçlar yolu hoy bir şekilde bolar ve görünümleri güzeldir. Kopenhag, Danimarka.



İkil kullanımı - hem park, hem oyun

Park etme alanlarını ikil kullanımı hayata geçirebilir. Oyun yerleri ve park etme yerleri günün değişik zamanlarında paylaşılabilir.

Otoparklar - sadece park etmekten daha fazlasıdır



Otoparklar çeşitli faaliyetlerin yer aldığı, başka fonksiyonların entegre edildiği çekici kent blokları olarak geliştirilmelidir.



Yürümeyi teşvik edin

Kent omurgası

Ana cadde ve ticari bağlantı



Araçların girmediği, birinci öncülüğün yapılabildiği, toplu taşıma araçlarına ve taksilere verildiği bir cadde... Aynı seviyedeki zemin üstünde yürümeye açılmış alanlara sahip, yayalara odaklanan bir kavramın ürünü... İncisamların oturaklılığı ve sosyalleşileceği ortamın bol bol sağlanıyor. Sınır ve caddedeki ağaçlar kendine özgü bir ortam ve karakter yaratıyor.

Ana bölümler



Kent bulvarı

Yeşil Bağlayıcı



Yürümeye toplu taşıma biletiyle birleştiğinde ve araç dâhil olmak üzere her türlü ulaşım uygun yeşil bir cadde. Kaldırımları yürüyüşe açılmış alanlar var ve büyük ana sokakların üstünden geçiyor. İncisamların oturaklılığı, dinlenebileceği ve sosyalleşileceği bir mikrodan olarak sağlıyor. Caddeğin belli bir bölümler içinde sızan pürüzsüzlüğü olmaz-veyof ortasının yeşillenmesi yolu yeşil dışındaki kurulumları ya geçişleri kolaylaştırıyor gibi karakter de yaratıyor.



Kent caddesi

Kentsel bağlayıcı



Yürümeyi, ilgili taşımayı, bisikletle birleşmeyi ve araç öncülüğünü destekleyen bir kent caddesi... Yürüyüşe açılmış alanın bulunması, büyük ana sokakların üstünden geçen kaldırımlar... Niyetlene yüksek öncelik vererek, "paylaşılabilir alan caddesi" konsepti, seçilmiş belirli caddeler için geliştirilebilir. Caddede çok sayıda dinlenme ve sosyalleşme alanı sağlanıyor.



Yürümeyi teşvik edin



İyi dokulu cadde

Yaya bağlayıcı



Yayalaştırılmıy veya araç erişimi sınırlanılmıy bir cadde... Tek, "duvardan duvara" bir zemin caddenin yapısını belirliyor; hareketli ve birçok farklı faaliyeti destekliyor. İnsanların oturmasını ve vakit geçirmeleri için birçok fırsat sunuyor. Küçük ölçekli yeşil alanlar ve ambiyans yaratıyor.

Ana bölümler



Esas olarak yayalar, bisikletler ve sadece belirli saatlerde izin verilen sınırlanılmıy araç trafiği

Su kenarındaki yürüyüş alanı

Mavi - Yeşil Bağlayıcı



Kent ve su kenarı arasında bağlantı kurarak; yürümek, bisiklet binmek, toplu taşıma ve araç trafiği için rahat koşullar sunan bir cadde... Yürümeye ayrılmış geniş alanlar, bisiklet yolları kullanıcıları destekliyor. İnsanların rahatlamaları ve sosyalleşmeleri için çok sayıda oturma fırsatı sunuyor. Toplu taşıma, yaya geçidi dışındaki karşıdan karşıya geçişleri destekliyor; caddedeki araçlar ve su karakter katıyor, eğlenceli vakit geçirme boyutunu sağlıyor.



Su kenarındaki yürüyüş parkuru

Kıyıda yürümek



Güzel manzara, yürümeye ve bisiklet binmeye alanak veren, kıyılaki boşluklara erişim sağlayan bir su kenarı... Aşağıya nehir kıyısına inen merdivenler, nihama erişim olanakları ve suyla ilgili çeşitli faaliyetlerle suyu geçtikten yuzama, demeyimleme fırsatı sunuyor. Oturmak, vakit geçirmek ve manzaranın keyfini çıkarmak için çok sayıda fırsat var.





Yürümeyi teşvik edin

Yol bulma sistemleri - Yol bulmak için yeni yollar

Kolay okunan işaretler ve rehberler



Basit, ikonik işaretler ziyaretçileri önemli mekânlara yönlendiriyor. Barselona, İspanya.



Kaldırımındaki işaretler yön ve yol bulmayı kolaylaştırıyor. Lyon, Fransa.



Yi yerleşilmiş, kolay okunan haritalar ve yön tarifleri, hem ziyaretçileri hem de onlarda yaşadıkları doğru yönlendirmek açısından hayati önem sahiptir. Sidney, Avustralya.



Yürüme mesafelerini gösteren, 15 dakikada yürüyerek nereleere gidileceğinizi çocuklara anlatılabilecek kadar basit bir şekilde anlatılabilen bir harita... Londra, Birleşik Krallık.

Rotalar ve bağlantılar - Yol bulmayı ve bilgilenemeyi kolaylaştıran farklı kimlikler

Yeşil Unsurlar



Taşınabilen, küçük ölçekli bitki saklayan yön ve kimlik duygusu verir. Place de la Bourse, Lyon, Fransa.



Dikey bir bahçe, sıkı bir binanın cephesine hayat verir ve kentsel ortama yeşil bir dokunuş katar. Paris, Fransa.



İkizler ve değişik bitki türleri caddelere düzenli bir karakter sağlar. Kopenhag, Danimarka.

Ayırt edici zeminler ve karakteristik kaldırımlar



Sansız işaretler, yenilikçi bir yürüyüş yolunu gösteriyor. Tokyo, Japonya.

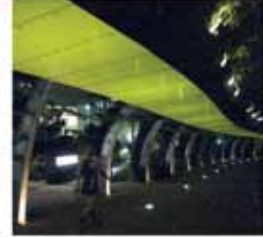


Tahta zemin yaya yürüyüş yolunu gösteriyor. Tokyo, Japonya.

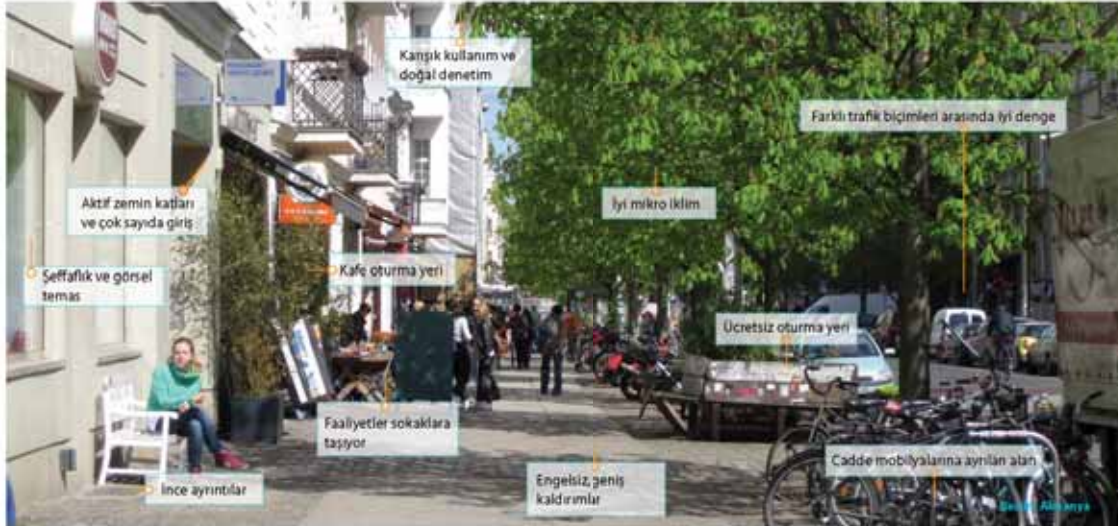
“Anınabilen tasarım unsurları



İrken bir lamba direği yaya yoluna karakter ve güçlü bir kimlik kazandırıyor. Kopenhag, Danimarka.



Soyun ve aydınlatma, bir bağlantı yolunu akşamleyin cazip kılıyor. Brisbane, Avustralya.





Toplu taşımacılığı teşvik edin

Güçlü bir toplu taşıma sistemi

Erişilebilir bilgi



Sözünde hatlar, saatler ve tahmini varış zamanı gösteriliyor. Kopenhag, Danimarka.



Kalkış saatleri ve hatları ilgili sürekli bilgi vermek yolcular açısından önemli ve istenen bir hizmettir. Berlin, Almanya.

Toplu taşıma ağı



Kent için kapsayan, sık çalışan bir otobüs sistemi aynı zamanda, tren ve metro gibi toplu taşıma sistemlerinin en önemli ölçütleri istasyonlarına bağlantı sağlıyor. Kopenhag, Danimarka.

Davet eden bekleme alanları



Genel sokak mobilyasının bir parçası olarak otobüs durakları. Aalborg, Danimarka.



Eğer ortam rahatça günlük otobüs bekleme faaliyeti de hoş bir etkinlik oluyor. Melbourne, Avustralya.



Bekleme alanlarını bir oturma bankları bir araya gelince, hem yayalar, hem de yolcular oturmaya davet ediyor. Stockholm, İsveç.

Yüksek kentsel kaliteye ve güçlü kimliğe sahip, bilgi edinilmesi kolay ulaşım merkezleri



Vapur iskelesi, transit geçiş dönüğü, eğlenmeye yönelik faaliyetlerin de yer aldığı kentin popüler bir bölgesi haline geldi. Yokohama, Japonya.



Karmazik bir toplu taşıma merkezi çekici bir kentsel alana dönüştürüldü. Strasbourg, Fransa.



Yolcular için yüksek kaliteli bir ortam sağlayan genel bir tasarım konsepti. Auckland, Yeni Zelanda.

Bisiklete binmeyi teşvik edin



Bisiklete binenler için iyi bir ortam

Bisiklet yolları



Sızan kenarında eğlenceli / dinlendirici rota keşifli bir pazar yoluyla stansiyon, Battery Park City, New York, ABD.



Yeşil rota kent için çevre bölgelere ve doğaya bağlıdır. Avusturya.



Bisiklete binmeye günün belli zamanlarında otomobil olmayan caddelerde izin veriliyor. Linz, Avusturya.

Yol bilgisi veren işaretler



İyi ve ayrıntılı işaretler bisiklet yollarının bilinirliğini artırıyor ve bisiklete binmenin önemli bir ulaşım biçimi olduğunu gösteriyor. Odense, Danimarka.

Bisiklete ayrılmış alanlar



Bisiklete binenlerin güvenliği için, bisiklet yollarının sürekli kullanım ile yol üzerindeki park alanlarının anaşına yerleştirilmesi gerekir. Kopenhag, Danimarka.

Kavşaklarda bisiklet şeridini görünür kılmak



Önemli ve zor kavşaklarda bisiklet şeritlerini görünür kılmak bisiklete binenlere dikkat edilmesini sağlar. Kopenhag, Danimarka.



Bisiklet geçişi için alternatif bir işaretleme şekli. Paris, Fransa.

Erişilebilir bisiklet park yeri



Östli kapalı bisiklet park yeri, güvenli ve rahat park etme alanı sağlar ve akıllık bir kentsel tasarım yaratır. Odense, Danimarka.



İnsanların gitmek istediği her yerde, ziyaret edilecek her noktaya mümkün olduğu kadar yakın bisiklet park yerleri olmalıdır. Melbourne, Avusturya.

Yol boyunca kolaylıklar



Basit kolaylıklar bisiklete binenleri rahat ettirir. Kopenhag, Danimarka.



Muhteşem bir deniz kıyısını teşvik edin

Deniz kıyısını kent için gerçek bir çekim merkezi yapın!

Deniz kıyısı halk için fantastik, kolay erişilebilir, yüksek kaliteli ortak yaşam alanları bulunan ve insanları birçok boyutu ile suyun keyfini çıkarmaya davet eden bir yer olmalıdır.

- Deniz kıyısı boyunca bütün faaliyet noktalarını birbirine bağlayan bir yürüyüş alanı oluşturulmalıdır. Suyun kenarına erişebilirlik sağlanmalı; yolu kesen, yürüyüşü aksatan kapalı bölgelerden kaçınılmalıdır.
- Deniz kıyısındaki yürüyüş alanı boyunca suyla görsel temas sağlanmalıdır.
- Bakımı çok iyi yapılan, sokak mobilyalarının, aydınlatmanın, kulübelerin, vs. bulunduğu yüksek kaliteli bir deniz kıyısı olmalıdır.
- Eğlenmeye yönelik daha fazla mekân yaratılmalı; deniz kıyısını hem gündüz hem de akşam çekici ve canlı bir yer haline getirecek fonksiyonlar kazandırılmalıdır.
- Merdivenler, suyun üzerine uzanan platformlar, salllar, tahta yürüyüş platformları, marinalar gibi suyla fiziksel yakınlık ve teması sağlayacak öğeler artırılmalıdır.
- Yelken, kürek, kanoe, yüzme, su topu gibi suyla ilgili faaliyetleri başlatın.
- İnsanların bir yarımada'da buldukları deneyimini yaşamalarını sağlamak için görüş hatları vurgulanmalı ve desteklenmelidir.
- Tarihi Yarımada'nın ortak yaşam alanlarına etrafındaki denize atıfta bulunan ve İstanbul'un denize kıyısı olan bir kent olarak kimliğini vurgulayan suyla ilişkili unsurlar yerleştirilmelidir.
- Deniz kıyısının tarihi işlenmelidir.
- Sahildeki parklar hem planlamaları, hem de sunduğu faaliyetler bakımından geliştirilmelidir.

Kenti deniz kıyısına bağlayın!

Sahillerin daha fazla kullanılması ve takdir edilebilmesi için insanların deniz kıyısına ulaşmasını sağlayacak, doğrudan ve kolay yol bulmanın mümkün olduğu yürüyüş bağlantıları sunulmalıdır.

- Sahile inen işlevsel yürüyüş bağlantıları

geliştirilerek deniz kıyısına erişim kolaylaştırılmalıdır. Yolların bir yerden çıkıp, bir yere ulaştırılması sağlanmalıdır. Kesintilerden, uzun bekleme zamanlarından, deniz surları, vs. yerlerden geçiş güçleştirici engellerden kaçınılmalıdır.

- Deniz kenarındaki yollar genel yaya ağına bağlanmalıdır.
- Deniz kenarındaki rotalar ana cadde boyunca işaretlenmelidir, kolay yön bulunabilir ve bağlantılı olmaları sağlanmalıdır.
- Faaliyetlerin gerçekleştirildiği çekici rotalar oluşturulmalı; binaların zemin kat cephelemlerinin aktif olması, oralarda oturanların bulunması, iyi ışıklandırma ve kaliteli kaldırımlar yapması desteklenerek insanlar bu rotaları kullanmaya davet edilmelidir.
- Yürüyüş bağlantıları boyunca mümkün olan yerlerde deniz manzarasının rahat görünmesi sağlanmalıdır.
- Deniz kenarında net varış noktaları oluşturulmalıdır.
- Kenti deniz kenarından ayıran engeller azaltılmalıdır (deniryolu, deniz surları, Kennedy Caddesi).
- Deniz surlarından daha fazla geçiş sağlamanın yolları araştırılmalıdır.
- Ragıp Gümüşpala Caddesi ve Kennedy Caddesi'nde trafiğin ölçeği azaltılmalı ve yaya geçitleri artırılmalıdır.

Odak noktalar geliştirin!

Deniz kenarında farklı bölgeleri birbirine bağlamak, daha fazla faaliyet sunmak ve eğlendirme fonksiyonunu artırmak açısından ilgilili olacağı düşünülen bir dizi nokta tespit edilmelidir.

- Deniz kenarı konsepti diğerlerinden daha önemli hale gelmelidir. Yeşil, eğlendirici kimliğe sahip; toplu taşıma ve diğer kentsel fonksiyonların aralıklarla yerleştirildiği bir bölge ortaya çıkartılmalıdır.
- Deniz kenarını "tamamlama" sürecinde dikkat edilmesi gereken önemli bir nokta, kenti ve denizi birbirine bağlayan buralarda yeni inşaat gelişme alanları yaratılması gereğidir.

A Yenikapı deniz otobüsü iskelesinin çevresine açılıp açılmayacağı ve iskele ile otobüs durakları arasında görsel ve fiziksel teması artırarak bölgeye özgün bir transit merkez kimliği kazandırma olasılığı araştırılmalıdır. Atatürk Bulvarı'nın doğusunda kurulacak yeni metro ve demiryolu hatlarıyla oluşacak transit merkezle güçlü bağlar kurulması hayati bir öneme sahiptir. İnsanların balık halinde daha aktif bir deneyimi nasıl yaşayabilecekleri araştırılmalıdır.

B Deniz surlarına paralel giden demiryolu raylarının kaldırılması önerilmektedir. Bu raylar yayalar ve bisiklete binenler için surların geri kalanı boyunca uzanan bir rekreasyon ve macera yolu haline dönüştürülmelidir. Yerel olarak eğlendirici faaliyetler sunan başka alanlar da oluşturulmalıdır. Önceki demiryolu raylarının yerine potansiyel inşaat yapma fırsatları çok daha dikkatli bir şekilde incelenmelidir.

C Askeri bölgenin spor ve fiziksel faaliyetlere odaklanacak bir park olarak kullanılması önerilmektedir. Çevresine güçlü bağlantılar sağlamak gerekecektir. Deniz surlarından yeni geçiş noktaları çıkartılıp çıkartılmayacağı incelenmelidir.

D Sarayburnu Parkı Halîç'in ve Boğaziçi'nin muhteşem manzarasını çerçevelemeli ve Gülhane Parkı parkurunun çekici bir tamamlayıcısı olmalıdır.

E Kuzeydeki vapur iskelelerinin Reşadiye Caddesi'nde kurulacak bir ana iskele çatısı altında birleştirilmesi önerilmektedir.

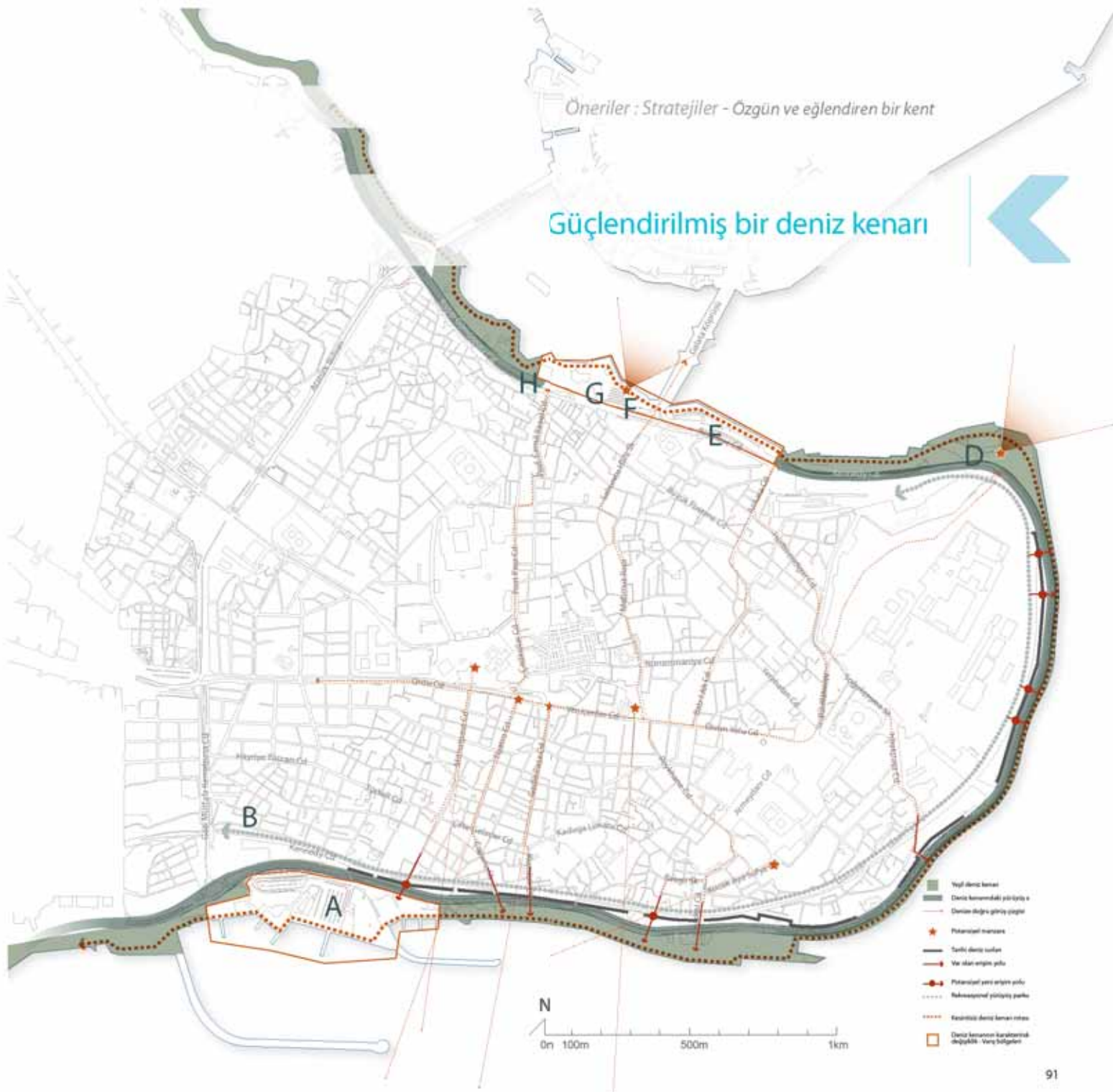
F Galata Köprüsü'nün çevresindeki bölgenin, manzaradan ve denizden etkin bir şekilde yararlanılabileceği gelenlere "Hoş geldiniz" diyecek bir yer haline getirilmesi önerilmektedir. Burada suyu kente bağlayan büyük bir meydan üzerinden kent denizi öpmektedir.

G Galata Köprüsü'nün batısında, halen otobüs durakları ve otoparkı bulunduğu bölgenin İstanbul'un denizcilik tarihini kutlayan çok fonksiyonlu bir alana dönüştürülmesi, burada deniz ve kent müzesinin modern bir versiyonunun kurulması önerilmektedir. Burada açık hava workshopları, bağlanmış tarihi gemiler olabilir ve İstanbul'un büyük geçmişinin öyküsü anlatılabilir. Batıda, deniz kenarındaki parkın var olan eğitim faaliyetlerinin yanı sıra yeni kültürel faaliyetlerin yer aldığı bir alan olması önerilmektedir.

H Ticaret Üniversitesi'nin bulunduğu alanın çevreye açılması, öğrenciler ve üniversite personeli için açık hava mekânlarının sayısını artırılması önerilmektedir.

Öneriler : Stratejiler - Özgün ve eğlendiren bir kent

Güçlendirilmiş bir deniz kenarı





Halkı çeken ortak yaşam alanlarını teşvik edin

Kentsel rekreasyonel faaliyetler sunan, halkı çeken ortak yaşam alanları geliştirin!

Potansiyellerinin serbest kalabilmesi için, va rolün ortak yaşam alanlarının yeniden ele alınması gerekmektedir. Buralar eğlendirici toplumsal yaşam için insanları davet eden yerler olmalı ve kalabalık caddelere alternatif sunulmalıdır. Şimdiki durumları ile kentin dokusu içinde vaha görevi görememektedirler. Çekiciliği arttırmak için yerel olanaklardan yararlanılmalıdır.

- Rekreasyon boyutu güçlendirilmeli; vakit geçirecek, eğlendirecek faaliyetler sunulmalıdır.
- Caddeler, meydanlar ve parklar vakit geçirecek yerler olarak desteklenmelidir.
- Ortak yaşam alanları buluşma sosyal etkileşime girme, rahatlama ve keyif alma platformları haline getirilmelidir.
- Ortak yaşam alanları ağı geliştirilmeli ve bunlar arasında yayalar için çekiç yollardan oluşan bağlantılar kurulmalıdır.
- Ortak yaşam alanlarındaki dağınıklık azaltılmalı, fonksiyonel ve görsel kalite yükseltilmelidir.
- Rahatlıkla vakit geçirecek, insanların etrafına bakabileceği, çevresini dinleyebileceği ve konuşabileceği ortam yaratılmalıdır.
- Kolay erişim ve güvenli hareket olanağı sağlanmalıdır.
- Yol kenarlarının yumuşak ve canlı olması, faaliyet duygusu vermesi teşvik edilmelidir.
- Alanlarda çekiç deneyimler yaşatılmalı ve insan ölçeği desteklenmelidir.
- İklim koşullarından en iyi şekilde yararlanılmalı ve insanlar için uygun mikro iklim ortamı yaratılmalıdır.
- Gerekli yerlerde banyo veya gölgelik ihtiyaçları karşılanmalıdır.
- Halk için daha fazla oturma yeri sağlanmalı, parasız ve ticari oturma yerleri arasında iyi bir denge kurulmalıdır.
- Ortak yaşam alanlarında canlılık yaratılabilir ve insanlar buralara çekilebilir için daha fazla interaktif özellikler sunulmalıdır.
- Beyazıt veya Çemberlitaş meydanları gibi cazip açık alanlarda araç parkları kaldırılmalıdır.
- Sirkeçi Parkı'ndaki benzin istasyonunun yerinin değiştirilmesi konusu araştırılmalıdır.
- Pasif dinlenme / eğlenmeden aktif eğlenceye kadar uzanan bir dizi farklı amaçlı hizmet edebilen çok yönlü bir ortak yaşam alanları ağı oluşturulmalıdır.

Alanlar arasında hiyerarşi kurun!

- İnsanlar kent yaşamına daha hedefli bir şekilde edebilecek ve güçlü kimliklerin oluşumunu teşvik edebilecek için ortak yaşam alanları arasında bir hiyerarşi tespit edilmelidir.
- Ortak yaşam alanlarının farklı ve özgün kimlikler kazanmaları teşvik edilmelidir. Tasarım ve karakter farklılıklarını desteklenmelidir.
- Kentin özelliklerini yansıtarak ve onları geliştirerek özgün etkinlikler ve çekim merkezleri sunulmalıdır.
- Ortak yaşam alanları arasında bir hiyerarşi oluşturularak farklı ölçek ve önende yerler olması sağlanmalıdır.
- Belli bir yelpaze içinde çok sayıda insanın bir araya gelebileceği büyük alanlardan, daha küçük ölçekli ve samimi bir araya gelmelerin mümkün olacağı "kent alanları", "Mahalle alanları" ve "Yerel noktalar" gibi alanlara uzanan alternatifler yaratılmalıdır.
- Yerel eğlence olanaklarını desteklemek üzere mahallelerdeki daha küçük ortak yaşam alanlarında da faaliyetler olmalıdır.
- Yerel yeşil bölgeler geliştirilmelidir - "Köy yeşil olmalıdır".
- Meydanlar ve parklar gibi ortak yaşam alanları için kent yaşamını, fonksiyonlarını ve tasarımıyla ilgili bütüncül bir yaklaşımı içerecek güçlü konseptler yaratılmalıdır.
- Parklara ve yeşil bölgelere erişim güçlendirilmelidir (örneğin üniversite parkı).
- Gülhane Parkı'nda Topkapı'ya yeni giriş noktaları ve daha fazla görsel temas sağlanması için olasılıklar araştırılmalıdır.
- Yoldan geçenleri ruhani bir atmosfer yaşamaları için davet edecek şekilde cami avlularına erişim ve bağlantılar teşvik edilmelidir.

Görsel güzellikleri vurgulamak üzere uzun vadeli kent stratejileri hazırlayın!

Yeşil strateji

- Esas olarak bulvarlar ve anacaddeler olmak üzere seçilecek caddelerin ağaçlandırma yapılmalıdır. İstanbul bölgesinin florasını yansıtan az sayıda ağaç türü kullanılmalıdır.
- Seçilecek meydanlara ağaçlar dikilmeli ve parklardaki bitkiler çoğaltılmalıdır. Özgün karakterleri destekleyebilmek için çiçek veren ağaçlar tercih edilmelidir.
- Meydanlara yeşil unsurlar yerleştirilmelidir (çiçek saksıları, tarhlar, tıjnabilir yeşillikler, vs).

- Binalar ve duvarlar, pencereler, balkonlar, çatılar yeşillendirilmelidir.

Aydınlatma stratejisi

- Caddeler geceleri de kentin hayatı damarları işlevini yerine getirecek şekilde aydınlatılmalıdır. Meydanlarda özgün özellikleri güçlendirecek, çeşitli faaliyetlerin gerçekleşmesini mümkün kılacak aydınlatma yapılmalıdır.
- Önemli binaların geceleri de ortaya çıkartacak aydınlatma yapılmalıdır.
- Geçmişten öyküler anlatan, kültürel şablonları değerlendiren sanatsal aydınlatma programı hazırlanmalıdır.

Sanat stratejisi

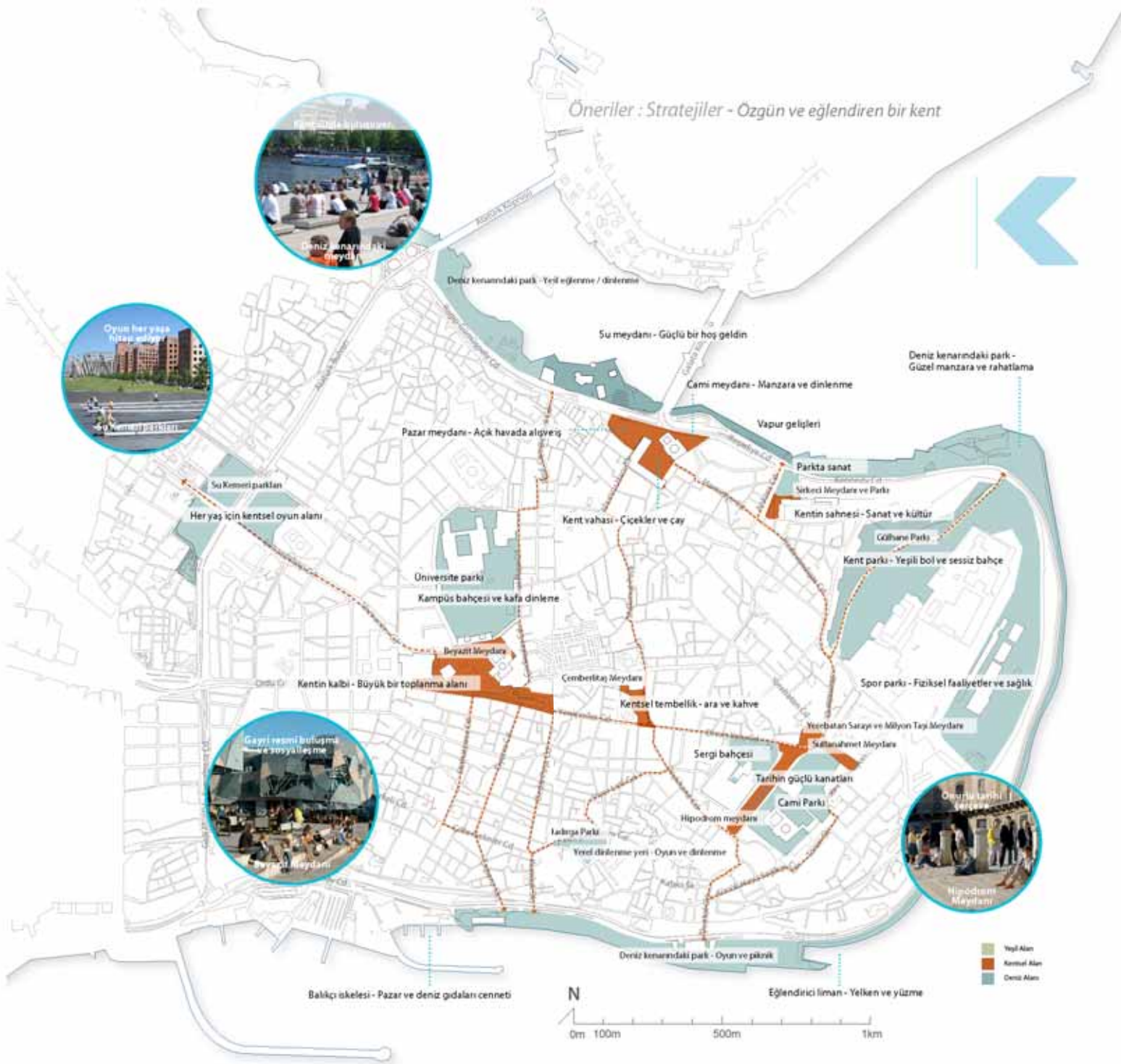
- Tarihi yapıları, anıtları görünüşleri güçlendirilmelidir.
- Belirli özellikleri güçlendirme hedefi ile önemli caddeler ve meydanlar için sanat stratejileri geliştirilmelidir. Belirli bir caddedeki bütün sanat objeleri seçilmiş bir grup sanatçı tarafından üretilmiş; birbirlerini ve caddedeki ambiyansı destekleyen eserler olabilir.
- İkili fonksiyon yerine getirecek şekilde bir dizi sanatsal unsur geliştirilmelidir (örneğin oturma unsurları, kulübeleer, su içilen çeşmeler, şikandırma, vs)
- Caddenin ambiyansını canlandırma ve öykü anlatmak için duvar resimleri yapılabilir.

Cadde tasarımı kılavuzu

Tarihi Yarımada'nın anacaddelerinde kullanılmak üzere, seçilmiş bazı sokak mobilyalarının kataloğu hazırlanmalıdır.

- Sokak mobilyaları, bankalar, sokak lambaları, çöp kutuları, vs.
- Yol işaretleri.
- Çeşitli cadde tipleri için farklı kaldırım taşları.
- Açık havada hizmet sunulan mobilyalar, iskemleler, masalar, şemsiyeler belediye tarafından tasarlanabilir. Böylece belli bir kalite ve renk kodu tutturulabilir. Açık havada hizmet sunacak yerlere, ruhsatın bir ön koşulu olarak bu mobilyalar kiralanabilir.
- Ne tür ticari unsurlara ve işaretlere izin verileceğini belirlemek üzere bir strateji oluşturulmalıdır. Belirli bir standart varsa buna uyulması gerekir.

Öneriler : Stratejiler - Özgün ve eğlendiren bir kent





Entegre bir tarihi teşvik edin

Tarihi ve anıtların görünür kolin!

- Yarımadada tarihte benzerine çok az rastlanacak çeşitlilikte ayak izleri mevcuttur ve bunlar kent kompozisyonunun hayati öneme sahip temel taşlardır. Bunların görsel profilini güçlendirmek ve çevreleri ile daha iyi entegre etmek tarihi destekleyecektir. Anıtlar Tarihi Yarımadada yaşanan deneyimin bir parçasıdır ve tarihi daha erişilebilir kılmaktadır.
- Anıtlar önemli ziyaret mekânları ve kentsel odak noktaları olmalıdır.
- Etraflarındaki ortak yaşam alanlarından anıtlara erişim iyileştirilmelidir.
- Yaya ağı ile bağlantı sağlanmalıdır.
- Anıtlar ve tarihi binaların çevrelerindeki alanlarda yaşanan deneyim güçlendirilmelidir.
- Anıtların çevreleri kullanılır ve tasarım açısından yeniden düşünülmelidir.
- Sultanahmet Camii, Bozdoğan Kemerli ve Arkeoloji Parkı gibi önde gelen ziyaret noktalarına yakın lokasyonlarda araç parkı kaldırılmalıdır.
- Buralarda vakit geçirme boyutu geliştirilmeli, halka çekici oturma olanakları sunulmalıdır.
- Yapı ve fonksiyonlarla görsel temas ve arayüz geliştirilmelidir.
- Öykü daha iyi anlatılmalıdır.
- Levhalar ve diğer iletişim kanallarıyla, ortak yaşam alanlarındaki ortak yaşam alanları öyküleri anlatılmalıdır.
- **A** Erişim noktaları vurgulanmalıdır.
- Gülhane Parkı'nın girişinden araç parkı kaldırılmalıdır.
- Topkapı Sarayı'na parktan giriş sağlayan kapıların tekrar açılması ihtimali araştırılmalıdır.
- Sarayın Alemdar Caddesi'nde bulunan dış duvarlarındaki kapıların yeniden açılması ve yeni giriş noktaları sağlanması ihtimali araştırılmalıdır.
- **B** Ayasofya'nın çevresiyle arayüzünü güçlendirmek ve kent ağı ile bağlantı sağlamak için engel oluşturan duvarlar ve çitler konusu çözülmelidir.
- Araç parkı kaldırılmalı ve Sultanahmet Camii'ne yeni erişim noktaları sağlanmalıdır.
- Bir transit alan oluşturularak Sultanahmet Camii, Mozaik Müzesi ve Arasta pazarda sinerji yaratılmalıdır.
- Hipodrom bölgesi temizlenmeli ve tarihi hipodromun mekânsal bir yorumu yeniden oluşturulmalıdır.
- Yerebatan Sarcı için daha çekici ve aktif bir arayüzü geliştirilmelidir.

C Deniz surlarında yeni açılımlar olup olamayacağı araştırılmalıdır.

- Deniz surları boyunca bir macera ve deneyim rotası yaratılmalıdır. Surlara yakın alanlar geliştirilmelidir.

D Ağı geliştirilerek ve deniz surlarında yeni geçiş noktaları oluşturularak Küçük Ayasofya ile daha iyi bir bağlantı sağlanmalıdır.

E Çemberlitaş Meydanı'ndaki araç parkları kaldırılmalıdır.

- Nuruosmaniye Caddesi ve Kapalıçarşı arasındaki bağlantı iyileştirilsin.

Tarihi hanlardan yararlanın!

Tarihi Yarımadada'nın önemli yapısal unsurlarından birini tarihi hanlar oluşturmaktadır. Hanlar geçmişin kalıntılarıdır ve ticarî bölgelerde kalabalık sokaklara karşı mükemmel sığınak merkezleri sunarlar.

- Var olan hanları korumak için hanlarla ilgili yasal düzenleme yapılmalıdır.
- Hanlarla ilgili ayrıntılı bir çalışma yapılarak mevcut hanların envanteri çıkarılmalıdır. Bu envanterdeki bilgiler her bir hanın tam yerini, mimari değerini, ölçülerini, güncel kullanım şeklini, binanın şimdiki durumunu ve sahibini içermelidir.
- Hanlar hakkında kapsamlı bir broşür hazırlanarak daha çok insanın hanların değerini anlaması ve desteklemesi sağlanmalıdır.
- Tarih vurgulanmalı ve daha erişilebilir, zevkli, hareketli kılınmalıdır.
- Bunun için uygun baskıyonlar tarihi surlar, arkeolojik kazı yerleri, vs olabilir.
- Anıtlar ve çevreler arasında daha fazla etkileşim sağlanarak pozitif bir sinerji desteklenmelidir.
- Anıt çevresi, anıtın fantastik iç mekânını tanıtmalı ve beklenti yaratabilmelidir.
- Anıtların görünümüne saygı gösterilmeli ve desteklenmelidir.
- Gizli ve unutulmuş unsurlar açığa çıkartılmalıdır.
- Anıtların ve tarihi kalıntıların ayrıntılı bir haritası çıkartılmalıdır.
- "İstanbul hakkında bilmediğiniz 100 şey" başlıklı bir yürüyüş dizisi hazırlanmalıdır.
- Anıtlar ilgi çekecek şekilde aydınlatılacak programlar hazırlanmalıdır.
- Farklı deneyimlere odaklanan ve kentin iç bağlantılarını peyşin bir yaklaşımla kuracak tematik rotalar yaratılmalıdır (Örneğin mimari için Sinan rotası, alternatif alışveriş yapmak ve atölye ziyaretleri için Han rotası, gıda rotası, cami rotası, vs.).

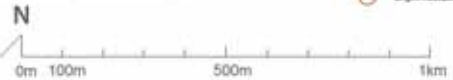
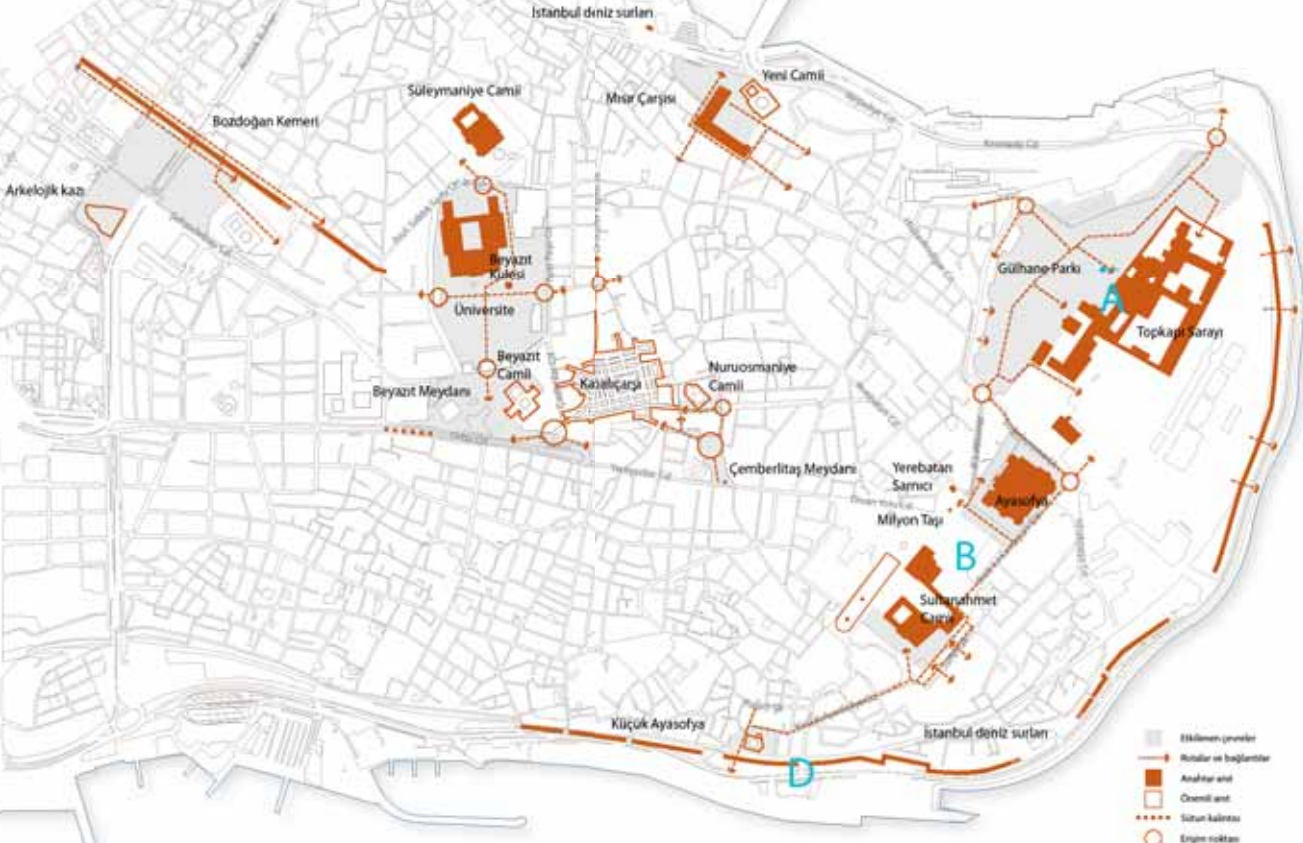
çin Han rotası, gıda rotası, cami rotası, vs.).

- Tarihi çeşmeler görünür kılınmalı, bunların geliştirilmesi ve restorasyonu için uzun vadeli planlama yapılmalıdır.
- Kapalıçarşı'ya erişim noktaları güçlendirilmeli ve kent açısından buraya odaklanma sağlanmalıdır.
- Ordu Caddesi'ndeki duvar sütunu kalıntıları temizlenmeli ve daha görünür kılınmalıdır.
- **F** Öğleden sonraları ve hafta sonlarında, 4 katısını da kullanarak üniversite parkının halka açılması düşünülmelidir.
- Beyazıt Kulesi'nin halka açılması ihtimali araştırılmalıdır.
- Erişim noktaları ve kapılar daha net ve davet edici olmalıdır.
- Beyazıt Meydanı'na daha iyi bağlantı sağlanmalıdır.
- Beyazıt Meydanı'ndan araç parkları kaldırılmalı, çevredeki binalar ve fonksiyonlarla daha çekici, aktif bir arayüz oluşturulmalıdır.

G Mısır Çarşısı'nın çevresi temizlenmeli kent ağına daha iyi bağlantı sağlanmalıdır.

- Ragıp Gümüşpala Caddesi'ndeki deniz surları kalıntıları temizlenmeli daha görünür ve erişilebilir hale getirilmelidir.
- **H** Su Kemerlerinin çevresinden araç parkları kaldırılmalıdır.
- Su kemerleri boyunca hareket ve erişim desteklenmelidir.
- Arkeolojik kazı yerine erişim kolaylaştırılmalı ve buranın tarihi anlatılmalıdır.
- Olumsuz etkileri azaltmak için bitişik araç parkları kaldırılmalı, sınırlanmalı veya yeniden düzenlenmelidir.
- Hanların korunması ve bakımı için bir fon oluşturulmalıdır.
- Hanların üst katlarının yaşam alanları olarak kullanımı mümkün kılınmalı, böylece kent merkezinde daha çok insanın yaşaması ve daha çok konut olması sağlanmalıdır.
- Hanların yeşillenmesi teşvik edilmelidir.
- Hanların eğlendirici faaliyetler, etkinlikler veya açık hava hizmetleri için çok yönlü kullanımı teşvik edilmelidir.
- Hanların girişleri tabelalardan, çöplerden, geçici ilavelerden kurtularak temizlenmeli ve kolayca görülebilir kılınmalıdır.

Öneriler : Stratejiler - Özgün ve eğlendiren bir kent





Muhteşem bir deniz kıyısına sahip olun

Deniz kıyısı – halk için bir yer

Halk ve sürekli yürüme için bir rota



Yürünebilecek ve manzaranın tadını çıkarılacağı bir yer bütün mevsimlerde her yaşta insanın keyif aldığı bir alanaktır. New York, ABD.



Suyun kenarındaki yürüyüş alanı, harekete ve hüsulete oldukça kadar oturmaya da olanak vermelidir. Toronto, Kanada.



Farklı eğlendirici amaçlar, müzik veya tiyatro performansları ya da sadece sıradan bir günde güneşten korunmak için kullanılacak bir mekandır. New York, ABD.



Suyun tam kenarında halk için yüksek kaliteli oturma yeri. New York, ABD.

Suyu aktifleştirmek



Sudaki faaliyetler toplumsal yaşamı yeni boyutlar ekler ve suyun eğlendirici potansiyelini ortaya çıkarır. Kopenhag, Danimarka.



Korunaklı ve samimi bir çevrede halk plajı. Kopenhag, Danimarka.



Sırsız etkileşime girmek ortak yaşam alanlarında keyif ve heyecanı öne çıkarır.

Suyla yakın temas



Bizansmaklar ve alçak seviyede platformlar suyun kıyısına cazip bir etkiyi sağlar. Malmö, İsviçre.

Su kenarına bağlantı

Deniz kıyısı – halk için bir yer



İyi konumlandırılmış bir manzara koridoru suya doğrudan bir görüş hattı sağlar. Malmö, İsviçre.

Su referansları

Cadde ve meydanlarda su



Şen bir su meydanı, suyun kenarındaki kent kimliğini güçlü bir şekilde verir. Lyons, Fransa.



Su kanallarının cadde tasarımına entegre olması bütün kente özgün özellikler kazandırır. Freiburg, Almanya.



Sisli günler – suyun sanatsal bir yorumu olarak buhar banyo gücünü harekete geçirir.

Ortak yaşam alanlarını daha cazip hale getirin



Rekreasyon ve keyif

Halk için oturma yerleri – erişilebilir bir seçenek



Banklar caddeler ve sokakları daha sosyal yaşamın basit kolay bir yoludur. Sydney, Avustralya.



İyi yerleştirilmiş banklara talep yüksek olur! Bankalar kentin kullanıcıları için nazik ve iyi karanlıktan birer jesttir. New York, ABD

Sohbet mekânları yaratmak



Samimi bir oturma tarzı henkesi hazır dinlemeye davet eder. Kütüba, İspanya.



Bazı sokak mobilyaları gruplar ve bireyler için sohbet ortamı sağlayacak şekilde düzenlenebilir. Brighton, Birleşik Krallık.

Oturmada yüksek rahatlık



Dinlenmek için düzenli aralıklarla yerleştirilmiş bankalar... Kof kıyıcak kenarları ve sırt verikleri destek oturmada yüksek ilginçle konfor sağlar. Bilbao, İspanya.

Taşınabilir ve esnek



Taşınabilir oturma yerleri caddenin görünümünü değiştirebilir ve vakit geçirmeye uygun dinamik bir kentsel ortam yaratabilir. New York, ABD.



Taşınabilir bükmeleler zengin seçenekler sunar ak parkın rekreasyon potansiyelini artırır. New York, ABD.

Eğlenceli oturma şekilleri



Oturma heykelleri insanların yeni deneyim ve keyiflere davet eder. Malmö, İsveç.

Güvenli ve erişilebilir



Tayalara öncelik veren bir kentsel ortam kolay erişimi ve güvenli hareketi teşvik eder. Sirmna, İtalya.

Hoş mikro iklim



Güzel ve hoş bir denge halindeki güneş ışığı ve gölge eğlendirme potansiyelini açığa çıkarır. New York, ABD.



Cam paneller rüzgâr alan bölgelerde vakit geçirebilecek yerler sunar. Barselona, İspanya.



Ortak yaşam alanlarını daha cazip hale getirin

Güçlü kentsel alan kimliği

Güçlü bir tasarım konsepti



Güçlü bir kompozisyon kent yaşamı ve faaliyetler için davet edici bir sahneydi. Portland, Oregon, ABD.



Kemal biçim ve görünümle uyumlu bir meydan tasarımı. Venedik, İtalya.

Karakteristik unsurlar



Çık arıncı sanatsal unsurlar güçlü bir görsel karakter sağlar. Barselona, İspanya.

Kendini anlatan yüzeyler- güzel bir zemin



Karakteristik kalınları taşıyan benzersiz bir deneyim sunar. Lübnan, Portekiz.

Kullanımında ve duyumsamada hiyerarşi

Büyük toplanma ve faaliyet alanları – Kent çapında ilgi çekici etkinlikler



Her büyük etkinlikler hem de gününbirlik bir araya gelmeleri kabullenecek mütahhaz bir toplanma yeri... Melbourne, Avustralya.



Yan yana çok sayıda etkinliğin yapılabilceği cazip bir kentsel alan... Barselona, Spain.



Güçlü kentsel unsurlar ortak yaşam alanlarında vakit geçirmeyi teşvik eden odak noktaları oluşturur. Londra, Birleşik Krallık.

Samimi toplanma yerleri – Yerel köşeler



Sohbete uygun bir ortam sosyalleşmek için yerel bir nokta sunar. Palma de Mallorca, İspanya.



Yeşil bir bölge, kentin akışı içinde yerel bir parantez açar. Lyon, Fransa.



Eriye yakın oyun alanı – oyun oynamak çocukların günlük yaşamlarının önemli bir parçasıdır. Kopenhag, Danimarka.

Ortak yaşam alanlarını daha cazip hale getirin



Yumuşak ve canlı yol kenarları

Faaliyet ve etkileşim



Binaların zemin cephelerinin açık olmasa etmek bir geçiş sağlar ve faaliyetlerin dışarı aktarılmasına olanak verir. Brighton, Birleşik Krallık

Kenan kontrol etmek



Geçici eklemeler vakit geçirmeyi teşvik eden yumuşak bir yol kenarı yaratır. Berlin, Almanya



İhza edilmiş yol kenarları alınacak, beklenen ve kent yaşamının keyfini çıkarılabileceği yerler sağlar. Londra, Birleşik Krallık

Yeşille zenginleştirmek

İklimden korunma



Ağaçlar sıcak günlerde gölge ve açık havada konumaklı bir ortam sunarlar.

Caddeyi yumuşatmak



Yeşil bir alan, kentin dokusu içinde faaliyetler ve dinlenmek için uygun bir alan mekânı yaratır. Kopenhag, Danimarka

Yeşil bir vizyon



Yeşil rotaları ve alanları güçlendirmek için ağaçlar stratejik olarak konumlandırılabilir.

Aktif araziler



Oyun saat eden bir orazi, keşif ve faaliyete çağırır. Malmö, İsveç

Kenti aydınlatmak

Eşgüdüm sağlanmış caddede aydınlatması



İnsan ölçeğine de hitap eden bir ünölölü bir aydınlatma sistemi her bir caddede görülmelidir. Lyon, Fransa



Aydınlatma entegre bir kenti el olan tasarımıyla hareketi ve yol bulmayı destekleyebilir. Kopenhag, Danimarka

Sanatsal aydınlatma



Şişel aydınlatma güçlü bir kent "hava" yaratabilir

Geçici aksiyonlar



Geçici aydınlatmalar ocağı hisslara ve kent alanlarına kayabilir. Venedik, İtalya



Ortak yaşam alanlarını daha cazip hale getirin

Keyif ve macera

Davet olarak sanat



Sanatsal nesneler çocuklar için araştırma ve oyunun başlangıç noktasına eklenebilir. Oslo, Norveç.



Etiketlenmiş sanat ilgi uyandırarak interaktif bir ortamla halka buluşur. Paris, Fransa.



Kemusal sanat halkı dilayninde ilgi göstermeyi teşvik eder. Paris, Fransa.



Çeymeler kalayyete bulanmak için doğal birer davettir. Sjölmyr, Avusturya.

Dikkat çekici eserler ve odak noktaları



Sanatsal bir "eser" parkta yaşanan deneyime yeni boyutlar katar. Barcelona, İspanya.



Sanat ortak yaşam alanlarına, yapıları veya özel etkinliklere odaklanmasını sağlayabilir. Bilbao, İspanya.

Kentin klasikleriyle yakın temas



Heykeller kenti yaşamının keyfini çıkarmak için basit temeller olabilir. Kopenhag, Danimarka.



Kentin kültürel mirasını denetleme - geçici bir yerleşime. Malmö, İsveç.

Geçici inisiyatifler



Geçici sanat yerleşimlerini "tanıtılmış" başlangıçları yeni bir yaşam sağlayabilir. Londra, Birleşik Krallık.



Açık hava sergileri yeni bir kimlik kazandırarak ortak yaşam alanlarını tekrar popüler yapabilir. New York, ABD.



Sanat her vakit geçirmeye hem de diyaloga davet edebilir. Melbourne, Avustralya.

Entegre bir tarihi teşvik edin



Tarihi daha görünür ve erişilir kılmak

Kaldırım taşları kent öykülerini yorumlar ve anlatırlar



Kaldırımlardaki çizimler kent duvarları ve zeminleri arasındaki ilişkiyi yansıtır. Corrida, Arjantin.



Bir kent haritası, büyük kentin bağlarını hatırlata. Verona, İtalya.



Lahim sebekesini kapatan uyarılar güzel tasarlanabilir ve kentin öyküsünü paylaşabilirler. Drammen, Norveç.



Kaldırımda işlenmiş eski kuyu çığısi zamanda gerçek bir noktayı gösteriyor. Sydney, Avustralya.

Tarihe yeni pencereler



Tarihi buluntular görünür bir kazı alanında sergileniyor. Lyon, Fransa.



Cam ekranlar hem rüzgâr kesiyor, hem de öykü anlatıyor. Melbourne, Avustralya.



Kent müzesinden geçen ve gündüzei kulanılabilen yeni bir bağlantı yolu oluşturulmuş. Amsterdam, Hollanda.

Tarihi buluntuların sergilenmesi



Eski bir tren istasyonunun yapılarında su ve bitkilerle güzel bir kompozisyon ortaya çıkıyor. Barselona, İspanya.



Harfzının tasarımın önemli bir parçası olduğu bir parkta kömür ve çelgin bölgesel tarihi deneyimlenebilir ve izlenebilir. Duisburg, Almanya.



Çok fonksiyonluluğu teşvik edin

Fonksiyonların daha iyi dağılmasını sağlayın!

Halen Tarihi Yanmada'da geniş alanlar tek fonksiyonlu ve tek karakterli olarak kullanılmaktadır.

> Aşın ticarileşme ve turistlerin hâkimiyeti azaltılarak yapılmadada daha fazla karma kullanım ve çok fonksiyonluk desteklenmeli ve daha iyi bir denge sağlanmalıdır.

> Aşın dağılımının daha iyi ve yaygın olması, daha fazla kültür ve spor faaliyetleri yapılması sağlanarak toplumsal yaşama ivme kazandırılmalıdır.

Odak alanlar geliştirip daha fazla fonksiyonlar oluşturun!

Tarihi Yanmada'da farklılığı destekleyerek ve var olan faaliyet şablonunu genişleterek çok fonksiyonluluğu sağlayacak bir dizi odak alan tespit edilmiştir.

1. Yenikapı Parkı ile demiryolu arasındaki alanı yeni konut gelişimi için kullanılması önerilmektedir.
2. Topkapı'nın doğusundaki askerî alanın halkı eğlendirecek vakit geçirecek faaliyetler için kullanılması önerilmektedir. Buralarda birçok farklı kullanıcı grubu için sportif ve fiziksel faaliyetlere odaklanılabilir, pasif eğlenme faaliyetleri de yer alabilir. Güçlü bağlantı yolları sağlamak hayati önemdedir.
3. Gülhane Parkı'nın kuzeyindeki ve batısındaki demiryolu bölgesinin yeni bir kültürel merkeze dönüştürülmesi önerilmektedir. Bu kapsamda Sirkeci İstasyonu bir kültür ve modern sanat merkezi, Sirkeci Parkı ise heykel parkı olarak düşünülebilir. Bölgede, özellikle öğrenciler için yeni konut inşaatları da yapılabilir.
4. Çarşı bölgesinin daha geniş bir kullanıcı tabanına sahip olması ve daha fazla faaliyete sahne olması gerekiyor. Buraya gece ve gündüz canlılığı destekleyen fonksiyonlar eklenmesi yararlı olacaktır. Daha geniş bir faaliyet yelpazesi geliştirmek için uzun vadeli planlama yapılmalıdır. İlk adım olarak öğrencilerin yaşayabileceği konutların var olan yapılarla entegre edilmesi

önerilmektedir. Bunlar dükkânların üst katlarında veya eski han komplekslerinde yer alabilirler.

"Güvenli" bir kenti teşvik edin!

İnsanların varlığını artırarak ve daha fazla insan gece ve gündüz kentte zaman geçirmeye teşvik edilerek genel bir güvenlik algısı oluşturulabilir. Bu şekilde pasif gözetim ve "ortamda tanıklık edecek fazla sayıda göz" bulunması da sağlanabilir.

> Ortamda "tanıklık edebilecek gözler" bulunduranın bir yolu caddelerde bütün gün insan akışı sağlamaktır. Farklı faaliyetlerin zaman ve mekân olarak arda gelmeleri önemlidir.

Geceyi önemli ziyaret noktalarına ve toplu taşımaya bağlantı sağlayan bir "güvenli" yollar ağı oluşturulabilir.

Bu yollar üzerinde yeni akşam faaliyetleri yoğunlaştırılabilir.

"Güvenli" yollar boyunca cazip zemin kat cepheleri teşvik edilmeli, geceleri kapanan metal kepenklerden kaçınılmalıdır.

> Caddeler iyi aydınlatılmalı ve iyi bakılmalıdır.

Bitişik bölgelerdeki kentsel fonksiyonlardan yararlanın!

Ortak yaşam alanlarının çoğunda mevcut olan aşın ticari fonksiyonlarını dengelemek ve bu alanlara kimlik kazandırmak açısından, bitişik bölgelerdeki kültürel, tarihi ve eğlence fonksiyonlarından yararlanmak mümkündür.

> Yakınlardaki fonksiyonların ortak yaşam alanlarına uzanmasına ve buradan yeni boyutlar kazandırmasına izin verilmelidir.

Faaliyetlerin yeni kullanım şablonları için ilham vermesine olanak tanımalıdır.

> Yerel kent fonksiyonları ortak yaşam alanlarıyla bütünleştirilerek kültürel ve tarih birliği ile eklenmelidir.

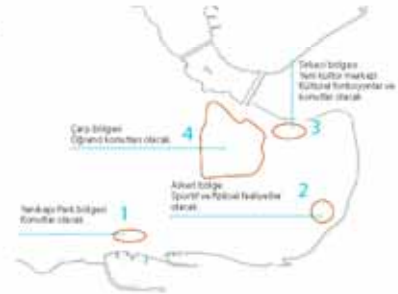
Çevredeki fonksiyonlarla arayüzler iyileştirilmelidir.

> İnsanları geceyi Çarşı bölgesinden geçmeye ve burada vakit geçirmeye teşvik etmek kenti birbirine bağlamak için önemli bir anahtardır.

> Divan Yolu Caddesinin ana bağlantı yolu statüsü, burada gündüz ve gece aktif faaliyetler gerçekleştirilerek desteklenmelidir.

> Sık çalışan tramvay hatları geceleri "güvenli" yolları destekleyebilir.

GELECEĞE YÖNELİK GELİŞME İLKELERİ



Öneriler - Stratejiler - farklılıkları bannıran ve davet eden bir kent

Aktif hale getirilmiş "güvenli yollardan" oluşan gece ağı



Binalarda sok cıması
uzun süre faaliyet
gösteriyor ve ışıyor



Deng kentinde aktif
fonksiyonlar ve insan
olceği de aydınlatma



Akşam Faaliyetleri
ve hoş bir
aydınlatma



Şeffaf ve iyi
aydınlatılmış
dükkan vitrinleri



Karma fonksiyonları
ve konularına bir
karışımı

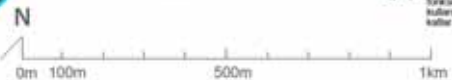


Medyadan İçeriyi iyi
gözetmesi



İyi ayandıran
aydınlatma ve
anlatması

Çevre bilgindeki temel
rotaların karma kullanım
fonksiyonları ve aktif
zaman katları
desteklenmesi çok
önemlidir.
Yüksek karma
fonksiyonlar için
kullanılması ve zaman
kullanımının artırılması





Değişik faaliyetleri teşvik edin

Bütün kullanıcı grupları davet edecek faaliyetler sunun!

Farklı ve çekici bir kent farklı kullanıcılara dengeli bir şekilde hitap eden çok ve çeşitli faaliyetler sunarak, her yaşta insanı davet etmeli ve onlara açık olmalıdır. Halen kentin merkezi, ortak yaşam faaliyetlerine sahne olan bölgeler vakit geçirmek, etkileşimde bulunmak ve kentin keyfini çıkartmak açısından ziyaretçileri davet eden çok az faaliyet sunmaktadır.

- Çok yönlü ortak yaşam alanları geliştirilmeli; daha fazla ilgi uyandıran ve daha fazla farklılık içeren bir kent oluşturulmalıdır.
- Geniş yelpazeden kullanıcılar için çok çeşitli, davet edici faaliyetler sunulmalı, toplumsal yaşam daha canlı hale getirilmelidir.
- Farklı ortak yaşam alanlarından farklı kullanımlar ve faaliyetler için yararlanılmalıdır. Bunların bazıları sabit, bazıları daha esnek olabilir.
- Ortak yaşam alanlarında zengin faaliyet çeşitlerini kapsayan programlar hazırlanmalıdır.
- Çocuklar, gençler, kadınlar, yaşlılar gibi kentin eksik kalan kullanıcıları davet edilmelidir.
- Ortak yaşam alanlarının tasarımında oyun ve fiziksel faaliyetleri entegre eden davet edici etkinlikler düşünülmalıdır.
- Bazı belirli noktalarda kesişen, bazıları yan yana gerçekleşen etkinliklerle, canlı ve farklı grupları aynı anda davet eden bir ortam yaratılmalıdır.
- Turistlerin deneyimleri zenginleştirilmelidir.

Turistlere bizzat kendilerinin el atabileceği deneyim ve faaliyetler sunulmalıdır (Örneğin kilim atölyesi, mozaik atölyesi, kendi lokumunu kendin yap, vs.)

Farklı kullanımlar için planlama yapın!

Ortak yaşam alanlarına insanları davet edecek etkinlikler hem günün farklı zaman dilimlerini, hem de farklı mevsimleri geçici ve sürekli bir şekilde kapsamalıdır.

- Günde 24 saat, haftada 7 gün, yılda 365 gün boyunca aktif kent hayatı planlanmalıdır.
- Gün içindeki veya mevsimsel değişiklikleri, iklimin farklı boyutlarını dikkate almak önemlidir.
- Bütün gün ve yıl boyu etkinlikler teşvik edilmelidir.

- Kent alanlarının alternatif kullanımları teşvik edilmelidir.
- Daha fazla etkinlik ve geçici kullanımlar daha dinamik ve şaşırtıcı bir kent ortamı sağlar.
- Mısır Çarşısı'nın yanına resmi bir açık hava pazar kurulmalıdır.
- İnsanların yapmak zorunda oldukları faaliyetler için olduğu kadar, sadece keyif aldıkları için yaptıkları şeylerle ilgili olarak da planlama yapılmalıdır.

Suya dokunmak

- Manzara, su seviyesine yakın alçak platformlar, suya inen merdivenler, sallar, insanların serbestçe kullanabildiği oturma yerleri, açık hava hizmetleri, yiyecek / içecek, Neşe yaratın su unsurları.

Öğrenme ve değiş tokuş

- Denizcilik Müzesi: sergiler ve çalışma atölyeleri. Açık hava faaliyetleri eski gemiler ve kentin denizcilikle ilgili tarihini, kültürünü, coğrafyasını öğreten faaliyetler. İnsanların serbestçe kullanabildiği oturma yerleri. Öğrenciler ve üniversite personeli için açık havada çalışma, dinlenme ve eğlenme olanakları.

Alışveriş ve açık hava hizmetleri

- Çiftçi pazarı ve öze ürünler. Halka açık oturma yerleri, açık hava kafeleri ve restoranlar.

Kokular, renkler ve keyif

- Çiçek pazarı. Çayhaneler, açık hava hizmetleri ve halka açık oturma yerleri. Güzel bitkiler.

Durma ve rahatlatma

- İnsanların serbestçe kullanabildiği oturma yerleri, açık hava kafeleri ve neşelendirici unsurlar - çocuk oyunları, deniz manzaraları ve ışıklandırma uygulamaları.

Öğrenci yaşamı ve halk için rekreasyon

Öğrenciler ve personel için açık havada öğle yemeği olanağı, ders çalışma, satranç veya petanque (küçük çelik toplarla oynanan bir oyun. Halkın erişilebilir, rahatlık veren yeşil alan. Eğitim ve toplumsal yaşam arasında etkileşime izin veren biryer.

Etkinlikler ve sosyalleşme

Kentin kalbi. Etkinlikler, festivaller, toplantılar için büyük

bir toplantı yeri; insanların serbestçe kullanabildiği oturma yerleri, sohbet edilebilecek özel yerler ve açık hava kafeleri de bulunuyor. Çocukların oynayabileceği, yetişkinlerin sosyalleşebileceği yerler var.

Oyun ve rekreasyon

- Oyun alanları, bütün yaşlara uygun maceralar, salıncıklar, tırmanma duvarları ve kemer ile ilgili olarak interaktif su unsurları. Halk için neşeli oturma yerleri.

Performans ve sanat

- Kültür ve çağdaş sanat merkezi - kuluçka ve fikir dükkânı. Tiyatro, müzik ve dans gibi açık hava performansları için sahne. Açık havada çağdaş sanat sergileri - heykeller, yerleştirmeler. İnsanların serbestçe kullanabildiği oturma yerleri, açık hava kafeleri. Eski tren vagonlarında "Orient Express" oteli.

Sükun, dinlenme ve kültür

- Sessiz, ağaçlar ve çiçeklerle dolu, yeşil bir cennet - arazi sanatları, çocukların oyun alanları ve kafeler. Orijinal tarihi ve kültürel çevre ile yakından ilişkil.

Tarihi maceralar

- Açık havada İslami sanat sergileri. Tarihi yarışları her yıl tekrar canlandıran yeni bir hipodrom, kısın pateni, egzersiz, açık hava kafeleri ve restoranlar. Tarihi ve ini kutlamalar, ziyaretçilerle için iletişimler.

Fitness ve dinlenme

- Bütün yaşlar için fiziksel faaliyetler - spor alanları, fitness kulvarları. İnsanların serbestçe kullanabildiği oturma yerleri, rahatlamak ve dinlenmek için yerler.

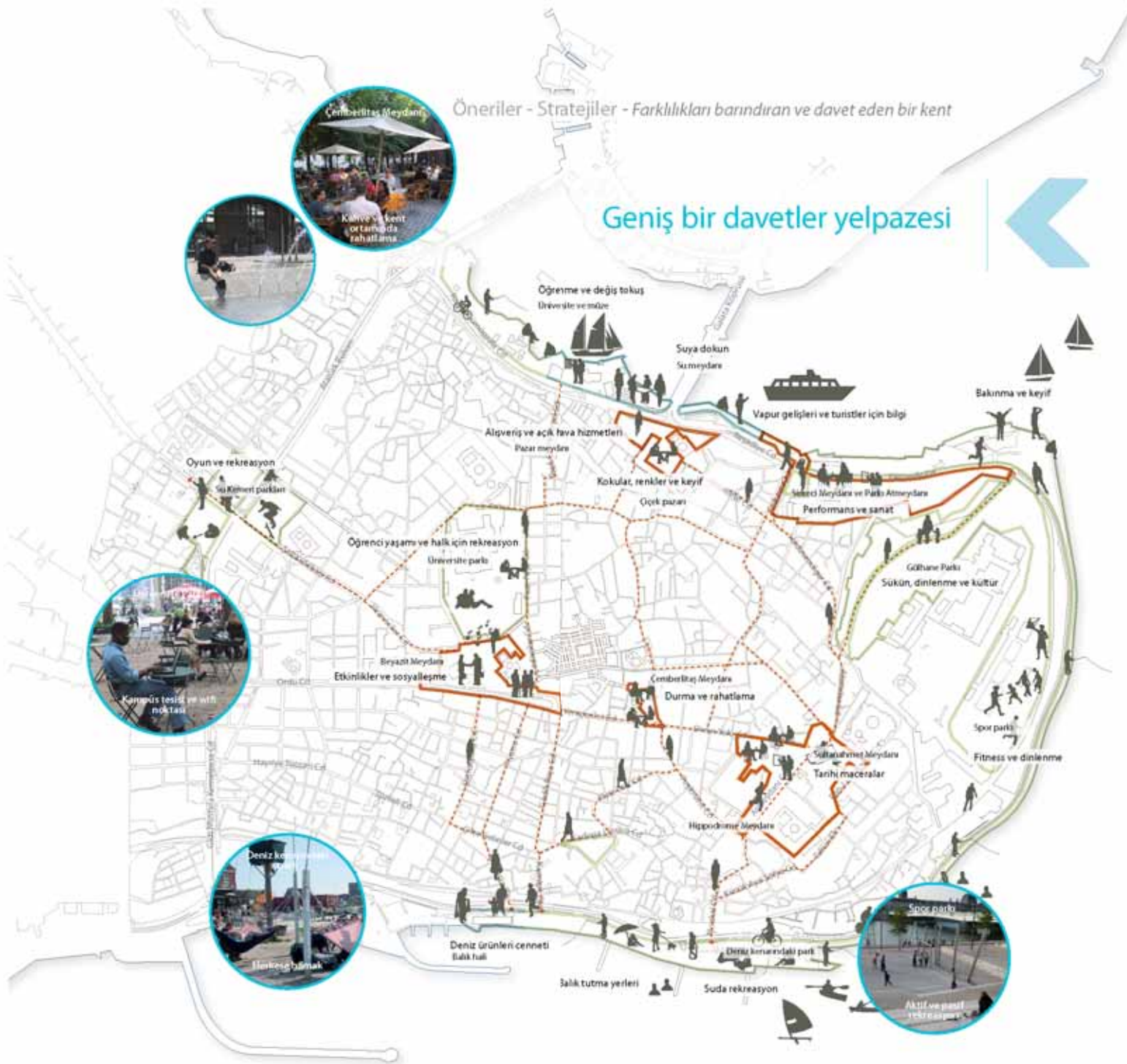
Suda rekreasyon

- Su sporları tesisleri; rüzgâr sörfü, su kayağı, dalış. Küçük yelkenliler için marina.
- - Özel ve kiralık. Balık tutma yerleri ve olta balıkçılığıyla ilgili hizmetler. Mangal olanakları ve açık hava kafeleri. Yetişkinler için plajlar, çocuklar için korumalı havuzlar. Çocuk oyunları ve macera.

Deniz ürünleri cenneti

- İnsanların ziyaret edip izleyebileceği aktif bir balık hali. Balık pazarı, kafeler, restoranlar ve insanların serbestçe yararlanabildiği oturma yerleriyle bir deniz ürünleri cenneti.

Geniş bir davetler yelpazesi





Çok fonksiyonluluğu teşvik edin

Fonksiyonları ve faaliyetleri karıştırmak

Güvenlik duygusu



Zemân katları da halka açık faaliyetler geçireni geliştirmeyi teşvik ederek yaşayan bir kent yaratır. Kopenhag, Danimarka.



Konutlar ve konutlarla ilgili fonksiyonlar aktif caddeleri teşvik eder. Kopenhag, Danimarka.



İşansız ve işçisi arasında görsel temas, başkalarının da o ortamda bulunduğu ve güvenliğe olanaklılığı duygusunu destekler. Yalme, İsveç.



Büfe ve sokak tezgâhları sokakları kalabalıklaştırdığı gibi, gelişmelerine de hizmet verirler. New York, ABD.

"Caddede gözler" yaratmak



Konutlar başka insanların varlığına ve geçireni perspektifinde ışık olmasına sağlar. Malmö, İsveç.



Önemli yollar boyunca jerraf ve iyi aydınlatılmış zemin katlar yürüyüş ortamını canlılaştırır. Kopenhag, Danimarka.

Öğrenciler yaşam ve atmosfer getirir



Sütühaneler, müzeler ve üniversitelerle ilgili açık hava okuma yerleri ortak yaşam alanlarına yeni bir boyut kazandırır. New York, ABD.



Okuyan ve yazayan öğrenciler kentsel alanlara dinlenim ve renk katarlar. San Francisco, ABD.

Yan yana faaliyetler - aktif ve pasif rekreasyon, spor ve oyun alanları...



Spor tesislerinin konutlara yakın olması her ikisini de zenginleştirir. Hamburg, Almanya.



Daha fazla yaş grubunu davet eden oyun alanı. Kopenhag, Danimarka.



İçki faaliyet türleri arasında iyi bir denge... Kopenhag, Danimarka.



Sakin bir ortamda sessiz düşünme... New York, ABD.

Farklı faaliyetleri teşvik edin



Kenti kullanan bütün grupları çekebilmek için farklı davetler

Bütün yaşları davet eden iyi bir denge sağlamak



Oturmak, diğer insanlarla tanışmak ve onları izlemek, güneşin keyfini çıkarmak için güzel oturma yerleri, çiçekler ve hoş oyunlar çoğunlukla yaşlı insanları çeker.



Fiziksel faaliyetler ve ortak yaşam alanlarında yapılacak yeni şeyler gençleri teşvik eder. Kopenhag, Danimarka.



Kent ortama entegre olmuş oyun alanı diğer grupları çelmeye ve kasmaya teşvik eder. Kopenhag, Danimarka.



Kent alanlarını esnek, güçlü ve dikkatli bir şekilde planlamak çeşitli faaliyetlerin gerçekleştirilmesini ve farklı kullanıcıların bu alanlardan yararlanmasını mümkün kılar.

Geçici kullanım ve etkinlikler



Sergiler ziyaretçilere yeni bilgiler ve yeni heyecanlar sunarak ortak yaşam alanlarına yeni bir boyut kazandırabilirler. Kopenhag, Danimarka.



Ortak yaşam alanlarında hem katılımcıları, hem de izleyicilerin keyif alacağı çok farklı faaliyetler yapılabilir. Kopenhag, Danimarka.



Cadde ve meydanları kentin müzesi, galerisi, tiyatrosu ve eğitim kurumlarının uzantısı olabilir. Kopenhag, Danimarka.



Etkinlikler ve festivaller özel durumlarda kenti renge ve enerji boğabilir. Barselona, İspanya.

Zaman ve mevsim için planlama



İnsanları her saatte davet edilebilmek için ve aktif bir kent yaşamının anahtarıdır. Melbourne, Avustralya.



Akşam ve gece faaliyetleri dikkatleri, iş yerlerinin kapanış saatinden sonra kentsel alanları yaşatır. Kopenhag, Danimarka.



Kafeler de battaniye sunulmuş açık hava sezonunu uzatmak için kolay bir yoldur. Kopenhag, Danimarka.



Mevsimin üyün karakterini temsil alanlar kentsel alanları yıl boyunca aktifleştirmek. Kopenhag, Danimarka.



A photograph of a confectionery shop counter. The counter is filled with various sweets and pastries. In the foreground, there are several trays of sweets, including a large pile of yellow and orange candies, a tray of dark chocolate-covered treats, and a tray of small, round, brown sweets. A small jar of jam or honey is visible on the counter. In the background, there are shelves with jars and containers. The image is overlaid with a teal graphic design consisting of several overlapping, torn-paper-like shapes. The word "ekler" is written in white text on a teal rectangular shape in the center of the image.

ekler



Yöntem

Toplumsal yaşam araştırmalarının amacı, ortak yaşam alanlarının nasıl kullanıldığını incelemektir. İnsanların günlük faaliyetlerinin bir parçası olarak veya rekreasyon amacıyla nerelerde yürüdükleri ve vakit geçirdikleri konusunda bilgi edinilmesi hedeflendi.

Yöntem

Bu bilgiyi toplamak için kullanılan yöntem GEHL Architect tarafından geliştirildi ve daha önce dünyanın farklı bölgelerinde yapılan çalışmalarda kullanıldı. Bunlar arasında New York, Sydney, Perth, Melbourne, Adelaide, Wellington, Christchurch, Londra ve Kopenhag ile Birleşik Krallık ve İskandinavya'daki bazı kentler sayılabilir.

Araştırmalar yaz günlerinde, 2011 Temmuz ayının güneşli havalarda yapıldı. Bir çalışma da sezon dışında Kasım 2011'de gerçekleştirildi.

Veriler hafta içi günlerde (Salı / Perşembe, Cuma), bir Cumartesi ve bir Cuma gününde seçilmiş lokasyonlarda toplandı.

Toplanan veriler

- Yaya trafiği
- Vakit geçirme faaliyetleri (davranışların haritası)
- Yaş ve cinsiyet

Araştırma lokasyonları

Yaya trafiği ile ilgili sayım yapmak için durulan yerler, yaya akışının en iyi görüldüğü noktalar arasından seçildi.

Vakit geçirme faaliyetlerinin kayda geçirildiği bölgeler, bütün araştırma alanı hakkında bilgi almak niyeti ile seçildi.

Yaya trafik sayımları

Araç trafik hacmi ile ilgili veriler vardı; yaya trafiği ile ilgili sayımlar da yayaların kullanım sayılarıyla ilgili bilgi almak için yürütüldü. Böylece caddelerde kullanım önceliğinin nasıl yapıldığının anlaşılması hedeflendi. Yaya trafik sayımları caddeler arasındaki hiyerarşiyi anlamak, gündüz ve gece saatlerinde yaya kullanımının nasıl değiştiğini görmek açısından da temel öneme sahipti.

Yaya trafik sayımları, seçilmiş lokasyonlarda sabah 08.00, akşam 22.00 arasında her saat başında 10 dakika süreyle yayaların sayarak yürütüldü. Bu sayımların sonuçları uzatılarak bir saatlik tahminler yapıldı.

Sabit faaliyet araştırmaları

Faaliyet haritası esas olarak dikkatli bir şekilde seçilmiş ortak yaşam alanlarında, belirli bir zaman diliminde gerçekleşen "vakit geçirme" faaliyetlerinin bir fotoğrafını yansıtmaktadır. Bu çalışma seçilmiş lokasyonlarda sabah saat 10.00 ile akşam 20.00 arasında her iki saatte bir yapıldı.

Bankta oturmak, çocukların oyunu gibi fiziksel faaliyetler, sokak satıcıları veya tezgâhtarlar gibi ticari faaliyetler kaydedildi. Ama kaydedilen faaliyetler bunlarla sınırlı kalmadı İnsan sayısı ve faaliyet tarzı (ayakta durmak, oturmak, oyun oynamak, satış yapmak, vs) haritaya kaydedildi. Çeşitli faaliyet türleri konsolide edildi.

Araştırma tarihleri ve koşulları:

Perşembe, Temmuz 15 2011, 08.00 - 22.00

Hava: Güzel, güneşli, 30-35 santigrad derece.

Cuma, Temmuz 16, 2011, 08.00 - 22.00.

Hava: Güzel, güneşli, 30-35 santigrad derece.

(Yaş ve cinsiyet araştırması)

Cumartesi, Temmuz 17 2011, 08.00 - 22.00.

Hava: Güzel, güneşli, 30-35 santigrad derece.

Pazar, Temmuz 18, 2011, 08.00 - 22.00.

Hava: Güzel, güneşli, 30-35 santigrad derece.

Salı, Kasım 2, 2011, 08.00 - 22.00.

Hava: Güzel, güneşli, 13-20 santigrad derece.

Yaya sayımı yapılan lokasyonlar:

1. Galata Köprüsü
2. Ragıp Gümüşpala Caddesi (yaya altgeçidi)
3. Reşadiye Caddesi
4. Hüdavendigar Caddesi
5. Büyük Postane Caddesi
6. Ankara Caddesi
7. Alemdar Caddesi
8. Dalbastı Sokak

9. Akbıyık Caddesi

10. Deniz kenarındaki yürüyüş alanı

11. Kennedy Caddesi

12. Çaparız Sokak

13. Yeniçenler Caddesi

14. Nuruosmaniye Caddesi

15. Çadircılar Caddesi: Çadircılar Caddesi

16. Ordu Caddesi

17. Vezneciler Caddesi

18. Havlucu Sokak

19. Adnan Menderes Vatan Bulvarı - doğu

20. Adnan Menderes Vatan Bulvarı - batı

21. 10. Yıl Caddesi

22. Sulukule Caddesi

Vakit geçirme faaliyetlerinin araştırıldığı lokasyonlar:

1. Deniz kenarındaki meydan - Ragıp Gümüşpala Caddesi
2. Mısır Çarşısı meydanı
3. Yeni Cami meydanı
4. Beyazıt meydanı
5. Ordu Caddesi
6. Ordu Caddesi - Otobüs durakları
7. Deniz kenarındaki park
8. Sultanahmet Meydanı
9. Sultanahmet Parkı
10. Sultanahmet Camii Parkı
11. Teodosyus Surları Parkı
12. Sirkeci İstasyonu ön avlusu ve Sirkeci Parkı
13. Milyon Taşı Parkı
14. Hipodrom Parkı

Araştırma Lokasyonları



Teodosyus Surları

10. Yı. Çukurbazı

Historia AVM

Historia AVM

Historia AVM

Historia AVM

Historia AVM

Historia AVM

Historia AVM

Historia AVM

Historia AVM

Yaz mevsiminde hafta içi gün yaya trafiği

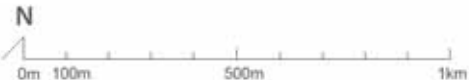
GÜNDÜZ

08.00 - 18.00 arasındaki yaya trafiği

Her bağlantı yolu için toplam yaya sayısı

Araştırma tarihi: Perşembe, Temmuz 15, 2010

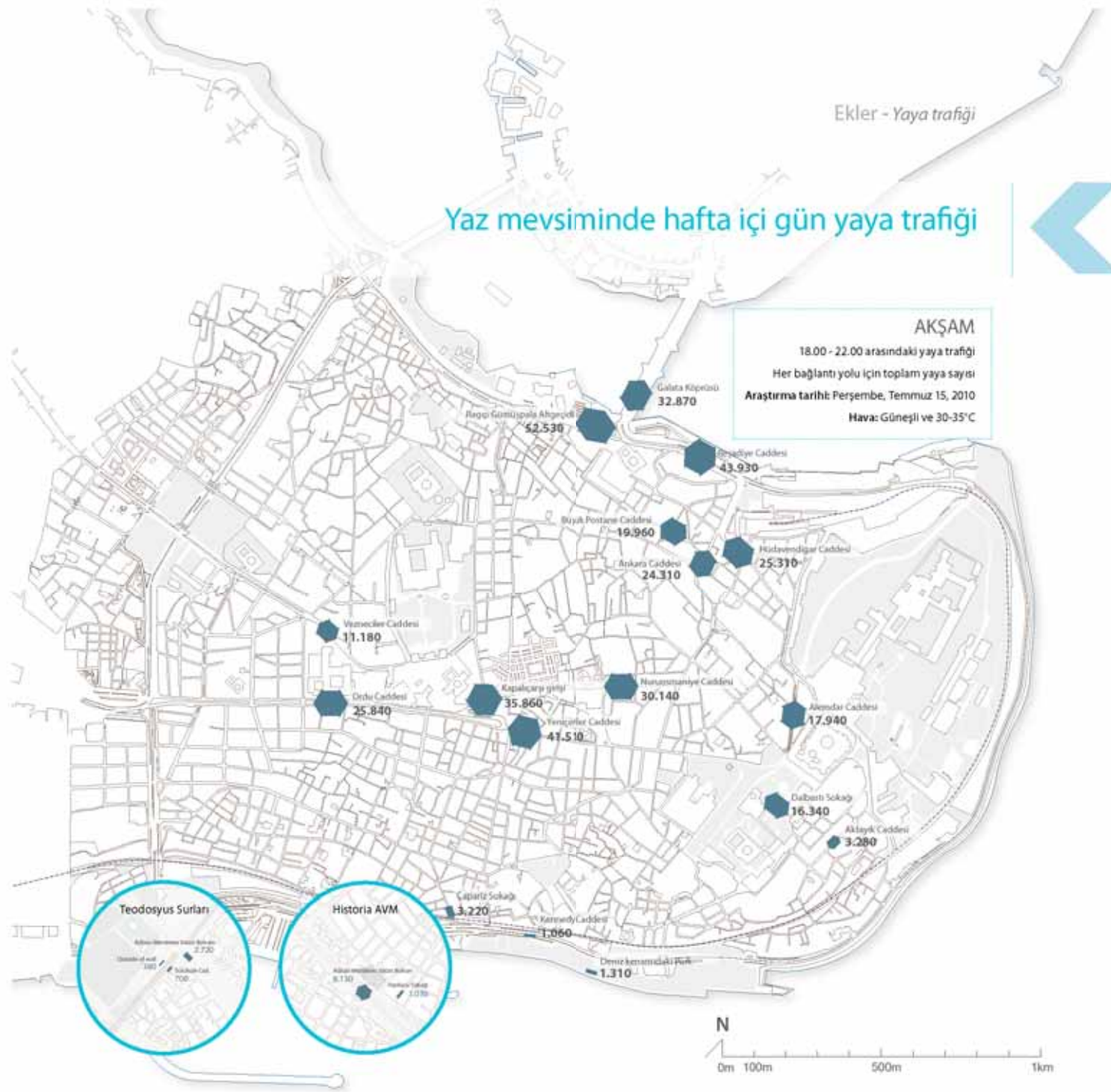
Hava: Güneşli ve 30-35°C



Yaz mevsiminde hafta içi gün yaya trafiği

AKŞAM

18.00 - 22.00 arasındaki yaya trafiği
Her bağlantı yolu için toplam yaya sayısı
Araştırma tarihi: Perşembe, Temmuz 15, 2010
Hava: Güneşli ve 30-35°C



N

0m 100m 500m 1km

Sezon dışı hafta içi günde yaya trafiği

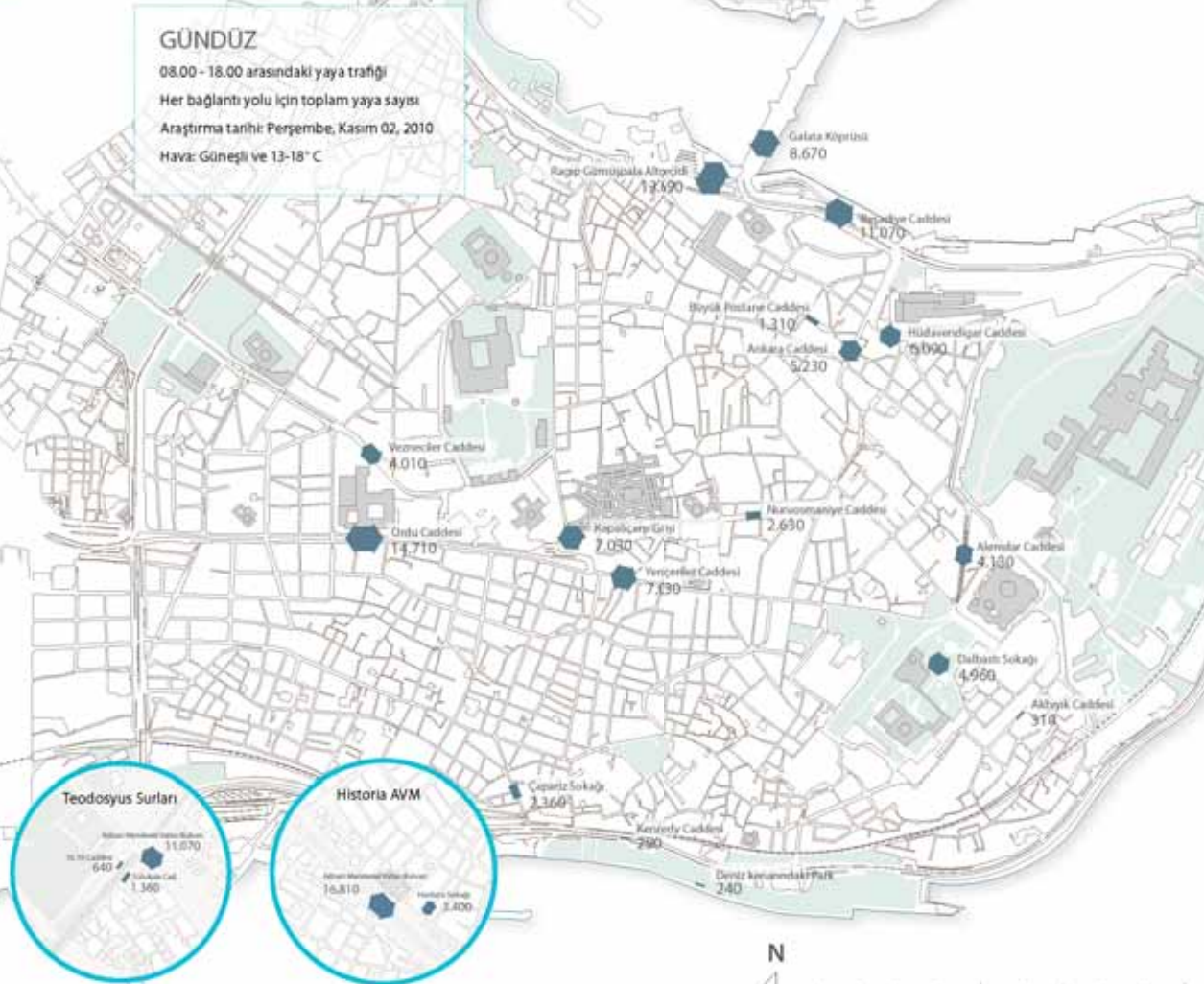
GÜNDÜZ

08.00 - 18.00 arasındaki yaya trafiği

Her bağlantı yolu için toplam yaya sayısı

Araştırma tarihi: Perşembe, Kasım 02, 2010

Hava: Güneşli ve 13-18° C



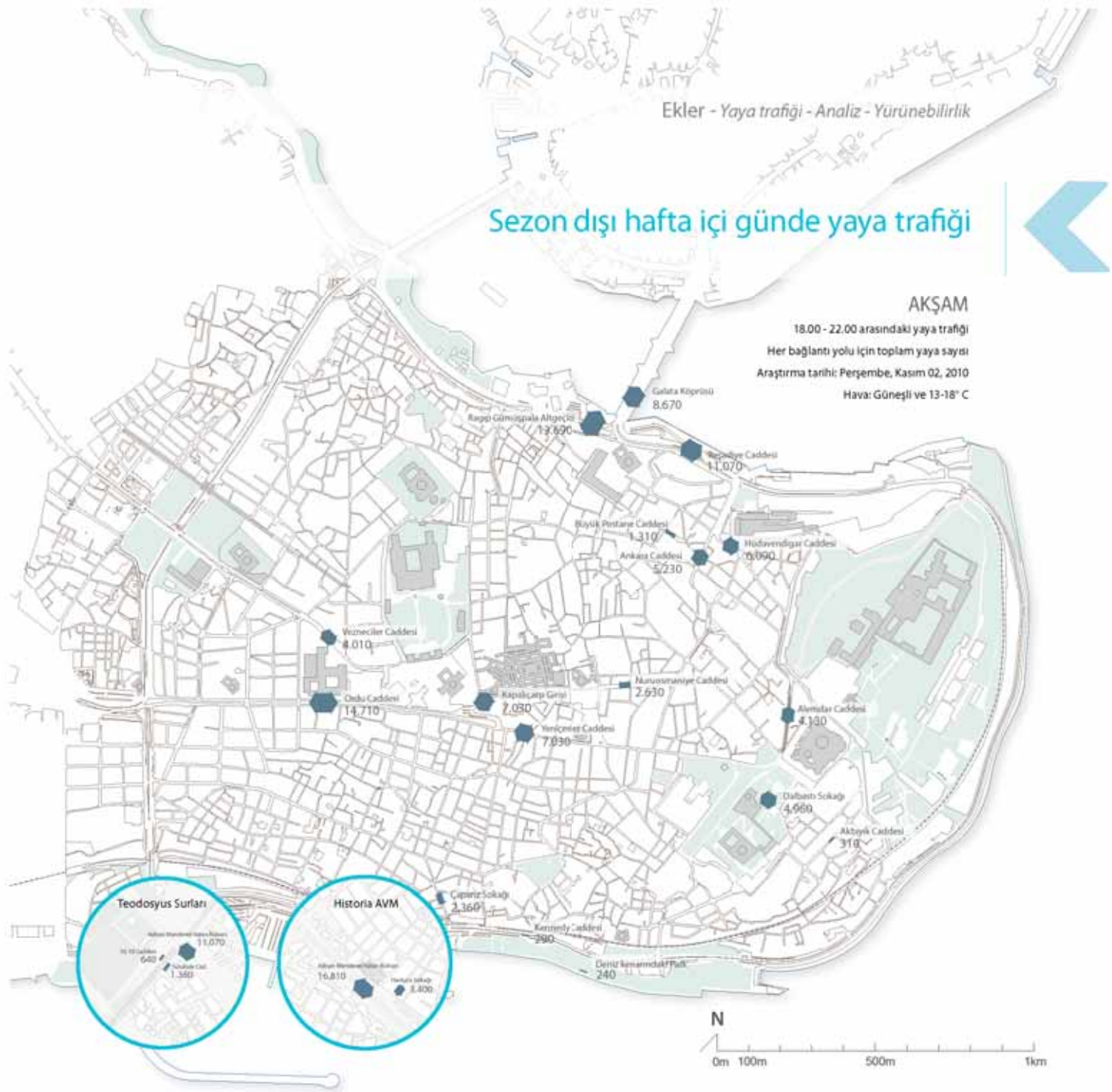
N

0m 100m 500m 1km

Sezon dışı hafta içi günde yaya trafiği

AKŞAM

18.00 - 22.00 arasındaki yaya trafiği
Her bağlantı yolu için toplam yaya sayısı
Araştırma tarihi: Perşembe, Kasım 02, 2010
Hava: Güneşli ve 13-18° C



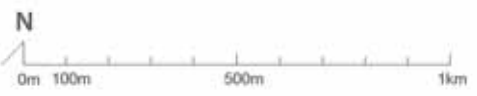
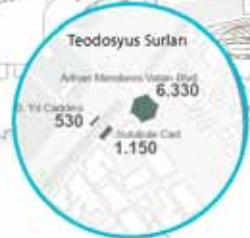
N

0m 100m 500m 1km

Yaz mevsiminde Cumartesi günü yaya trafiği

GÜNDÜZ

08.00 - 18.00 arasındaki yaya trafiği
Her bağlantı yolu için toplam yaya sayısı
Araştırma tarihi: Perşembe, Temmuz 17, 2010
Hava: Güneşli ve 30-35°C



Yaz mevsiminde Cumartesi günü yaya trafiği

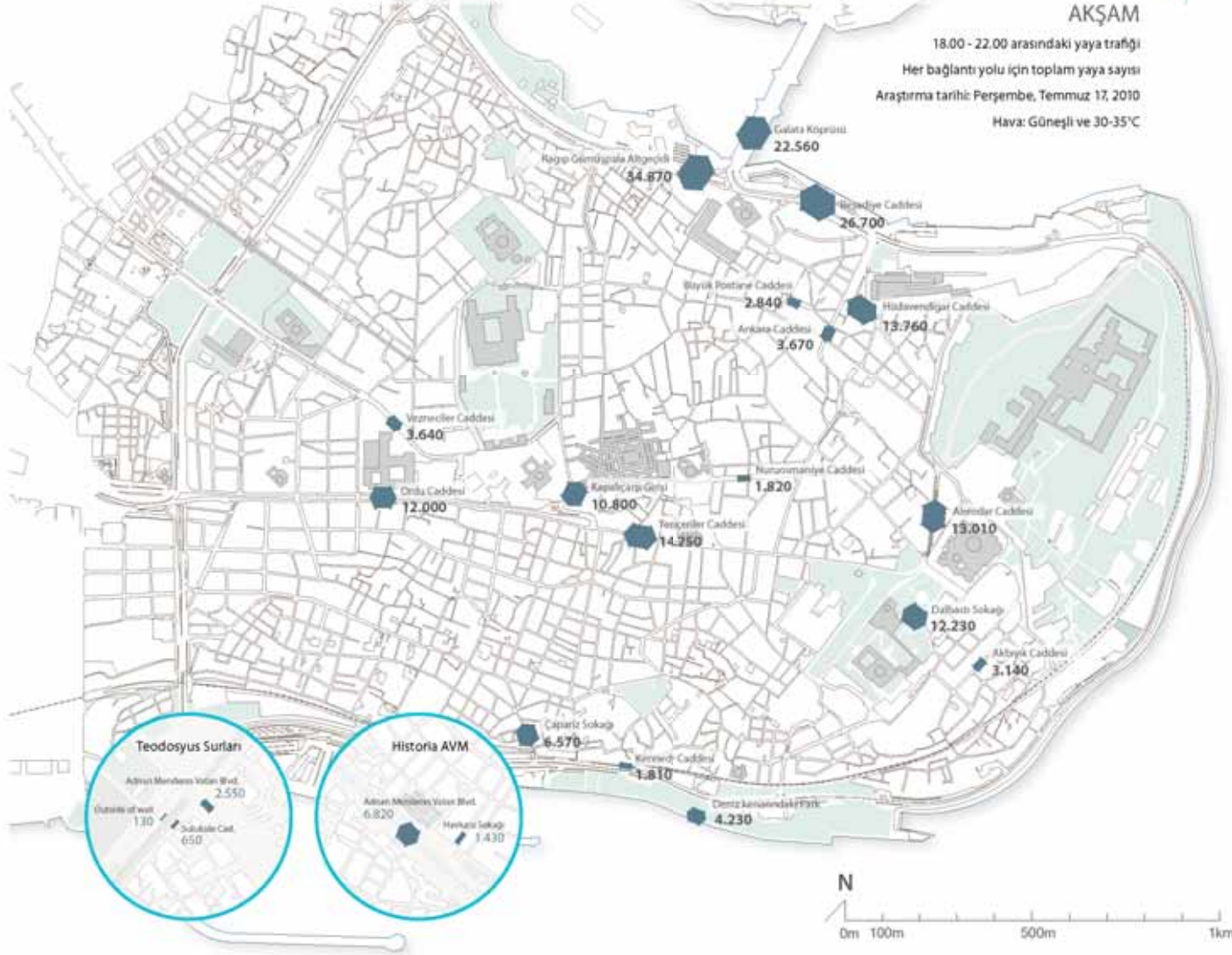
AKŞAM

18.00 - 22.00 arasındaki yaya trafiği

Her bağlantı yolu için toplam yaya sayısı

Araştırma tarihi: Perşembe, Temmuz 17, 2010

Hava: Güneşli ve 30-35°C



İSTANBUL'UN ORTAK YAŞAM ALANLARI ve TOPLUMSAL YAŞAMI