

İSTANBUL TARIHİ YARIMADA YAYALAŞTIRMA PROJESİ

Mevcut Durum Değerlendirmesi

Haziran 2014





EMBARQ®
Türkiye

Raporu Hazırlayanlar:

Çiğdem Çörek Öztaş, Şehir Plancısı

Merve Akı, Şehir Plancısı

Katkıda Bulunanlar:

Robin King, Kentsel Gelişim ve Erişilebilirlik
Direktörü

Ben Welle, Sağlık ve Yol Güvenliği
Departmanı Kıdemli Uzmanı

Pınar Köse, Program Koordinatörü

Ece Ömür, Proje Asistanı

Fotoğraflar:

Mesut Tufan

Tasarım:

Nick Price

Dizgi:

Esra Süel

Bu rapor Bloomberg Philanthropies'in katkılarıyla hazırlanmıştır.

İÇİNDEKİLER



SUNUŞ	5
YÖNETİCİ ÖZETİ	7
1 GİRİŞ	17
2 YÖNTEM	19
3 GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE TARİHİ YARIMADA	25
4 ANALİZ	35
5 ÖNERİ VE DEĞERLENDİRMELER	63
KAYNAKÇA	72
EKLER	73

RAPORU HAZIRLAYANLAR



Çiğdem Çörek Öztaş

Çiğdem Çörek Öztaş, EMBARQ Türkiye ekibinde Şehir Plancısı olarak yayalaştırma, bisiklet ve kamusal alan projelerinde çalışmaktadır. Lisans eğitimini Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde, yüksek lisans eğitimini ise ODTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Politika Programı'nda tamamlamıştır. Halen Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde doktora eğitimine devam etmektedir. Akademik, özel ve kamu sektörlerinde farklı deneyimleri bulunmaktadır. Yaklaşık 4 yıl Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nda uzman olarak bölge planı hazırlık süreçlerinde görev almıştır.

ccorek@embarqturkiye.org



Merve Akı

Merve Akı, EMBARQ Türkiye ekibinde şehir plancısı olarak yayalaştırma, bisiklet kullanımı ve kamusal alan projelerinde görev almaktadır. Merve Akı, özellikle "Ayda Bir Gün Sokak Bizim" ve "Kaldırım Nerede" etkinlikleriyle dikkat çeken Sokak Bizim Derneği'nin kurucu üyelerindedir. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde başladığı mesleki eğitimini, İstanbul Teknik Üniversitesi Şehir Planlama yüksek lisans programında tamamlamıştır. Yapı-Endüstri Merkezi'nin başta şehir plancıları, mimarlar ve yapı sektörü bileşenlerine hizmet veren yayın portalında yaklaşık 3 yıl editör olarak çalışmıştır.

maki@embarqturkiye.org

 **TEŞEKKÜR**

Bu rapor Bloomberg Philanthropies'in katkılarıyla hazırlanmıştır. Çalışmanın en başından itibaren değerli katkı ve yorumlarını bizlerden esirgemeyen EMBARQ Global Kentsel Gelişim ve Erişilebilirlik Direktörü Robin King'e; EMBARQ Global Sağlık ve Yol G¼venlięi Departmanı Kıdemli Uzmanı Benjamin Welle'e; D¼nya Kaynakları Enstit¼s¼ Araştırma Asistanı Tejas Pande'ye; EMBARQ T¼rkiye Program Koordinat¼r¼ Pınar K¼se'ye ve EMBARQ T¼rkiye Proje Asistanı Ece ¼m¼r'e teŐekk¼rlerimizi sunarız. Ayrıca, raporun hazırlık s¼recinde verdikleri destek, g¼r¼ř ve ¼nerilerden ¼b¼r¼ Ulaşım Plancısı Erhan ¼nc¼'ye; Yıldız Teknik ¼niversitesi Mimarlık Fak¼ltesi'nden Doç. Dr. Ebru Erd¼nmez'e; Mimar Sinan G¼zel Sanatlar ¼niversitesi Şehir ve B¼lge Planlama B¼l¼m¼nden Yrd. Doç. Dr. Kevser ¼st¼ndaę'a; ve Fatih Belediyesi'nden Sema ¼zyılmaz'a teŐekk¼r¼ borç biliriz.



SUNUŞ



Yayalaştırma, özellikle kent merkezlerinde yaşanabilirliği artıran, yayanın rahat dolaşımı ile güvenliğini sağlayan, uygulandığı sokak ve caddelerin kullanımlarındaki artışa bağlı olarak ekonomik canlılık getiren ve kamu yararını gözeten insani bir yaklaşımdır.

Yayalaştırma projelerinde bir yolun araçlara tamamen kapanması bir çözüm olduğu gibi, belirli saatlerde yaya ve/veya taşıt tarafından kullanılacak biçimde organize edilmesi de bir başka çözüm yöntemidir.

Yayalaştırma projeleri ile çevresel anlamda da iyileştirme sağlanmaktadır. Taşıt trafiği, araç gürültüsü, egzoz gazları ile bunlara bağlı rahatsızlıklardan kaçınmak ve uzun vadede yaşam kalitesini yükselterek insanların daha stressiz ve mutlu yaşamalarına olanak tanımak, yayalaştırma ile mümkündür. Tüm bunların yanında yayalaştırma, aynı zamanda ticaret, kültür, turizm sektörlerini destekleyici bir strateji olarak da ön plana çıkmaktadır.

EMBARQ Türkiye – Sürdürülebilir Ulaşım Derneği'nin kuruluş amacı, çevreyi ve insan sağlığını her geçen gün daha fazla tehdit eden kent içi ulaşım sorunlarına sürdürülebilir çözümler üreterek kentlerimizdeki yaşam kalitesini iyileştirmektir. Bu amaç çerçevesinde EMBARQ Türkiye, Danimarkalı kentsel tasarım firması Gehl Architects ile birlikte ve Fatih Belediyesi'nin desteği ile 2010 yılında çalışmalarına başlamıştır. Bu çalışmayla, Tarihi Yarımada'da sürdürülebilir ulaşımı mümkün kılacak ve kentsel yaşam kalitesini yükseltecek, herkesin kolayca erişebildiği bir Tarihi Yarımada için öneriler geliştirmiştir. Bu kapsamda ayrıntılı analizler yapılmış, sürdürülebilir ulaşım ve kent yaşamının zenginleştirilmesine yönelik çözüm önerileri ve uygulama stratejileri ortaya koyulmuştur.

Fatih Belediyesi tarafından 2011 yılında uygulanmaya başlanan ve geline nokta toplam 295 sokağın yayalaştığı projenin, öğrenciler, kentliler ve Tarihi Yarımada esnafı üzerindeki etkisini ve bu aktörlerin memnuniyet durumunu ölçmek amacıyla hazırlanan bu rapor ise, projenin sürdürülebilirliğine ve sahiplenilmesine önemli katkı sağlayacak, gelecek dönem yayalaştırma projelerine fikir verecektir.

Raporda emeği geçen çalışma arkadaşlarıma, bizlere bu süreçte yardımcı olan, başta Tarihi Yarımada esnafına, Fatih Belediyesi'ne, ve anketlerimize katılım sağlayan tüm öğrenci ve İstanbullulara çok teşekkür ederim.

Arzu Tekir
EMBARQ Türkiye Direktörü



YÖNETİCİ ÖZETİ

Tarihi Yarımada, 8500 yıllık geçmişiyle Doğu Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu'na başkentlik yapmış bir merkez konumundadır. Haliç, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ile çevrili olan ve batı sınırı Bizans döneminden kalma şehir surlarından oluşan Tarihi Yarımada ya da Osmanlı döneminden bu yana kullanılan bir diğer adıyla Suriçi, İstanbul'un ilk defa kurulduğu ve geliştiği yerdir.

Cumhuriyet dönemi ile birlikte, Tarihi Yarımada imar faaliyetlerini yönlendiren planlama çalışmalarına konu olmuştur. 1936-1951 yıllarını kapsayan Prost Planında, İstanbul'un Tarihi silüetinin korunması, Tarihi eserlerin restorasyonu ve mimari değeri olan yeni yapıların gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Bu planla, Tarihi Yarımada'nın korunması ve yaşatılması bağlamında da önemli uygulamalara başlanmıştır. 1950-1960 yılları arasında kapsayan dönemdeyse, nüfus artışıyla birlikte Tarihi kent dokusu tahrip olmaya başlamıştır. 1960-1967 yılları arasında Prof. Luigi Piccinato tarafından hazırlanan Büyük İstanbul Nazım Planı, İstanbul'un betonlaşarak büyümesi tehlikesine karşı tedbir alınması ve metropoliten bir yönetim anlayışının geliştirilmesi için birtakım ilkeler içermektedir. Aynı dönemde, kentleşmenin daha çok imalat sanayine bağlı olarak gelişmesi, bu durumun İstanbul'a göçü artırması ve yasal olmayan yapılaşmalar, eski kentin sağlıklı bir şekilde planlanmasını engellemiştir. Tarihi Yarımada'da merkez gelişiminin sürmesi, imalathane ve toptan ticaret gibi birimlerin çoğalması sonucunda pek çok eski konut alanı nitelik değiştirerek bekar odaları, depolar, küçük işyerleri ve atölye olarak kullanılmaya başlanmıştır. Tarihi Yarımada'da mevcut bulunan yoğun ticari faaliyetin, bu dönemde alanın bütününe yayılması, zaman içinde konut alanlarını yok etmiş,

mahallelerdeki yerleşik nüfusun sayısının azalmasına ve ticari işyeri sayısının artışına neden olmuştur. Tarihi Yarımada, gelişim süreci boyunca İstanbul'un hem en yoğun yerleşme alanı olmuş hem de merkezî iş alanı (MİA) özelliğini üstlenmiştir.

Günümüzde Tarihi Yarımada'da fonksiyonlar belli alanlarda yoğunlaşmaktadır. Bu fonksiyonları hizmet, eğitim, konut ve turizm olarak ayırmak mümkündür. Konutların çoğunlukta olduğu alanlar, Eminönü ve Alt Laleli bölgeleri ile sınırlı kalırken, eğitim ve ticaret faaliyetleri tüm bölgeye yayılmış hâldedir. Sultanahmet ve yakın çevresinde ise turizm aktiviteleri ön plana çıkmış durumdadır. Tarihi Yarımada aynı zamanda çeşitli ulaşım türlerinin toplandığı bir merkez konumundadır. Bölgenin en önemli özelliklerinden biri olan "ticari çekim merkezi" kimliği, yoğun öğrenci nüfusa sahip bu bölgeye birçok kullanıcı çekmektedir. Eminönü, tramvay ve vapur aktarma noktalarının kesişim yeri olarak; Yenikapı ise Marmaray ve metro hatlarının kesişim alanı olarak önemli transfer merkezlerini oluşturmaktadırlar. Tarihi Yarımada, toplu taşıma modlarının yoğun kullanımının yanında, hızla büyüyen ve süratle motorlaşan kentin yarattığı baskıdan da etkilenmektedir. Özellikle kıyı şeridinde yer alan ve Tarihi Yarımada'yı çevreleyen Kennedy, Reşadiye, Rağıp Gümüşpala caddelerinde trafik hacimleri yüksektir. Buna bağlı olarak yayalaştırılmış bölgenin merkezi de dahil olmak üzere Tarihi Yarımada genelinde ciddi bir otopark talebi bulunmaktadır. Tarihi Yarımada içinde toplu taşıma imkanları ise sınırlıdır. Yarımada'nın içinden geçen sadece bir tane yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma hattı mevcuttur.

Tarihi Yarımada'nın, tarihsel, kültürel ve ulaşım boyutunda sahip olduğu çok katmanlı yapıyı değerlendirmek isteyen İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bölgedeki yaşam kalitesini iyileştirmek üzere 2005 yılından bu yana çok sayıda cadde ve sokağın yayalaştırılmasına yönelik bir dizi projeyi gündemine almıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME)'nin Tarihi Yarımada için aldığı bir dizi yardımcı karar, yayalaştırma aracılığıyla araç trafiğinin bölgedeki turizm ve ticari faaliyetler üzerindeki olumsuz etkisini en aza indirmeyi hedeflemektedir. Bu kapsamda 2005 yılından itibaren çalışmalara başlanmıştır. 2005-2009 yılları arasında Eminönü Meydanı, Beyazıt Meydanı ve Ayasofya Meydanı yayalaştırma projeleri ile Gülhane Parkı'nın trafiğe kapatılması gerçekleştirilmiştir. 2010 yılında Sultanahmet Meydanı ve civarındaki sokakların yayalaştırması gerçekleştirilmiş, turist otobüsleri ve ağır taşıt trafiğine dair alan yönetim planı hazırlanmış

bunun yanında EMBARQ Türkiye - Sürdürülebilir Ulaşım Derneği (EMBARQ Türkiye), Gehl Architects ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi işbirliği ile "İstanbul'un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı" çalışması tamamlanmış, 2010 yılından günümüze kadar Eminönü, Tahtakale, Beyazıt, Laleli, Gedikpaşa ve Hocapaşa'da yaklaşık 295 sokak yayalaştırılmış ve sokakların trafik sinyalizasyonu, granit taş kaplaması, atık yönetimi gibi destekleyici hizmetleri de tamamlanmıştır.

- Hazırlanan bu doküman ise yayalaştırma projesi sonrasında Tarihi Yarımada'nın ana kullanıcı grubunu oluşturan kentliler, İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü öğrencileri ile bölgede yer alan işletmecilerin memnuniyet durumu ve bölgenin yayalaştırma projesi sonrası mevcut durumunu tespit etmek üzere hazırlanmıştır. Kentlilerin memnuniyet durumunu genel anlamda ölçmek amacıyla on sorudan oluşan "kentli



anketi” ile demografik yapı, bölgeye ulaşım ayrıca fiziksel ve çevresel yapıdaki değişime yönelik bilgi alınmıştır.

- İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü öğrencilerini hedef alan “öğrenci anketi” de on sorudan oluşmaktadır. Kentli anketiyle benzer şekilde demografik yapı, ulaşım, fiziksel ve çevresel yapıdaki değişim üst başlıklarına dair bilgi alınmıştır.
- Bölgede faaliyet göstermekte olan işletmelere uygulanan, kentli ve öğrenci anketlerini kapsayıcı nitelik taşımanın yanında, sektör bilgilerini de içeren “ticaret anketi” ise 33 sorudan oluşmaktadır. Ticaret anketi soruları; sosyal ve ekonomik yapı, ulaşım, yol güvenliği, sağlanan yararlar, çevre kalitesi ve genel memnuniyet olmak üzere yedi ana bölüm çerçevesinde kurgulanmıştır. Ankete katılan kişilere yönelik demografik yapı, anket katılımcılarının

çalışmakta olduğu ya da yöneticisi olduğu iş yerine dair temel özellikler “sosyal ve ekonomik yapı” başlığı altında aktarılmıştır. Tercih edilen ulaşım türü, yürüme mesafeleri ve otopark konusuna yönelik sorular ise “erişim” başlığı kapsamında değerlendirilmiştir. Fatih ilçe sınırları içerisinde gerçekleşen trafik kaza verileri ve anket katılımcılarının yayalaştırma sonrası trafik kaza oranlarına yönelik düşünceleri “yol güvenliği” başlığı altında aktarılmıştır. Yayalaştırma uygulamasının Tarihi Yarımada’ya sağladığı yararlar ve fiziksel çevre üzerindeki etkisine dair düşünceler “yararlar” başlığı altında tartışılmıştır. Yayalaştırma sonrası hava kalitesi, sokak temizliği ve araçlardan kaynaklanan gürültü gibi konular “çevre kalitesi” başlığı altında paylaşılmıştır. “memnuniyet” başlığı altında ise, yayalaştırma projesine, proje öncesinde ve proje hayata geçtikten sonra verilen tepkiler ile genel memnuniyet durumu değerlendirilmiştir.



TEMEL BULGULAR

SOSYAL YAPI

Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen analiz çalışması, demografik yapı açısından -birkaç istisna dışında- erkeklerin daha fazla temsil edildiğini ortaya koymuştur. Anketlere toplam 1.290 kişi katılmıştır. Kentli anketine katılan toplam 459 kişinin %53'ü kadın, %47'si erkektir. Katılımcıların %4'ü hareket kısıtı oluşturan bir engeli bulunduğunu belirtmiştir. Ankete katılan toplam 91 öğrencinin %45'i kadın, %55'i erkektir. Engelliler %1'lik dilimi oluşturmaktadır. Ankete katılan toplam 740 işletmecinin %6'sını kadınlar, %94'ünü erkekler oluşturmaktadır. Kentli ve öğrenci verilerinin aksine işletmecilerin baskın çoğunluğunu erkekler oluşturmaktadır. Toplamda anket katılımcılarının %24'ü kadın, %76'sı erkektir. Ticaret anketinde de katılımcıların %1'lik dilimi hareket kısıtı oluşturacak bir rahatsızlığı olduğunu belirtmiştir.

EKONOMİK YAPI

Tarihi Yarımada'da iş yeri tipi %47 perakende ve %53 toptancı olarak dağılım göstermektedir. Anket katılımcılarının %50'si yayalaştırmanın, nakliye faaliyetleri konusunda olumlu, %37'si olumsuz bir etkisi olduğunu belirtmiştir. Perakende sektöründe yayalaştırma uygulamasının nakliye etkisinin %51'lik oranla olumlu olduğu yanıtı alınmıştır, %35'lik dilim ise uygulamanın olumsuz olduğunu ifade etmiştir. Toptancılarda da benzer oranlarla karşılaşmış, %52'si yayalaştırmayı nakliye açısından olumlu bulurken, %38'i uygulamanın etkilerinin olumsuz olduğunu belirtmiştir. Yayalaştırma sonrası sokak satıcılarının artması da işletmecilerin üzerinde önemle durdukları bir konudur. İşletmecilerin %53'ü yayalaştırma sonrası sokak satıcısı sayısının arttığını belirtmiş, bu oranın %77'si de bu konudan rahatsız olduğunu aktarmıştır.



ERİŞİM

Kullanılan ulaşım türleri, projenin başarısını ve memnuniyet durumunu tespitte önemli bir gösterge olduğundan katılımcılara, Tarihi Yarımada'ya erişmek için hangi ulaşım türlerini kullandıkları sorulmuştur. Ankete katılan kentlilerin Tarihi Yarımada'ya erişmek için en çok kullandıkları ulaşım türleri sırasıyla %41'lik oranla raylı sistem, %30'luk oranla vapur, %13'lük oranla otobüs ve yine %13'lük oranla özel araçtır. Tarihi Yarımada'ya erişimde üniversite öğrencilerinin kullandıkları ulaşım türlerine bakıldığında, üniversite öğrencilerinin %45'i otobüs, %25'i raylı sistem, %11'i vapur kullandığı, %15'lik dilimin ise yaya olarak okula eriştiği tespit edilmiştir. Öğrencilerin %4'ü ise okula özel araçlarıyla erişmektedir. İşletmecilerle yapılan anketler neticesinde ise, çalışanların %63'ü toplu taşıma, %29'u özel araç, %7'sinin yaya, %1'ininse bisikletle işe gidip geldikleri öğrenilmiştir. Toplu taşıma kullananların %52'si raylı sistem, %38'i otobüs, %10'u vapur kullanmaktadır. Özel araç ile gelenlerin %79'u araçlarını otoparka park ederken, %21'i yol kenarına park etmeyi tercih etmektedir. Anket katılımcılarının %78'i otopark alanlarının yetersiz olduğunu düşünmektedir.

YOL GÜVENLİĞİ

2010 yılında Fatih ilçesinde toplam 383 adet trafik kazası meydana gelmiştir. 2011 yılında meydana gelen toplam trafik kazası sayısı ise 483 olarak tespit edilmiştir. Tarihi merkezde gerçekleştirilen taşıt trafiğine yönelik kısıtlamalar nedeniyle, alanın yakın çevresinde bulunan caddelerde trafiğin artmış olması muhtemeldir. Tarihi Yarımada içerisinde de trafiğe ilişkin artan kısıtlamalar ile transit trafiğin büyük bir bölümü, yayalaştırılmış bölgenin kenarındaki anayollara yönelmiştir. Bu alanlar, yayalar ve motorlu taşıt trafiği arasında en fazla çatışmanın yaşandığı yerlerdir. Tarihi Yarımada için temel sorun, yayalaştırılmış sokak ve caddelerin birden çok trafik biçimi ve transit hizmeti içeren geniş, işlek geçiş yollarına açılmasıdır. Son uygulamalar neticesinde güncel bir veriye ulaşılamasa da yapılan anket sonucunda tüm alanda genel algı, yol güvenliğinin %76 arttığı yönündedir.



YAYALAŞTIRMA PROJESİNİN KAZANIMLARI

Katılımcılara yayalaştırma uygulamasının Tarihi Yarımada'ya sağladığı yararlar nelerdir diye sorulmuş ve birkaç farklı seçeneği birlikte seçebilme olanağı sunulmuştur:

Kentliler açısından yayalaştırmanın Tarihi Yarımada'ya sağladığı yararlar bağlamında ön plana çıkan temel başlık, %68'lik oranla sokakların yayalaştırma projesi sonrası daha güvenli hâle gelmesi olmuştur. Bunu, görsel kalitenin artması (%58), Tarihi yapıların daha dikkat çekici hâle gelmesi (%56) ve yürünebilirliğin artması (%52) takip etmiştir. Katılımcılara yöneltilen bir diğer soru da, yayalaştırma sonrası Tarihi Yarımada'nın fiziksel çevresi ile ilgili düşüncelerinin neler olduğu konusundadır. Oturacak dinlenecek yerlerin, sokağın genel görünüşünün, yürünebilecek alanların arttığı belirtilirken; sokak aydınlatmasının, bilgilendirme amaçlı levhaların ve toplu taşıma olanaklarının değişmediği ya da azaldığı yönündeki düşünceler daha ağırlıklıdır.

Üniversitelilerden de yayalaştırma uygulamasının Tarihi Yarımada'ya sağladığı yararları değerlendirmeleri istenmiştir. Bu anlamda öğrencilerin %55 oranında büyük bir kısmı yolların yayalar için daha güvenli hâle geldiğini belirtmiştir. Bunu %51 ile yürünebilirliğin artması, %50 ile görsel kalitenin artması takip etmiştir. Oturacak dinlenecek yerlerin, sokağın genel kalitesinin, yürünecek alanların arttığı; sokak aydınlatması, bilgilendirme levhaları ve toplu taşıma olanaklarının eksildiği ifade edilmiştir.

İşletmecilere göre ise, projenin sağladığı en büyük yarar %83 ile yürünebilirliğin artması olarak görülmüştür, bunu %82 ile sokakların görsel kalitesinin artması takip etmiştir; katılımcıların %77'si yayalaştırma sonrası sokakların yayalar için güvenli hâle geldiğini söylemiştir. İşletmecilerin yayalaştırma projesinden sonra fiziksel çevre ile ilgili düşüncelerine göre sokağın genel görünüşü, yürünecek alanların oranı ve sokak temizliğinin çoğunlukla arttığının belirtilmiş, bunun yanında sokak aydınlatması, toplu taşıma olanakları, bilgilendirme levhaları ile oturacak dinlenecek yerlerin değişmediği söylenmiştir.

ÇEVRE KALİTESİ

Yayalaştırma sonrası çevresel kalite ile ilgili düşünceleri, kentli, öğrenci ve işletmecilere dört başlık altında sorulmuştur. Bu başlıklar, araçların verdiği genel rahatsızlık, araç gürültüsü, hava kirliliği ve sokak kirliliği olarak sıralanmaktadır. Yapılan değerlendirmelerde, araçların verdiği genel rahatsızlık, araç gürültüsü ve hava kirliliğinin büyük oranda azaldığı yönünde fikirler hakimdir. Sokak kirliliğinin ise değişmediği belirtilmektedir.

YAYALAŞTIRMA UYGULAMASI MEMNUNİYETİ

Yayalaştırma uygulaması sonucunda elde edilen en önemli değerlendirme kuşkusuz kişilerin memnuniyet durumlarıdır. Yapılan anketler neticesinde, kentli, öğrenci ve işletmecilerin memnuniyet düzeylerinin genel olarak %80 civarında olduğu görülmüştür.

İşletmenin mekanda faaliyet gösterdiği yıllara göre projeyi ilk duydukları tepki ve proje sonrası memnuniyet durumu da ölçülmüştür. Buna göre, alanda daha uzun yıllar faaliyet gösteren işletmeler, alanda son 5-10 senedir faaliyet gösteren görece yeni işletmelere göre yayalaştırma projesine ilk etapta olumsuz tepki vermiştir. Aynı durum proje hayata geçtikten sonra projeden memnuniyet durumu için de söz konusudur; 20 seneden uzun süredir mekanda bulunan işletmelerin memnuniyet oranı %70 iken, 5 seneden daha kısa süredir mekanda yer alan işletmelerin projeden memnuniyet oranı %88'dir. Bununla birlikte, senelere göre yapılan bu değerlendirmede projeye verilen ilk değerlendirmeye göre şimdiki memnuniyet durumunda artış yaşandığı görülmektedir.

ÖNERİ VE DEĞERLENDİRMELER

- Tarihi Yarımada genelinde herkes için erişebilirlik sağlanmalıdır.
- Tarihi Yarımada'nın sunduğu olanaklardan yararlanılmasını sağlayacak, yaygın, etkin ve güvenli yürüyüş güzergahları oluşturulmalıdır.
- Tarihi Yarımada'nın içinden geçen trafiğin Tarihi Yarımada'dan uzaklaştırılmasına yönelik yaklaşımlar geliştirilmelidir. Tarihi Yarımada genelinde trafiğin yavaşlatılmasına yönelik politikalar benimsenmeli ve entegre bir toplu taşıma sistemi kurgulanarak toplu taşıma sisteminin etkinliği artırılmalıdır.
- Özel araçların ve özellikle tur otobüslerinin güzergahları etüd edilmeli ve bütünsel bir planlama çalışması gerçekleştirilmelidir.
- Hem planlanan hem de mevcut toplu taşıma hatlarının halihazırda yayalaştırılmış alan ile entegrasyonu sağlanmalıdır.
- Turistlere Tarihi Yarımada'ya ulaşımını ve Tarihi Yarımada'da dolaşımını sağlayacak minibüsler, hafif raylı sistem, yürüme ve bisiklet rotaları gibi alternatif ulaşım seçenekleri sunulmalıdır.
- Tarihi Yarımada bütünü için oluşturulacak bir kentsel tasarım rehberi ile sokak, cadde tasarımları kimlik öğeleri kapsamında yeniden ele alınmalıdır.
- Tarihi Yarımada genelinde kullanımın yüksek olduğu sokaklar belirlenmeli ve insanların ihtiyaçlarını karşılayacak yeşil alanlar, oturma ve dinlenme alanları, sokak sanatı uygulamaları gibi hizmetler sunulmalıdır.
- Tarihi Yarımada'da özellikle sahilde bulunan parklar hem su ile etkileşimin sağlanması hem de rekreasyon amaçlı kullanımı bakımından planlanmalı, sundukları faaliyetler bakımından geliştirilmelidir.
- Kesişim noktalarına bilgilendirme birimlerinin kurulması ve sokak yönlendirmelerine daha fazla önem verilmelidir.
- Caddeler, geceleri de kentin hayatı damarları işlevini yerine getirecek şekilde aydınlatılmalıdır. Meydanlarda

özgün özellikleri güçlendirecek, çeşitli faaliyetlerin gerçekleşmesini mümkün kılacak aydınlatma yapılmalıdır.

- Temel rotalar üzerinde karakteristik banklar, sanat eserleri, belli kaldırım taşları, ışıklandırma ve yeşillik gibi kolayca tanınacak özgün kentsel unsurlar oluşturulmalıdır.
- Oturacak dinlenecek alanlar, bitki havuzları, çöpler, aydınlatma elemanları, sokak döşemeleri ve yönlendirici elemanlar sokaklarda uygulanarak kullanıcılara sunulmalıdır.

GENEL DEĞERLENDİRME

İstanbul Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi'nin, kapsamı, uygulandığı alan ve hizmet ettiği nüfus düşünüldüğünde ne denli büyük bir proje olduğu görülebilmektedir. Yalnızca üç yıldır uygulama alanı bulması dolayısıyla belirli sorun alanları oluşmuştur ancak bu sorunlar alınan geribildirimler neticesinde düzeltilebilecek; geliştirilecek uygulamalarla kullanıcıların memnuniyet düzeyleri artırılacaktır. Tarihi Yarımada genelinde herkes için erişebilirlik sağlanmalıdır. Tasarım kriterleri oluşturulurken özellikle yaşlılar, engelliler, küçük çocukları olan veya bebek arabası süren ebeveynler göz önünde bulundurulmalıdır. Projenin sürdürülebilirliğinin sağlanması kullanıcıların sahiplenme düzeyini artırmakla mümkün olacaktır. Bu da, sokakların kullanıcılar için "mekan" ifade etmesiyle gerçekleştirilebilecektir. Bu sebeple daha güvenli, erişilebilir, görsel, çevresel ve fiziksel değerleri yüksek seviyede gözetilen sokaklar tasarlamak memnuniyet düzeyini artırmak için gerekli bileşenlerdir.

TERİMLER SÖZLÜĞÜ

Alt Bölge: Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu kapsamında, Tarihi Yarımada içerisinde tanımlanmış Eminönü, Hocapaşa, Alt Laleli ve Üst Laleli bölgeleri.

Arkeolojik Sit: İnsanlığın varoluşundan günümüze kadar ulaşan eski uygarlıkların yer altında, yer üstünde ve su altındaki ürünlerini, yaşadıkları devirlerin sosyal, ekonomik ve kültürel özelliklerini yansıtan her türlü kültür varlığının yer aldığı yerleşme ve alanlar.

Ayrılmış Yol: Bir yöndeki trafiğe ait taşıt yolunun bir ayırıcı ile belirli şekilde diğer taşıt yolundan ayrılması ile meydana gelen yol.

Bilgilendirme Levhası: Yol ve yakın çevresiyle, kenarında bulunan yerleşim yerleriyle çeşitli hizmet birimleri hakkında bilgi veren levha.

Bisiklet Yolu: Karayolunun, sadece bisikletlilerin kullanmalarına ayrılan kısmı.

Çekim Merkezi: Hızlı gelişme potansiyeli olan, genellikle büyüyen veya yoğun yatırımlarla kendisine bu güç kazandırılmış olan, cazibe merkezi, büyüme kutbu.

Çok Fonksiyonlu: Birden çok işleve sahip olan alan.

Çok Katmanlı: Yeni döneme ait kentsel ve sosyo-kültürel unsurların bir öncekinin yerini almasıyla şekillenen yapı.

Dinlenme Noktası: Güç kazanmak için ara verilen, yorgunluğun giderildiği, soluklanılan yer.

Erişilebilirlik: İnsanların ürünlere, faaliyetlere ve aktivitelere ulaşabilme olanağı.

Fiziksel Çevre: İnsanın içinde yaşadığı, varlığını, özelliğini ve niteliğini fiziksel olarak algıladığı ortam.

Göç: Dini, iktisadi, siyasi, sosyal ve diğer sebeplerden dolayı canlıların hayatlarının tamamını veya bir bölümünü geçirmek üzere bir iskan ünitesinden, bir başkasına yerleşmek suretiyle yaptıkları coğrafi yer değiştirme hareketi.

Görüntü Kirliliği: Çevre ve şehir estetiğini olumsuz yönde etkileyen unsurlar neticesinde ortaya çıkan görsel kirlilik.

Kademelenme: Bir toplulukta veya bir kuruluştaki yer alan kişileri alt-üst ilişkileri, görev ve yetkilerine göre sınıflandıran sistem.

Hizmet Seviyesi: Genellikle seyahat zamanı, hız, manevra serbestliği, trafik kesintileri, konfor ve rahatlık gibi hizmet parametreleri açısından trafik akımı içindeki işletme koşullarının açıklandığı bir kalite ölçüsü.

Kamusal Alan: Toplumun ortak yararını belirlemeye ve gerçekleştirmeye yönelik düşünce, söylem ve eylemlerin üretildiği ve geliştirildiği ortak toplumsal etkinlik alanı.

Kavşak: İki veya daha fazla karayolunun kesişmesi veya birleşmesi ile oluşan ortak alanlar.

Kentli: Kente yerleşmiş olan, kent halkından olan.

Kentleşme: Sanayileşme ve ekonomik gelişmeye koşut olarak kent sayısının artması ve bugünkü kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, toplum yapısında artan oranda örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşma yaratan insan davranış ve ilişkilerinde kentlere özgü değişikliklere yol açan bir süreç.

Kentsel Alan: Genellikle bir kent yönetimi biriminin sınırları içinde kalmakla birlikte, kimi kez ondan daha geniş olan ve kırsal niteliğini yitirmiş ya da yitirmek üzere bulunan yörekentleri de kapsayan alan.

Kent Dokusu: Bir kentin, anayollar ve ikincil yollarla bölünmüş, oturma, çalışma, alım satım, işleyim, dinlenme yerlerini kapsayan yerbölgelerden, adacıklardan ve komşuluk birimlerinden oluşan toprak kullanım biçimi.

Kentsel Kullanım Alanı: Kentle ilgili aktivitelere yönelik oluşturulmuş kullanım alanı.

Kent Mobilyası: Kamusal alanlarda insanların yaşamlarını kolaylaştıran, güvenlik, kolaylık sağlayan ve toplu yaşam düzenine büyük katkı sağlayan tüm nesnelere kentlerin mobilyalarıdır.

Kentsel Sit: Kentsel sitler, mimari, mahalli, tarihsel, estetik ve sanat özelliği bulunan ve bir arada bulunmaları sebebiyle teker teker taşıdıkları kıymetten daha fazla kıymeti olan kültürel ve tabii çevre elemanlarının (yapılar, bahçeler, bitki örtüleri, yerleşim dokuları, duvarlar) birlikte buldukları alanlardır.

Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı: Belirlenen sit alanlarında korunması amacıyla arkeolojik, tarihi, doğal, mimari, demografik, kültürel, sosyo-ekonomik, mülkiyet ve yapılaşma verilerini içeren alan araştırmasına dayalı olarak; hazırlanan, hedefler,

araçlar, stratejiler ile planlama kararları tutumları, plan notları ve açıklama raporu ile bir bütün olan nazım ve uygulama imar planlarının gerektirdiği ölçekteki planlardır.

Marmaray: İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarındaki demiryolu hatlarını İstanbul Boğazı altından geçen bir tüp tünelle birleştiren 76 km lik bir demiryolu iyileştirme ve geliştirme projesidir.

Metropolitan Alan: Büyük şehirlerin etkili oldukları alanın bütününe denir.

Nakliye: Bir eşyanın bir yerden bir yere taşınması olarak adlandırılır.

Nazım İmar Planı: Onaylı halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olan, varsa bölge ve çevre düzeni planlarına uygun olarak hazırlanan ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere 1/2000 veya 1/5000 ölçekte düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporu ile bir bütün olan plandır.

Perakende: Ürünlerin, bir işletme aracılığıyla tek tek ya da küçük miktarlarda tüketiciye satılmasına dayanan satış biçimi.

Rekreasyon: İnsanların boş zamanlarında, eğlence ve spor amacı ile gönüllü olarak katıldıkları faaliyetlerdir.

Tarihi Yarımada: Haliç, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi ile çevrili olan; İstanbul şehrinin ilk kurulduğu ve geliştiği bölgeye verilen addır.

Tarihi Sit: Milli tarihimiz ve askeri harp tarihi açısından önemli tarihi olayların cereyan ettiği ve doğal yapısıyla birlikte korunması gerekli alanlardır.

Toptan Satış: Üretici ve perakendeci arasında aracılık yapan (depolama, taşıma, dağıtım gibi faaliyetlerle uğraşan) büyük ölçekli işletmelerdir.

Toplu Taşıma: Kişisel araç kullanılmadan yapılan yolculuklar için kullanılan tüm ulaşım sistemlerine verilen genel addır.

Trafik: İnsanların, hayvanların ve trafikteki araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketlerine trafik denilmektedir.

Trafik Yavaşlatma: Genel olarak araç hızlarının düşürülmesi, trafikte güvenliğin geliştirilmesi ve yaşam kalitesinin artırılması gibi ortak hedefleri içeren yaklaşımdır.

Yayalaştırma: Kent yollarından bir bölümünün, yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzentsarlarla, yürümeye ve yürüyene daha geniş alanlar ayrılması işlemi.

Yaya Geçidi: Bir cadde üzerinde yaya yolunun karşısına geçmesi için özel olarak işaretlenmiş bölümdür.

Yürünebilirlik: Yürünebilirlik genel bir çerçevede, bir alanın ne derece yürüme dostu olduğunun bir ölçüsüdür. Bu ölçünün birimleri ise; alanda yayalara yönelik sunulan hizmetlerin kalitesi, araç yollarının koşulları ve yaya mekanları ile olan ilişkisi, arazi kullanım düzeni, güvenlik ve konfor anlamında yeterli bir yürüyüş çevresidir.



➤ BÖLÜM 1

GİRİŞ

Ekim 2013’de Tarihi Yarımada’da gerçekleştirilen büyük çaplı yayalaştırma projesi, Marmaray’ın açılış tarihiyle örtüşecek şekilde tamamlanmış, bu kapsamda Tarihi Yarımada genelinde 295 sokak yayalaştırılmıştır. Yayalaştırma projesi, yaşam kalitesinin iyileştirilmesi ve UNESCO Dünya Miras Listesi’nde yer alan Tarihi Yarımada’nın kamusal alanları ile yapılı çevresinin korunarak gelecek kuşaklara aktarılması anlamında bir fırsat sunmuştur.

EMBARQ Türkiye, 2010 yılında Gehl Architects ortaklığında ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Fatih Belediyesi’nin destekleriyle alana dair genel ulaşım ve yayalaştırma fikirlerinden oluşan “İstanbul’un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı” çalışmasını hayata geçirmiştir. Bu çalışma ile alana dair genel ulaşım ve yayalaştırma yaklaşımları sunularak Tarihi Yarımada’nın yaşanabilirlik seviyesinin yükseltilmesi amaçlanmıştır. Süreç içerisinde EMBARQ Türkiye, yayalaştırma projesinin ulaşım, yol güvenliği, erişilebilirlik, ekonomik yapı ve memnuniyet başlıklarında değerlendirmek üzere tamamlayıcı raporlama çalışmaları yürütmüştür. Bu rapor, İstanbul’da yaşayan kentlilere, İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü öğrencilerine ve alanda faaliyet gösteren işletmelere yönelik gerçekleştirilen ek anket çalışmasını temel alarak 2012-2013 yılları arasında gerçekleştirilen yol güvenliği, ekonomik yapı ve algı çalışmalarını biraraya getirmektedir.

Bu rapor üç ana bölümden oluşmaktadır.

Çalışmanın birinci bölümü; Tarihi Yarımada’nın mevcut durumunun özetlendiği ve bu özeti raporun ikinci bölümünde aktarılan alan çalışmalarının değerlendirilebilmesi için bir altlık oluşturduğu kısımdır. Bu kapsamda geçmişten günümüze Tarihi Yarımada’nın değişen dinamikleri, arazi kullanım dağılımı ve ulaşım yapısı anlatılmış, ayrıca kronolojik olarak Tarihi Yarımada’da uygulanan yayalaştırma projelerine yer verilmiştir.

Raporun ikinci bölümünde; Tarihi Yarımada’da gerçekleştirilen analiz çalışmaları, sosyal ve ekonomik yapı, Tarihi Yarımada’ya erişim, yol güvenliği, yayalaştırma projesinin kazanımları, çevre kalitesi, yayalaştırma uygulaması memnuniyeti alt başlıkları kapsamında ele alınmıştır. Tarihi Yarımada’da gerçekleştirilen kentli, üniversiteli ve işletme anketi ile yol güvenliği çalışmaları, bu bölüm için temel verileri oluşturmaktadır.

Raporun üçüncü bölümünde ise; Tarihi Yarımada’da insan odaklı ve başarılı yaya sokakları ile kamusal alanlar oluşturulabilmesi konusunda fırsat ve zorluklar aktarılmaktadır. Sokak tasarımına, güvenliğe ve kullanıcı dostu özelliklerini herkes için iyileştirmek üzere uygulanabilir pilot projelere vurgu yapılmaktadır.



BÖLÜM 2

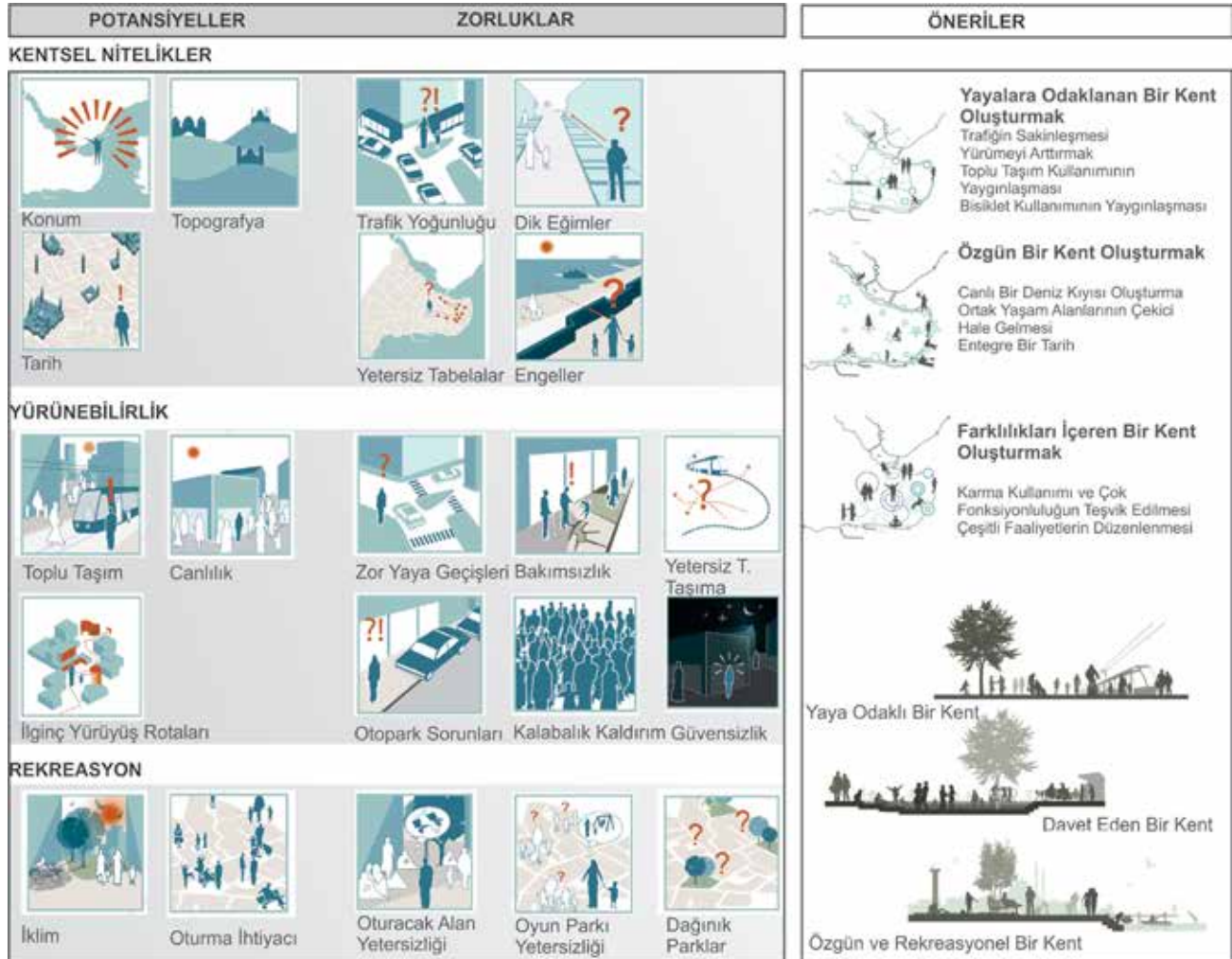
YÖNTEM

2010 senesinde EMBARQ Türkiye, Gehl Architects ortaklığında “İstanbul’un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı” raporunu hazırlamaya başlamıştır. Bu rapor, Tarihi Yarımada’da mevcut olan sorun ve potansiyellerin bir haritasını çıkararak bölgenin toplumsal yaşamını, güvenlik algısı, kullanıcı memnuniyeti ve ekonomik aktivite bağlamında incelemektedir.

“İstanbul’un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı” raporu kapsamında çalışma bölgesindeki cadde, bağlantı yolu, meydan ve parkları temsil eden seçilmiş bir örneklem kullanılmış ve bu örneklem

aracılığıyla bölgedeki ağlar, kentsel kalite bağlamında incelenmiştir. Araştırmada ortak yaşam alanları ve araç trafiği ile yayalar arasındaki ilişki farklı boyutlarla ele alınarak insan odaklı planlama yaklaşımı sunulmuştur. Bu şekilde toplumsal yaşamın hem mevcut durumu hem de yaşanabilirlik ve insanlar arası etkileşim konularında sahip olduğu potansiyel saptanmıştır. “İstanbul’un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı” (Şekil 1) potansiyel, zorluk ve öneriler bağlamında genel bir çerçeve sunarak hem projenin kendisine hem de bu projeyi takip eden çalışmalara genel bir katkı sunmaktadır.

Şekil 1 İstanbul'un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı, Gehl 2010

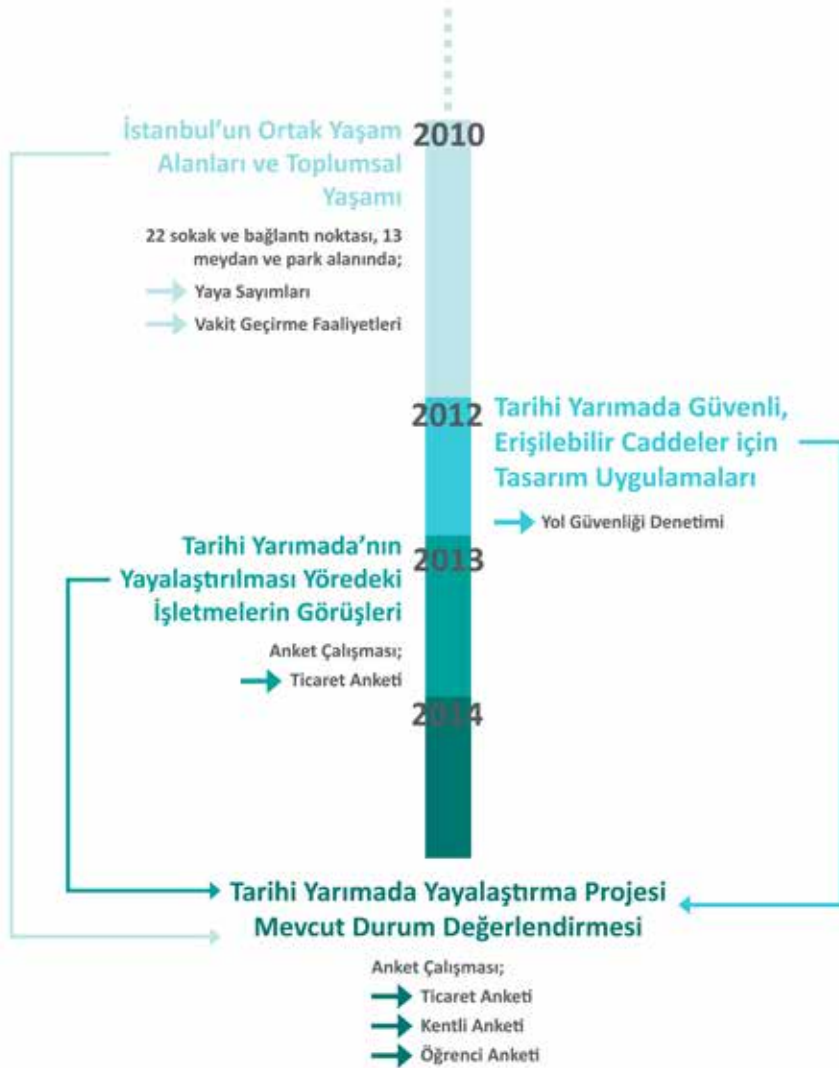


Raporun odağını, Ekim 2013’de gerçekleştirilen anket çalışmasında elde edilen genel çıkarım ve bulgular oluşturmaktadır. Bu rapor, 2012’de gerçekleştirilen ve Tarihi Yarımada’yı aktif olarak kullanan işletmelere uygulanan algı araştırmasına¹ benzer şekilde bölgedeki işletmelere odaklanmıştır; bununla birlikte

¹ 2012-2013 yılları arasında EMBARQ Türkiye tarafından gerçekleştirilmiş olan algı araştırması, “İstanbul Tarihi Yarımada’nın Yayalaştırılması Bölgedeki İşletmelerin Görüşleri” başlığı altında Mart 2013’te online olarak yayınlanmıştır.

İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü öğrencileri ve İstanbul’da yaşayan kentlileri de araştırmaya dahil etmiştir. Yayalaştırma projesi hakkındaki memnuniyet durumu, üç farklı kullanıcı grubuna yönelik, temel olarak benzer sorulardan oluşan üç farklı anket ile tamamlanmıştır. Anket formlarının hazırlanması sürecinde, akademisyenlerin ve EMBARQ ağı uzmanlarının görüşleri dikkate alınmıştır.

Şekil 2 Yöntem Akışı & EMBARQ Türkiye’nin Tarihi Yarımada Üzerine Yürüttüğü Çalışmalar



Kentlilerin ve özellikle İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü öğrencilerinin memnuniyet durumunu ölçmeyi amaçlayan “kentli anketi” ve “öğrenci anketi,” 10 Ekim ile 3 Kasım 2013 tarihleri arasında yaklaşık bir aylık süre boyunca internet ortamında uygulanmıştır. Her iki anket de, demografik yapı, ulaşım, yayalaştırma projesinin kazanımları, fiziksel ve çevresel yapıdaki değişime yönelik fikirler üzerinden kurgulanmıştır (EK 1). İstanbul’da yaşayan her kesime daha rahat erişebilmek amacıyla internet ortamında hazırlanan kentli anketine, farklı semtlerde yaşayan ve Tarihi Yarımada’yı farklı amaçlarla kullanan 495 kişi katılım göstermiştir. Öğrencilerin internet ve teknoloji kullanma eğilimleri düşünülerek internet üzerinden paylaşılan öğrenci anketine ise 91 kişi katılmıştır. Bu iki gruba uygulanan anketler, sayı ve oran bakımından dar bir kesimi kapsıyor gibi görünseler de bu grupların yayalaştırma projesi hakkındaki düşüncelerine dair fikir vermeleri bakımından değerlidir. Bu sebeple, anket uygulanan kişi sayıları, kent ve üniversite ölçeğinde oransal olarak sunulmamıştır.

Bölgede faaliyet göstermekte olan işletmelerin memnuniyet durumunu ölçmeyi amaçlayan “ticaret anketi” ise, Ekim 2013’ün son haftasında, 09:00 ile 18:00 saatleri arasında yürütülmüştür. Alanda gerçekleştirilen “ticaret anketi” kapsamında toplam on anketör bölgedeki işletmelerin sahipleri, yöneticileri ve çalışanlarıyla yüz yüze görüşmeler gerçekleştirmiştir. Toplam otuz üç sorudan oluşan ticaret anketinin soruları:

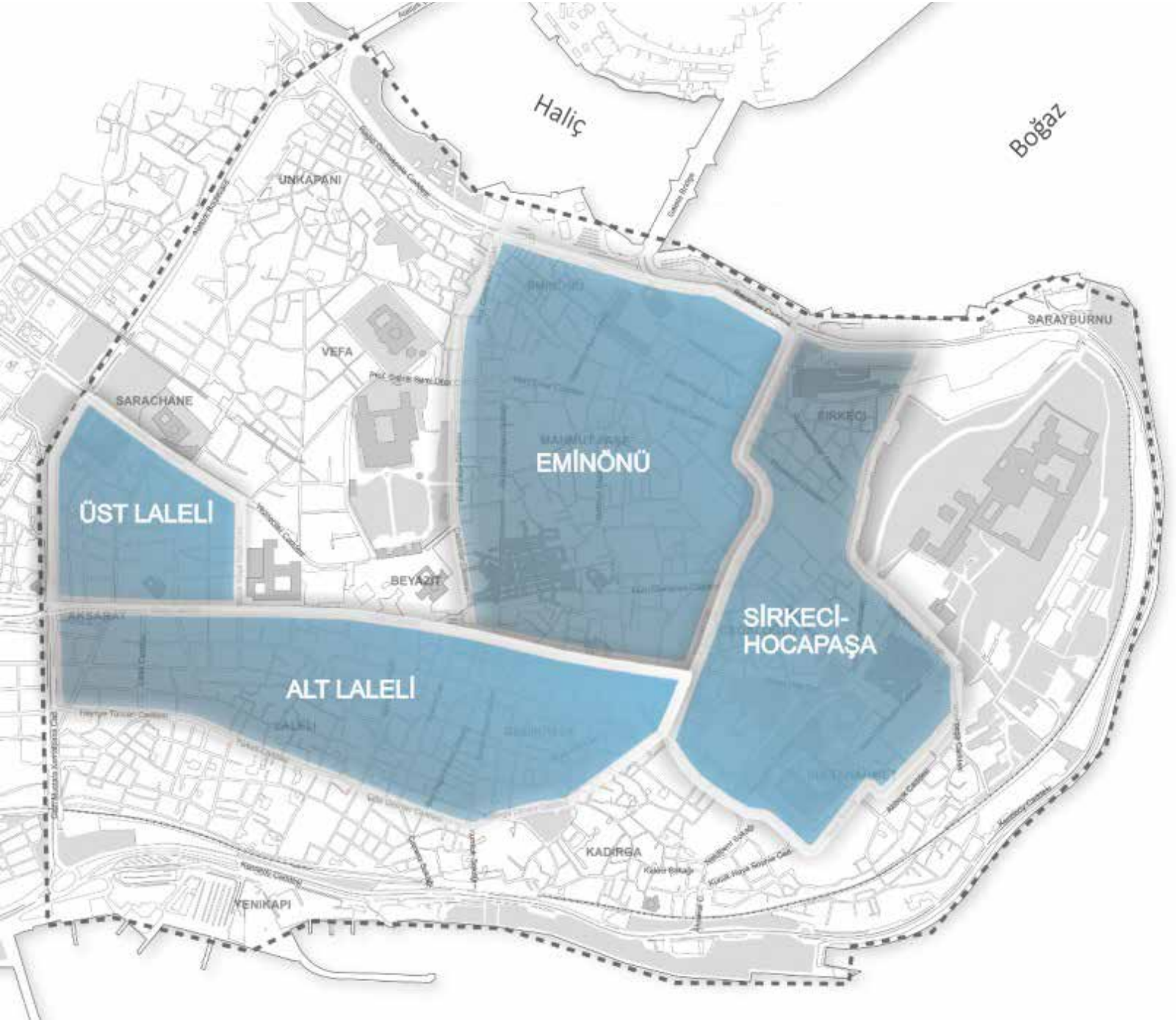
- Demografik yapı,
- İş yeri özellikleri,
- Erişilebilirlik,
- Yayalaştırma uygulamasının yararları,
- Yayalaştırma sonrası fiziksel çevre, ekonomik durum ve çevresel kalite ile ilgili düşünceler,
- Genel memnuniyet durumu başlıkları kapsamında değerlendirilmiştir (EK 1).



Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen anket çalışmasının daha kolay yürütülmesi amacıyla hem arazi kullanım özellikleri hem de yayalaştırma sürecinde Fatih

Belediyesi tarafından kurgulanan yayalaştırma etapları referans alınarak "alt bölgeler" tanımlanmıştır (Harita 1).

Harita 1 Tarihi Yarımada Alt Bölgeler



Bu bağlamda Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen ticaret anketinin evreni, Tarihi Yarımada'nın yayalaştırılan Eminönü, Üst Laleli, Alt Laleli, Hocapaşa/Sirkeci bölgelerinden oluşmaktadır (Harita 2). Ticaret anketinin örneklemini Tarihi Yarımada'nın yayalaştırılmış alt

bölgelerindeki işletmeler oluşturmaktadır. Alan çalışmasında "basit rassal örnekleme yöntemi" tercih edilmiş, anket uygulaması için işletmeler arasında rastgele seçim yapılmıştır.

Harita 2 Anket Çalışması Gerçekleştirilen Sokaklar





➤ BÖLÜM 3

GEÇMİŞTEN GÜNÜMÜZE TARİHİ YARIMADA

8500 yıllık geçmişiyle Doğu Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu'na başkentlik yapan İstanbul'un merkezi konumundaki Tarihi Yarımada ile ilgili farklı disiplinler tarafından gerçekleştirilen çok sayıda araştırmaya ve çalışma bulunmaktadır. "Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi Mevcut Durum Değerlendirmesi, 2013" çalışmasının bu bölümünde, Cumhuriyet'in ilanıyla başlayan sistemli planlama çalışmaları ile arazi kullanım ve ulaşım yapısının mevcut durumuna yer verilmektedir.

Haliç, İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ile çevrili olan ve batı sınırı Bizans döneminden kalma şehir surlarından oluşan Tarihi Yarımada ya da Osmanlı döneminden bu yana kullanılan bir diğer adıyla Suriçi, İstanbul'un ilk defa kurulduğu ve geliştiği yerdir. Tarihi Yarımada'nın süreç içerisindeki gelişimi, farklı dönemlerdeki kentsel ve sosyo-kültürel yapıların birbirine eklenmesiyle değil, yeni döneme ait unsurların bir öncekinin yerini almasıyla gerçekleşmiştir. Bu özelliğine bağlı olarak Tarihi Yarımada "çok katmanlı" bir nitelik göstermektedir.

"Tarihi Yarımada'nın topografyası ve denizle olan ilişkisi, ilk dönemlerden itibaren kentin ana yapısının oluşumunda rol oynamış ve özgün karakterini oluşturmuştur. Tüm dönemler boyunca, kentin temel mekansal unsurları arasında yer alan surlar, savunma işlevini sağlamakla birlikte kentin büyüklüğünü ve gelişimini de belirlemiştir. Kentin diğer belirleyici öğelerinden limanlar ve su teminine yönelik altyapı sistemlerinin temeli, koloni şehri Bizantion döneminde atılmış, diğer dönemler boyunca bu unsurlar devralınarak geliştirilmiş ve yaygınlaştırılmıştır" (İstanbul

Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011, sf: 26). Bölgenin "Tarihi Yarımada" olarak adlandırılmasında, İstanbul'un en eski yerleşim yeri olmasının yanı sıra içinde bulundurduğu sayısız Tarihi eserin de etkisi büyüktür. Bizans ve Osmanlı dönemlerinden kalma saraylar, camiler, kiliseler, çeşmeler, dikilitaş ve konutlar, Tarihi Yarımada'nın önemli simgeleridir. Bu eserlerin yapısal özellikleri dönemlerine özgü sosyo-ekonomik ve kültürel nitelikler doğrultusunda değişirken, simgesel anlamları süreklilik taşımıştır.

Cumhuriyet Dönemi Sonrası Kentsel Gelişme Yaklaşımları

Sahip olduğu özellikler nedeniyle Tarihi Yarımada, Cumhuriyet Dönemi'nin ilk evresinden itibaren İstanbul'la birlikte, imar faaliyetlerini yönlendiren bazı planlama çalışmalarına konu olmuştur. Cumhuriyet Dönemi'nin ilk planlama çalışmaları, 1933 yılında Elgötz Planı'yla başlamış ancak bu plan uygulanmamıştır. Bununla birlikte plandaki önerilerin uzun dönemde de olsa büyük ölçüde gerçekleştiği görülmektedir (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011).

Elgötz Planı'nın ardından 1935'te Dr. Martin Wagner'in hazırladığı "İstanbul ve Havalisinin Planı" adlı rapor da yönetimin beklentilerini karşılamamış ve plan önerisi kabul edilmemiştir.

1936 yılında Prof. Henri Prost, İstanbul'u planlamak üzere İstanbul'a davet edilmiş ve 1951 yılına dek sürecek çalışmalarına başlamıştır. Prost Planı, kenti güzelleştirmek ve kentin değişik kesimleri arasında yeni yol bağlantıları kurarak iç bütünlüğünü sağlamak

amaçları doğrultusunda şekillenmiştir. Bu amaçlar çerçevesinde, İstanbul'un Tarihi silüetinin korunması, Tarihi eserlerin restorasyonu ve mimari değeri olan yeni yapıların gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Prost Planı'nın bazı ilkeleri daha sonra yapılan planlarda da benimsendiği için bugün bile geçerliliğini koruduğu söylenebilir" (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011).

1950-1960 yılları arasını kapsayan dönemin başbakanı Adnan Menderes'in öncülüğünde başlayan imar hareketleri, demografik gelişmenin baskısıyla birleşmiş ve Tarihi kent dokusunu büyük ölçüde tahrip eden çalışmalar sonucu yeni bir İstanbul imgesinin oluşmasına neden olmuştur (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011).

1960-1967 yılları arasında İstanbul'a davet edilen Prof. Luigi Piccinato tarafından hazırlanan "Büyük İstanbul Nazım Planı," İstanbul'un betonlaşarak büyümesi tehlikesine karşı kentin tarihsel gelişme sürecinde kazandığı kültürel ve Tarihi çevrenin korunmasını, "Büyük İstanbul" için metropoliten bir yönetim oluşturulmasını, metropoliten planlamaya halkın katılımının sağlanması ilkelerini içermektedir (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011).

Aynı dönemde, kentleşmenin daha çok imalat sanayiine bağlı olarak gelişmesi, bu durumun

İstanbul'a göçü artırması ve yasal olmayan yapılaşmalar, eski kentin sağlıklı bir şekilde planlanmasını engellemiştir. Tarihi Yarımada'da merkez gelişiminin sürmesi, imalathane ve toptan ticaret dükkanları gibi birimlerin çoğalması sonucunda, pek çok eski konut alanı nitelik değiştirmiş; bu alanlar bekar odaları, depolar, küçük işyerleri ve atölye olarak kullanılmaya başlanmıştır (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011). Bu bağlamda, Tarihi Yarımada'da mevcut bulunan yoğun ticari faaliyetlerin, bu dönemde alanın bütününe yayılması, zaman içinde konut alanlarını yok etmiş, mahallelerdeki yerleşik nüfusun azalmasına ve ticari işyeri sayısının artmasına neden olmuştur. Tarihi Yarımada, gelişim süreci boyunca İstanbul'un hem en yoğun yerleşme alanı olmuş hem de merkezi iş alanı (MİA) özelliğini üstlenmiştir.

1960'lı yıllara kadar İstanbul merkezinde hizmet sektörünün yerleştiği en önemli iş bölgesi olan Eminönü ve Beyoğlu (Karaköy), bu özelliğini 1960'lardan sonra hız kazanan kentleşmeye, değişen sektörel yapıya ve ulaşımdaki gelişmelere bağlı olarak bir anlamda yitirmiştir. Bu dönem sonrasında firmalar, yer seçimi tercihlerini Tarihi Yarımada dışında yapmaya başlamışlardır (Dökmeci ve Berköz, 2000). Tarihi Yarımada ise tarihsel ve kültürel değerlerin ön plana çıktığı, turizm ve ticaretin ağırlık kazandığı bir



merkez konumuna gelmiştir (Sepetçi, 2007). Bu durum İstanbul'da hizmet sektörünün yoğun olduğu aksların oluşmasına neden olmuştur. Bu eksenlerden en belirginini, daha çok finans ağırlıklı hizmet birimlerinin ve büyük şirketlerin genel merkezlerinin yoğunlaştığı bir ticari yapılaşma alanı olarak "Zincirlikuyu – Maslak eksenini" şeklinde ön plana çıkarmaktadır (Sepetçi, 2007).

1980'lere gelindiğinde hazırlanan ve onanan "1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı" ile Haliç kıyıları sanayiden arındırılarak yeniden düzenlenmiş ve Haliç'in her iki kıyısında da açılan alanlar olmuştur. Boşalan yapılar yıkılıp kamuya açık park alanları hâline getirilmiş, Haliç'e paralel mevcut kıyı yolu geliştirilip genişletilerek sürekliliği sağlanmıştır. Bu uygulamalar ile geçmişten günümüze referans taşıyan eski sokaklar ile kıyı çizgisi ortadan kalkmıştır (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011).

1990 senesinde 1/5000 ölçekli "İstanbul Tarihi Yarımada Koruma Nazım İmar Planı" Gündüz Özdeş tarafından hazırlanmıştır.

2005 senesinde 1/5000 ölçekli "Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı" ve 1/1000 ölçekli "Uygulama İmar Planı" hazırlanmıştır. Mayıs 2007'de onaylanan plana göre, alanda yoğun olarak bulunan anıt eser ve sivil mimari örnekleri olmak üzere tescilli yapıların eklentilerinden arındırılması,

restore edilmesi ve bazı alanlarda ihya kararları alınması yoluyla koruma yaklaşımı benimsenmiştir. Plan, çevreye zarar veren çeşitli imalat kollarını Tarihi Yarımada dışına desantralize etmiş, perakende ticaret, geleneksel ticaret, idari ve hizmet fonksiyonlarını mekana adapte etmeye çalışmıştır. Ayrıca bu dönemde lastik tekerlekli taşıt trafiğini en aza indirerek yayalaştırma kararları geliştirilmiştir (Çalışkan, 2011). Söz konusu 5000'lik plan parça parça iptal edilmiş, 5000'lik planın iptaline bağlı olarak 1000'lik plan da hükmünü yitirmiştir.

2012 senesinde ise 1/5000 ölçekli "Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı" onaylanmıştır. Planda, "Tarihi Yarımada'nın kimliğine uygun tramvay türleri veya lastik tekerlekli toplu taşıma türlerinin uygunluğu etüd edilerek düzenleme yapılabilir. Planda belirtilenler dışında Haliç Marmara sahilindeki yeşil alanlar ile Kara Surları iç koruma yeşil alanı, mevcut yaya ulaşımı ile bütünleştirilecektir. Anıt eser nitelikli alanlarda mevcut yaya yolları korunacak ve yaya akslarıyla bütünleştirilecektir. Yaya meydan alanları da kentsel tasarım projeleri ölçeğinde çözümlenecek, kentsel tasarım rehberlerinden faydalanılarak Tarihi Yarımada'nın tarihsel, kültürel, fiziksel ve doğal kimliğine yakışır kent mobilyaları ile zenginleştirilerek geleneksel mimari kimliğine uygun olarak projelendirilecektir. Bu alanlarda yakın çevre ve



bölgenin tarihsel kimliğini tanımlayıcı sergi, seremoni, tören, tema parkı kullanımlarına uygun projelendirme yapılacaktır. Bu alanlarda planda gösterilen yeraltı toplu taşıma türlerine ait yer altı istasyon çıkışları, yer üstü toplu taşıma türlerine ait açık durak yerleri yer alabilir; kapalı istasyon yapıları yer alamaz” hükümleri yer almaktadır (1/5000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Plan Notları, 2012).

Tarihi Yarımda Dünya Miras Alanları

Yaklaşık 16 milyon metrekarelik yüzölçümü ile Tarihi Yarımda’da, “üstün evrensel değer”e sahip dört bölge: Sarayburnu’ndaki Arkeolojik Park; Süleymaniye Camii Külliyesi, çarşıları ve yerel yerleşimi ile Süleymaniye Bölgesi; önceden Pantokrator Kilisesi olan şimdiki Zeyrek Camii etrafındaki yerleşim ile Zeyrek Bölgesi ve Theodosius surlarının iki yanında uzanan önceki Blachernae Sarayı kalıntılarını da içeren Kara Surları alanı, 1985 yılında UNESCO’nun Dünya Miras Listesi’ne girmiştir (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011).

Söz konusu dört bölgenin UNESCO tarafından Dünya Miras Listesi’ne dahil edilmesinde etkili olan dört temel kriter bulunmaktadır:

(i): “İstanbul’un Tarihi alanları, Trallesli Anthemios ve Miletli Isidoros tarafından 532-537 yıllarında tasarlanan Aya Sofya ve Mimar Sinan tarafından 1550-1557 yıllarında tasarlanan Süleymaniye Külliyesi gibi Osmanlı ve Bizans dönemlerine ait eşsiz mimari başyapıtları içermektedir” (whc.unesco.org, 2014).

(ii): “İstanbul’daki anıtsal yapıların, tarih boyunca hem Avrupa hem de Yakın Doğu’daki mimari, anıtsal sanatlar ve kentsel mekan organizasyonu gelişimi üzerinde dikkate şayan etkileri olmuştur. Bu nedenle 447 yılında inşa edilen ikinci savunma hattı ile II. Theodosius’un 6.650 metrelik Kara Surları askerî mimari için önde gelen mimari kaynaklardan biridir. Aya Sofya ise pek çok kilise ve sonraki dönem camileri için bir model olmuş, İstanbul saray ve kilise mozaikleri de doğu ve batı sanatını etkilemiştir” (whc.unesco.org, 2014).

(iii): “İstanbul, bir kısmı sanat eserleri ile bağlantılı çok sayıda üstün nitelikli yapı türleri ile Bizans ve Osmanlı medeniyetlerine dair eşsiz bir tanıklık üstlenmiştir. Bunlardan bazıları: surlar, mozaik ve freskli kilise ve saraylar, anıtsal sarnıçlar, sultan türbeleri, camiler, medreseler ve hamam yapılarıdır. Süleymaniye ve

Zeyrek Bölgesi’nde yer alan önemli dinî yapılar etrafında şekillenen geleneksel yerleşim, son dönem Osmanlı şehir dokusunun müstesna örneklerindedir” (whc.unesco.org, 2014).

(iv): “Şehir, mimari ve teknik bütünlük oluşturan ve insanlık tarihi aşamalarına örnek teşkil eden birçok eşsiz eserden oluşmaktadır. Özellikle Topkapı Sarayı ve Süleymaniye Camii Külliyesi, tüm eklentileri ile birlikte (kervansaray, medrese, şifahane, hamam binaları, imarethane ve hanedana mensup sultan türbeleri) Osmanlı döneminin saray ve külliyelerine dair üstün örnekler teşkil etmektedir” (whc.unesco.org, 2014).

Dört bölgenin temel özellikleri ve koruma ile ilgili kararlara dahil olma süreçleri ise şöyledir:

Arkeolojik Park: Prost Planı’nda Sur-i Sultani ve Sultanahmet çevresinin “Arkeolojik Park olarak korunması ve turizm işleviyle geliştirilmesi” öngörülmüş, bu karar kapsamında bölge, 1953 yılında ‘Arkeolojik Park’ olarak ilan edilmiştir. Sultanahmet Arkeolojik Parkı, 1995 tarihli bir kararla I. Derece Arkeolojik Sit; Sultanahmet Bölgesi ise sahip olduğu anıtsal eserler, kısmen konut kısmen de ticaret ve turizm işlevleriyle birlikte Kentsel Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011).

Süleymaniye Bölgesi: Süleymaniye Camii ve çevresi, 1977 yılında sit alanı ilan edilerek koruma altına alınmıştır. 1995 yılında, Tarihi Yarımda genelinin sit alanı ilan edildiği kararla Süleymaniye semti de Kentsel ve Tarihi Sit Alanı olarak tanımlanmıştır (Gülersoy-Zeren vd., 2008).

Zeyrek Bölgesi: Zeyrek Camii ve çevresi, 1979 yılında sit alanı ilan edilmiş, Zeyrek semti ise 1995 yılında Kentsel ve Tarihi Sit Alanı olarak tanımlanmıştır (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011).

Kara Surları Alanı: 447 yılında yapılan ve tarihte İstanbul’u karadan gelen saldırılara karşı koruyan arkeolojik ve Tarihi öneme sahip İstanbul Kara Surları’nı korumaya yönelik ilk karar Prost Planı’nda getirilmiştir. 1981 yılında “İstanbul Surları Koruma Projesi” onaylanmış; Kara Surları, sur içi ve sur dışında belirlenen sur tecrit alanı ile sit alanı olarak koruma altına alınmıştır (İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı, 2011).

Tarihi Yarımada'da devamlılık gösteren bir diğer önemli fonksiyon ise eğitimidir. "İstanbul'un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı" raporunda da belirtildiği üzere, genel olarak öğrenciler kenti daha yaratıcı ve yoğun bir şekilde kullanmaya eğilimli oldukları için, kentin yaşamına ve kültürel zenginliğine önemli bir ivme ve canlılık getirirler. İstanbul Üniversitesi'nin Beyazıt Kampüsü ile İstanbul Ticaret Üniversitesi Eminönü Kampüsü'nün bölgede bulunması Tarihi Yarımada'nın öğrenci nüfusuna katkı sağlamaktadır. Mevcut öğrenci sayısı ve üniversitelerin merkezî konumu kent için büyük bir potansiyel sunmaktadır. Ancak hem İstanbul Üniversitesi hem de Ticaret Üniversitesi kentle tam olarak bütünleşmemektedir. Çok az öğrenci Tarihi Yarımada'da ikamet etmektedir ve bu nedenle kent, kullanıcı ve kent yaşamı profilini zenginleştirecek doğal bir katkıdan mahrum kalmaktadır.

Tarihi Yarımada işlevsel dağılımına alt bölgeler bağlamında bakıldığında, her bir alt bölgenin kendine özgü özellikler taşıdığı görülmektedir.

Eminönü, Tarihi Yarımada'daki toptan ve perakende ticaretin merkezi durumundadır. Bölgedeki ticaret alanları yaklaşık 74 hektarlık bir alana yayılmış olup sürekli gelişme gösteren farklı faaliyet kollarına göre birçok alt merkez bulunmaktadır. Kapalıçarşı ile Hanlar Bölgesi ve çevresi, perakende, geleneksel ve toptan ticaretin odak noktası durumundadır. Tahtakale, Mercan, Küçükpazar, Eminönü Meydanı çevresi, çok çeşitli toptan ve perakende satış birimi, iş merkezi ve iş hanının bir arada bulunduğu merkezî iş alanı konumundadır. Tahtakale bölgesinde, elektronik eşya toptan ve perakende satışına yönelik ticaret birimleri bulunmakta olup, bunun haricinde çok çeşitli ticari faaliyetler de bu çevrede yapılmaktadır. Ayrıca, bu bölgede depolama alanları da bulunmaktadır. Tahtakale çevresinde dükkanların haricinde, yol üzeri ticaret büyük pay taşımaktadır.

Laleli, son yıllarda çok önemli ticari bir merkez konumuna gelmiştir. Bölgedeki konut alanları tamamen iş merkezlerine, çok katlı mağazalara dönüşmüştür. Özellikle SSCB'nin dağılması ile oluşan ülkelerden bölgeye gelen ticari talepler neticesinde, Laleli Bölgesi yurtdışına en fazla ihracat yapan alt merkez durumuna gelmiştir. Buradaki ticari aktivitelerin canlılığı ve öneminin artması, beraberinde bölgedeki fiziki dokunun da süratle yenilenmesine neden olmuştur.

İmalat ve depolama alanları ise daha çok Gedikpaşa, Süleymaniye, Hanlar Bölgesi çevresinde bulunmaktadır. En yoğun imalat biriminin bulunduğu Gedikpaşa ve çevresinde zemin katlar daha çok sergileme amaçlı kullanılmakta olup, üretim ve depolama üst katlarda yapılmaktadır (Ayan, 2010).

Tarihi Yarımada aynı zamanda çeşitli ulaşım türlerinin toplandığı bir merkez konumundadır. Bölgenin en önemli özelliklerinden biri olan ticari çekim merkezi kimliği ve barındırdığı eğitim kurumları bölgeye birçok kullanıcı çekmektedir. Eminönü'nün bir transfer merkezi oluşu, deniz, kara ve raylı sistemler ile erişim alternatiflerini barındırması, bölgenin ulaşım yönünden çekiciliğini artırmaktadır (Çalışkan, 2011).

Bununla birlikte Tarihi Yarımada, İstanbul Metropolitan Alanı'nın yaşamakta olduğu eğilimlerden etkilenmektedir. Özel taşıt sahipliği ve kullanım oranları İstanbul'da yükselmektedir. İstanbul genelinde olduğu gibi Tarihi Yarımada'da da hızla büyüyen ve süratle motorlaşan kentin yarattığı baskı hissedilmektedir. 1996'da %19.3 olan otomobil yolculuklarının payı, 2006'da %26'ya çıkmıştır (EMBARQ, 2012). Bu nedenle, Tarihi Yarımada'da motorlu taşıt varlığının daha iyi yönetilmesi önem kazanmaktadır.

Özellikle kıyı şeridinde yer alan ve Tarihi Yarımada'yı çevreleyen Kennedy, Reşadiye, Ragıp Gümüşpala caddelerinde trafik hacimleri yüksektir. Yayalaştırılmış bölgenin merkezi de dahil olmak üzere Tarihi Yarımada genelinde ciddi bir otopark talebi bulunmaktadır.

Mevcut durumda T1 Tramvay Hattı, Tarihi Yarımada'yı keserek geçtiği ve sık aralıklı duraklarla beslediği için, önemli bir yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Tarihi Yarımada'nın merkezî konumu, Marmaray, Karayolu Tüp Geçiş Projesi ve Taksim-Yenikapı Metro Hattı gibi güncel ulaşım projeleri ile desteklenmiştir. 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete giren Marmaray hattının Yenikapı İstasyonu'nun takiben Sirkeci İstasyonu da 1 Aralık 2013 tarihi itibarıyla açılmış ve Tarihi Yarımada'nın önemli aktarma noktalarını oluşturulmuştur. Marmaray Tüp Geçit Projesi ile de İstanbul Boğazı iki yakasında bulunan demiryolu hatlarıyla birbirine bağlanmış ve Asya ile Avrupa arasında kesintisiz raylı ulaşım imkanı sağlanmıştır. 15 Şubat 2014 tarihinde hizmete giren Taksim-Yenikapı Metro Hattı da bölgenin toplu taşıma ağını

YAYALAŞTIRMA PROJESİ SÜRECİ

Tarihi Yarımada'nın tarihsel bağlamda sahip olduğu çok katmanlı yapıyı ve sosyo-kültürel özelliklerini değerlendirmek isteyen İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bölgedeki yaşam kalitesini iyileştirmek üzere 2005 senesinden bu yana çok sayıda cadde ve sokağın yayalaştırılmasına yönelik bir dizi projeyi gündemine almıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin görev, yetki ve sorumluluk alanı içerisinde ulaşım ve trafik hizmetlerinin karar organı olan Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin (UKOME) görevleri, 10 Temmuz 2004 tarihli Büyükşehir Kanunu ile belirlenmiştir. Bu anlamda UKOME'nin Tarihi Yarımada için aldığı bir dizi yardımcı karar, yayalaştırma aracılığıyla araç trafiğinin bölgedeki turizm ve ticari faaliyetler üzerindeki olumsuz etkisini en aza indirmeyi hedeflemektedir.

2010 yılında gerçekleştirilen "İstanbul'un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı" çalışmasının da sağladığı bilgiler ışığında 2010-2013 yılları arasında Fatih Belediyesi UKOME'nin kararlarını esas alarak yayalaştırmada öncelikli sokakları tanımlamış ve bunlar için altyapı çalışmalarını hızlandırmıştır. Bu bağlamda Eminönü, Tahtakale, Beyazıt, Laleli, Gedikpaşa ve Hocağa'da yaklaşık 295 sokak yayalaştırılmış ve sokakların trafik sinyalizasyonu, granit taş

kaplaması, atık yönetimi gibi destekleyici hizmetleri de tamamlanmıştır.

Bu sokaklar için belirlenen genel kurallar şu şekilde sıralanmaktadır:

- Sokak ve caddeler 10:00 ile 18:00 arasında sadece yayalara açık olacaktır. Diğer zamanlarda taşıt trafiğine sınırlı ölçüde izin verilecektir.
- Sadece elçilik taşıtları, polis, postane, banka, itfaiye araçları gibi resmî araçlar ve ambulans gün içinde bölgeye girmekte serbesttir.
- Ticari izin sahipleri yükleme-boşaltma için iş saatleri dışında bölgeye girebileceklerdir.
- Bazı yayalaştırılmış sokak ve caddelerde işportacıların girişi yasaklanmıştır.
- Denetim, Fatih Belediyesi'ne bağlı zabıta tarafından yapılacaktır.
- Turist otobüsleri, UKOME'nin bölgede belirlediği güzergah ve durakları kullanacaklardır.

Yıllar itibariyle yayalaştırma süreci aşağıdaki Şekil 3'te daha detaylı bir biçimde görülebilmektedir.



Şekil 3 2005-2013 Yılları Arası Yayalaştırma Süreci

2005 - 2009		<ul style="list-style-type: none"> ● Eminönü Meydanı ve çevresi yayalaştırma projesi ● Beyazıt Meydanı yayalaştırma ve İETT peronlarının rehabilitasyonu projesi ● Ayasofya Meydanı yayalaştırma projesi ● Gülhane Parkı'nın trafiğe kapatılması teklifi
2010		<ul style="list-style-type: none"> ● Turist otobüsleri için alan yönetimi oluşturulması; park alanı ve Shuttle güzergahı projesi ● Sultanahmet Meydanı ve civarındaki sokakların yayaştırılması projesi <p>EMBARQ Türkiye, Gehl Architects işbirliğinde "İstanbul'un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı" çalışması</p>
2011 - 2012		<ul style="list-style-type: none"> ● Eminönü, Tahtakale ve Beyazıt bölgesinde 90 cadde ve sokağın yayaştırılması ● Üst Laleli bölgesinde 23 cadde ve sokağın yayaştırılması ● Alt Laleli bölgesinde 115 cadde ve sokağın yayaştırılması ● Hocapaşa bölgesinde 15 cadde ve sokağın yayaştırılması ● Çemberlitaş bölgesinde 7 sokağın yayaştırılması
2013		<p>Tarihi Yarımada algı araştırması gerçekleştirildi, raporu hazırlandı.</p> <p>Tarihi Yarımada yol güvenliği çalışması gerçekleştirildi, raporu hazırlandı.</p> <p>Tarihi Yarımada Mevcut Durum Değerlendirmesi raporu hazırlandı.</p>

● Doğrudan yayalaştırma ile ilgili olan karar ve uygulamalar

● Otobüslere yönelik düzenlemeleri kapsayan karar ve uygulamalar



BÖLÜM 4

ANALİZ

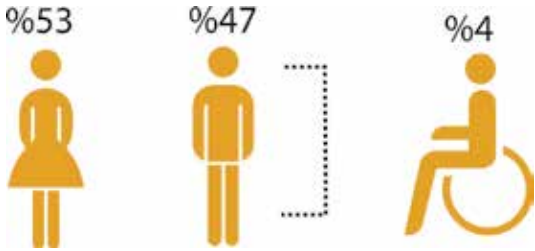
Analiz bölümü, anketler kapsamında ele alınan cinsiyet, ikamet durumu, ekonomik yapı, erişim bilgileri, ulaşım türü, yayalaştırma projesinin kazanımları, fiziksel çevre ile ilgili düşünceler, çevresel kalitedeki değişim ve memnuniyet durumu bilgilerine yönelik soruları sistematize edecek şekilde kurgulanmıştır.

Bu bölüm, sosyal ve ekonomik yapı, erişim olanakları, yol güvenliği, yayalaştırma projesinin kazanımları, çevre kalitesi ve yayalaştırma uygulaması memnuniyeti başlıkları altında değerlendirilmiştir.

SOSYAL VE EKONOMİK YAPI

Sosyal Yapı

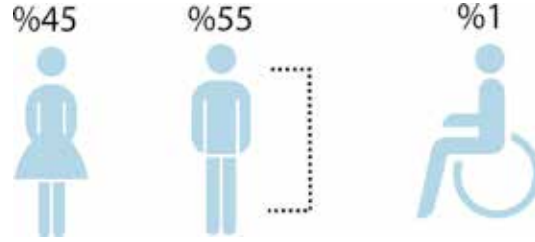
Kentli anketine katılan toplam 459 kişinin %53'ü kadın, %47'si erkektir. Katılımcıların %4'ü hareket kısıtı oluşturan bir engeli bulunduğunu belirtmiştir¹.



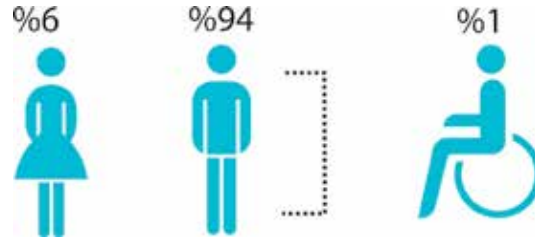
Ankete katılan toplam 91 öğrencinin %45'i kadın, %55'i erkektir. Anket katılımcıları "Herhangi bir engeliniz ya da hareket kısıtı oluşturacak bir rahatsızlığınız var mı?" sorusuna %99 oranla "hayır" yanıtı vermiştir².

¹ TÜİK 2012 verilerine göre İstanbul'un toplam nüfusu 13.854.740 kişidir. Bu sayının %49.8'ini erkekler, %50.2'sini kadınlar oluşturmaktadır. Fatih ilçesinin nüfusu ise 428.857 kişidir; bu sayının %49.5'ini erkekler, %50.4'ünü kadınlar oluşturmaktadır. Çalışmaya konu olan Tarihi Yarımada, Fatih ilçesinin bir bölümünü oluşturduğu için çalışma alanına yönelik ayrıca bir sayı bulunmamaktadır.

² İstanbul Üniversitesi Stratejik Planı'na göre üniversite nüfusu 2008 yılında 58.850 kişidir. Bu sayının %55'ini erkekler, %45'ini ise kadınlar oluşturmaktadır.



Ankete katılan toplam 740 işletmecinin %6'sını kadınlar, %94'ünü erkekler oluşturmaktadır. Kentli ve öğrenci verilerinin aksine işletmecilerin baskın çoğunluğunu erkekler oluşturmaktadır. Katılımcıların %1'lik dilimi hareket kısıtı oluşturacak bir rahatsızlığı olduğunu belirtmiştir.



Ankete katılan işletmecilerin yaş gruplarına göre dağılımı aşağıda gösterilmektedir. Anket katılımcılarının büyük çoğunluğunu %35'lik oranla 31-40 yaş grubu oluşturmaktadır, bu oranı %27 ile 41-50 yaş grubu, %25 ile 20-31 yaş grubu, %12 ile 51-60 yaş grubu takip etmektedir. Anket uygulamasına katılan kişilerin %55'i ortaöğretim mezunu, %29'u ilköğretim mezunu olduğunu belirtmiştir. Yüksek öğretim görenlerin oranı ise %16'dır.

Ankete katılan işletmecilerin %24 Fatih'te, %7'si Bahçelievler'de, %6'sı Bağcılar'da, %5'i Esenler'de, %5'i Gaziosmanpaşa'da, %4'ü Zeytinburnu'nda, %4'ü Bakırköy'de ve yine %4'ü Başakşehir'de ikamet etmektedir (Harita 5).

Ekonomik Yapı

Bölgenin ekonomik yapısı ile ilgili anket soruları bölgedeki işletmeciler ile ilgili olduğundan sadece "ticaret anketi" kapsamında yer almıştır. Anket uygulamasına katılan işletmecilerin %36'sı iş yeri

sahibi, %9'u yönetici vasfında çalışan, %55'i ise ücretli çalışandır. İş yeri mülkiyet durumu ise; %76 kira, %24 mülktür. Tarihi Yarımada'da iş yeri tipi, %47 perakende³ ve %53 toptancı olarak dağılım göstermektedir.

Perakende sektöründe faaliyet gösterenlerin %75'i tüketim, %16'sı yeme-içme, %7'si konaklama, %2'si ise üretim konularında faaliyet göstermektedir. Toptancılarda %96'lık oranla tüketim faaliyetlerinin ön plana çıktığı görülmektedir, %4'lük dilim ise üretimle uğraşmaktadır. İşletmecilere, perakende ve toptancılar özelinde yayalaştırma uygulamasının nakliye konusuna zaman ve yol kullanımı bağlamında ne gibi bir etkisi olduğu sorulmuştur. Anket katılımcılarının %50'si yayalaştırmanın "nakliye faaliyetleri" konusunda olumlu, %37'si olumsuz bir etkisi olduğunu belirtmiştir. Perakende ve toptancıların nakliye

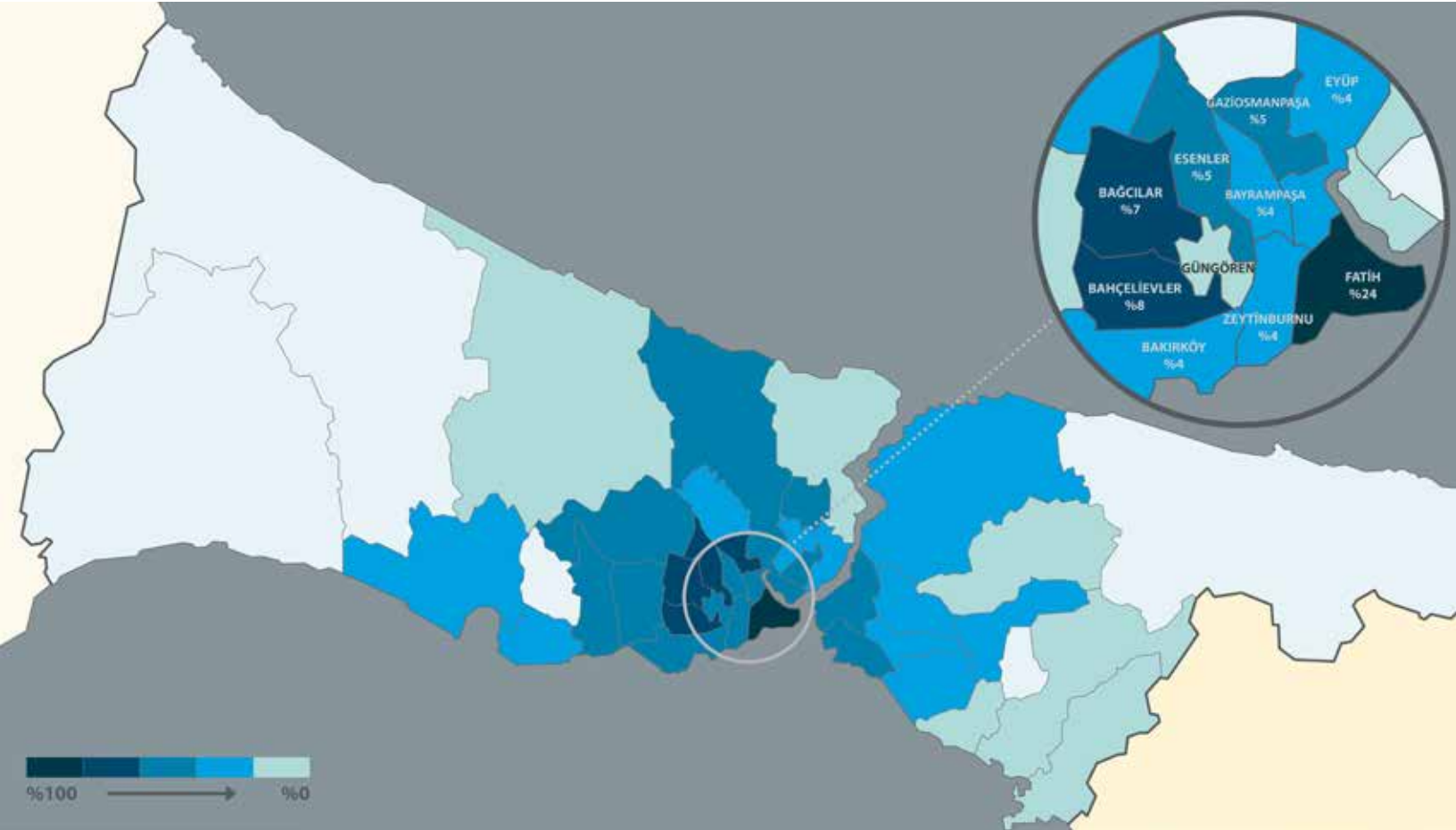
³ İstanbul genelinde sektörler göre dağılım şu şekildedir: %41,7 toptan ve perakende ticaret, %15,4 imalat, %12,7 ulaştırma ve depolama, %7,1 mesleki, bilimsel ve teknik faaliyetler ve %6,9 konaklama ve yiyecek hizmeti faaliyetleri. Tarihi Yarımada, Fatih ilçesinin bir kısmını oluşturduğu için sektörel dağılım bağlamında sağlıklı veriye ulaşılamamaktadır (İstanbul Bölge Planı 2014-2023, 2014). Bölge planında, toptan ve perakende ticaret birlikte değerlendirilmektedir ancak Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen mevcut durum değerlendirmesi alt bölgeler kapsamında incelendiğinden, toptan ya da perakende ticaretin niteliklerinin sokak kullanımına yansımından ötürü iki ayrı sektör olarak ele alınmıştır. Bu sebeple genel verilerle kıyaslama, sağlıklı sonuçlar doğurmamaktadır.

faaliyetleri konusundaki düşünceleri aşağıdaki şekilde görülmektedir.

Perakende sektöründe yayalaştırma uygulamasının nakliyeye etkisinin %51'lik oranla olumlu olduğu yanıt alınmıştır, %35'lik dilim ise uygulamanın olumsuz olduğunu ifade etmiştir. Toptancılarda da benzer oranlarla karşılaşılmış, %52 yayalaştırmayı nakliye açısından olumlu bulurken, %38'i uygulamanın etkisinin olumsuz olduğunu belirtmiştir. Yayalaştırma sonrası sokak satıcılarının artması da işletmecilerin üzerinde önemle durdukları bir konudur. İşletmecilerin %53'ü yayalaştırma sonrası sokak satıcısı sayısının arttığını belirtmiş; bu oranın %77'si de bu konudan rahatsız olduğunu aktarmıştır. Bu sorunun çözümü için katılımcıların %47'si belediye kontrolünün artırılması gerektiğini, %30'u sokak satıcılarının da kira ödemesi gerektiğini, %23'ü ise sokak satıcıları için düzenli alan temin edilmesi gerektiğini açıklamıştır.

Ekonomik veriler, alt bölgeler itibarıyla değerlendirildiğinde her alt bölgenin kendine özgü niteliklerinin olduğu görülebilmektedir. Söz konusu alt bölgelere ait temel bulgular sırasıyla aşağıda değerlendirilmektedir.

Harita 5 İşletmecilerin İkamet Ettikleri İlçeler



EMİNÖNÜ ALT BÖLGESİ TEMEL BULGULAR



Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi'nde tanımlanan ve Rüstempaşa, Hobyar, Eminönü, Tahtakale, Mercan, Taya Hatun, Sururi, Molla Fenari ve Beyazıt Mahallesi'nden oluşan Eminönü Bölgesi, geleneksel ticaret, perakende ticaret ve çeşitli hizmet fonksiyonlarını bünyesinde bulundurmaktadır.

Eminönü Alt Bölgesi'nde anket uygulanan işletmelerin %34'ünü perakendeciler, %66'sını ise toptancılar oluşturmaktadır. Perakendecilerin %85'i tüketim,

%15'i ise üretim konularında faaliyet göstermektedir. Toptancıların %98'si tüketim, %2'si üretim konularında çalışmaktadırlar. Bu oranlar işletmelerin çoğunluğunu toptancıların oluşturduğu bölgede, tüketim faaliyetlerinin ön plana çıktığını göstermektedir (Harita 6).

Yayalaştırma projeleri kapsamında işletmelerin en büyük çekincelerinden biri, nakliye konusunda yaşanması muhtemel sorunlardır. Proje hayata geçtikten sonra bölgedeki işletmelerin nakliye konusunda sorun yaşayıp yaşamadıkları anket uygulamasıyla tespit edilmiştir;

- perakendecilerin %59'u yayalaştırmanın nakliye konusunda olumlu, %35'i olumsuz;
- toptancıların %57'si yayalaştırmanın nakliye konusunda olumlu, %36'sı olumsuz bir etkisi olduğunu vurgulamıştır (Harita 6).

Bu değerler projenin nakliye konusundaki düzenlemelerin nakliye ihtiyacı olan toptancılar üzerinde (perakendecilere oranla) daha olumlu bir etki yarattığını göstermektedir. Söz konusu tespit, alanda gerçekleştirilen görüşmelerle de desteklenmiştir. Toptancılar belirli saatlerde yükleme yapmaktan ve bu konunun bir düzene girmiş olmasından duydukları memnuniyeti dile getirmiş, işletmelerin önüne farklı araçların park etmesi sonucu oluşan yükleme boşaltma sorunları gibi pek çok sorunun ortadan kalktığını ifade etmişlerdir.



HOCAPAŞA/SİRKECİ ALT BÖLGESİ TEMEL BULGULAR



Alan çalışması kapsamında tanımlanan HocaPaşa/Sirkeci Bölgesi; HocaPaşa, Alemdar mahallelerinin tamamı ile Binbirdirek, Cankurtaran ve Sultanahmet mahallelerinin bir kısmını kapsamaktadır.

Söz konusu alan yoğun ticaret faaliyetlerini bünyesinde barındırmakla birlikte, Eminönü Alt Bölgesi'nden farklı olarak, perakende ticaret, konaklama ve konut

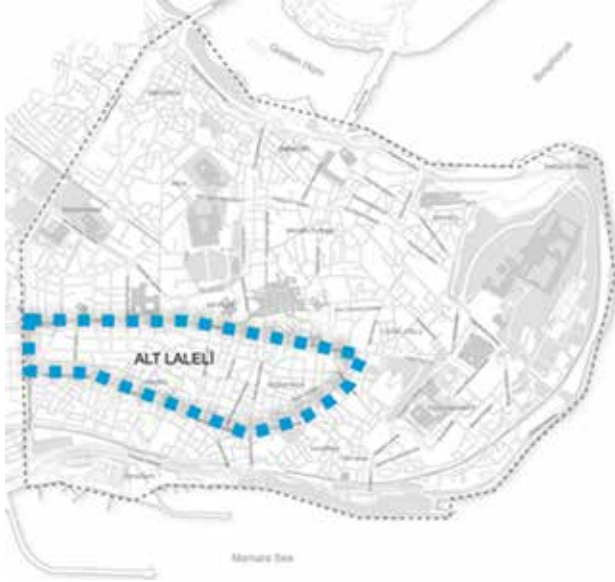
fonksiyonlarını içermektedir. İstanbul'un tarihsel ve turistik açıdan en önemli merkezi konumundaki Sultanahmet Bölgesi'nin de bir kısmını kapsamaktadır. HocaPaşa/Sirkeci Alt Bölgesi aynı zamanda, İstanbul Valiliği ve Kaymakamlık gibi metropol ölçeğinde hizmet veren idari faaliyetleri de barındırmaktadır.

HocaPaşa Alt Bölgesi'nde anket uygulanan işletmelerin %95'ini perakendeciler, %5'ini ise toptancılar oluşturmaktadır. Perakendecilerin %61'i tüketim, %21'i yeme-içme, %16'sı konaklama, %2'si ise üretim konusunda faaliyet göstermektedir. Toptancıların ise %67'si tüketim, %33'ü ise üretim konularında çalışmaktadır. Bu oranlar işletmelerin büyük çoğunluğunu perakendecilerin oluşturduğu, bölgede tüketim faaliyetlerinin ön plana çıktığını göstermektedir. Araştırma kapsamında tanımlanan diğer üç alt bölgeden farklı olarak HocaPaşa/Sirkeci Bölgesi, önemli oranda sahip olduğu konaklama ve yeme-içme faaliyetleriyle dikkat çekmektedir. Bu durumu özellikle bölgenin sahip olduğu turizm potansiyeliyle açıklamak mümkündür (Harita 6).

HocaPaşa/Sirkeci Alt Bölgesi'nde ankete katılan perakendecilerin %57'si yayalaştırmanın nakliye konusunda olumlu, %27'si olumsuz etkisi olduğunu belirtmiştir. Toptancıların ise %50'si yayalaştırmanın nakliye konusunda olumlu, %50'si ise olumsuz bir etkiye sahip olduğunu belirtmiştir (Harita 6).



ALT LALELİ BÖLGESİ TEMEL BULGULAR



Bir diğer bölge olan Alt Laleli Bölgesi; Emin Sinan, Mimar Hayrettin, Saraçhah, Mimar Kemalettin, Mesihpaşa mahallelerinin tamamı ile Nişanca ve Şehsuvar Bey mahallelerinin küçük bir kısmını kapsamaktadır.

Tarihi Yarımada'nın büyük bir kısmında olduğu gibi ticaret faaliyetlerinin yoğun olarak görüldüğü bir alan olan Alt Laleli Bölgesi, özellikle son yıllarda önemli

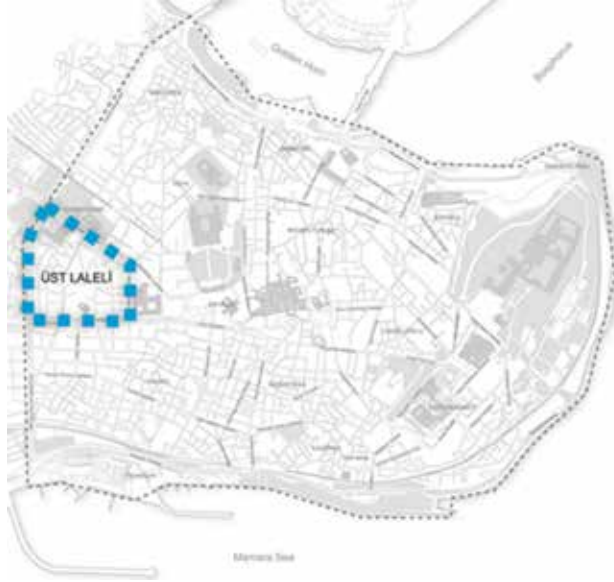
ticari bir merkez konumuna gelmiş, bölgedeki konut alanları tamamen iş merkezlerine, çok katlı mağazalara dönüşmüştür. Alt Laleli Bölgesi, özellikle tekstil alanında hizmet vermektedir.

Alt Laleli Bölgesi'nde anket uygulanan işletmelerin %73'ünü toptancılar, %27'sini ise perakendeciler oluşturmaktadır. Perakendecilerin %87'si tüketim, %10'u yeme-içme, %3'ü üretim konularında faaliyet göstermektedir. Toptancıların ise %97'si tüketim, %3'ü üretim alanında çalışmaktadır. Bu oranlar toptancıların oluşturduğu bölgede tüketim faaliyetlerinin ön plana çıktığını vurgulamaktadır (Harita 6).

Alt Laleli Bölgesi'nde ankete katılan perakendecilerin %36'sı nakliye konusunda olumlu, %48'i olumsuz; toptancıların %56'sı olumlu %34'ü olumsuz bir etkiden söz etmiştir. Verilere dayanarak Alt Laleli Bölgesi'nde, toptancıların perakendecilere oranla nakliye konusunda daha az sıkıntı yaşadığı anlaşılmaktadır. Bu durum, alanda gerçekleştirilen yüz yüze görüşmelerle de desteklenmiş olup toptancı mağazaların çokça bulunduğu bu bölgede nakliye sırasında gerçekleşen trafik sıkıntılarının azaldığı belirtilmiştir. Özellikle projeye birlikte araçların mağaza önlerine park etme durumunun ortadan kalkması, esnafın memnuniyet duyduğu konulardan biri olmuştur.



ÜST LALELİ BÖLGESİ TEMEL BULGULAR



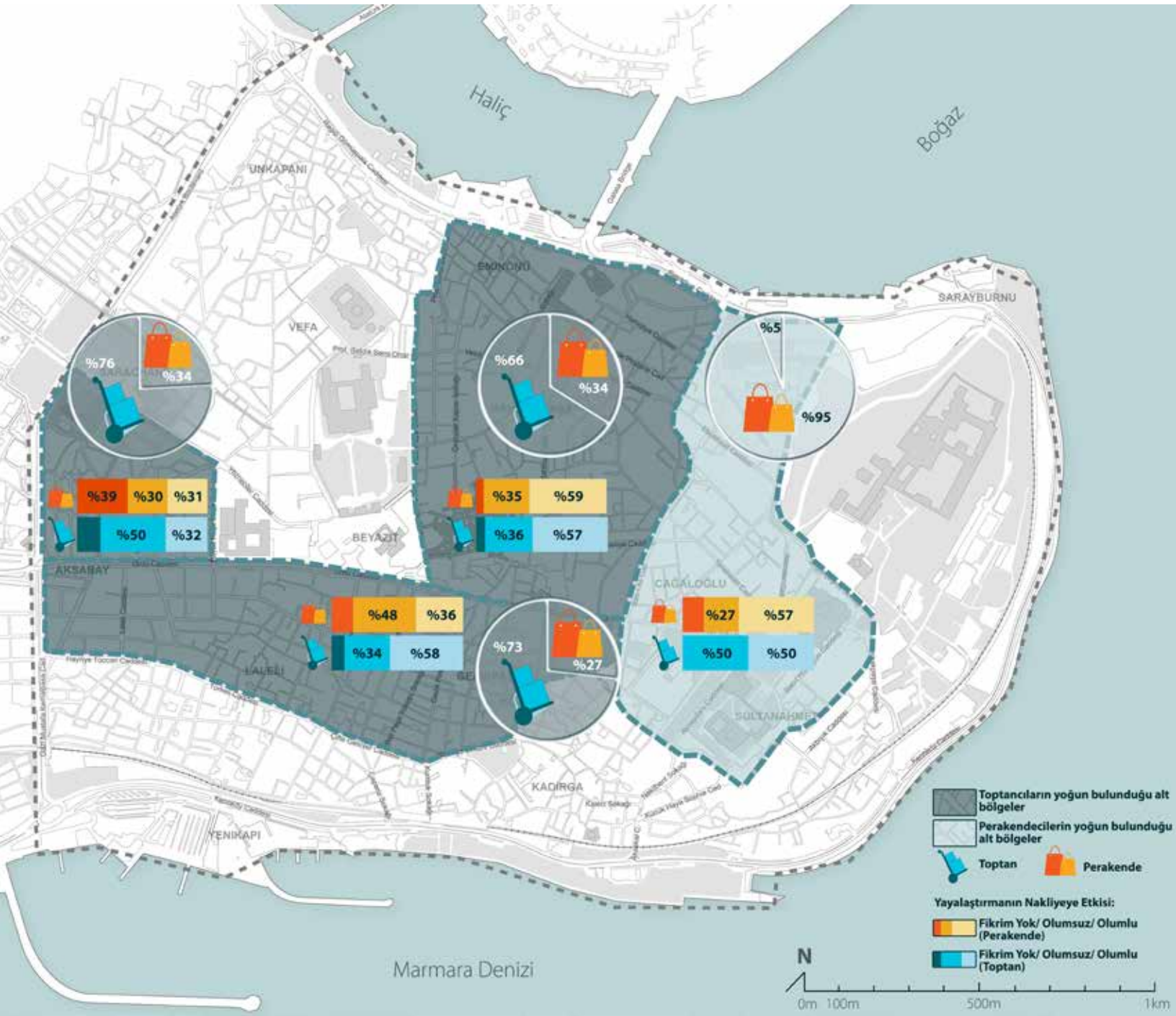
Üst Laleli Bölgesi; Kemalpaşa ve Balabanağa mahallelerini kapsamaktadır. Üst Laleli Bölgesi, ticaret faaliyetlerinin Alt Laleli’de olduğu gibi tekstil sektöründe yoğunlaştığı bir bölgedir. Bununla birlikte İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü’nün Üst Laleli Bölgesi sınırları içerisinde yer alan Balabanağa Mahallesi’nde bulunması, gün içinde iş seyahatlerinin yanında eğitim amaçlı seyahatleri de önemli bir noktaya taşımaktadır.

Üst Laleli Bölgesi’nde anket uygulamasına katılan işletmelerin %76’sını toptancılar, %24’ünü perakendeciler oluşturmaktadır. Perakendecilerin %56’sı tüketim, %19’u yeme-içme, %25’i ise konaklama konusunda faaliyet göstermektedir. Üst Laleli Bölgesi’nde yer alan toptancıların %91’i tüketim, %9’u üretim konularında çalışmaktadır. Bu oranlara bakıldığında işletmelerin çoğunluğunu toptancıların oluşturduğu bölgede tüketim faaliyetlerinin ön plana çıktığı görülmektedir.

Alt bölgede perakendecilerin %31’i yayalaştırmanın nakliye konusunda olumlu, %30’u olumsuz bir etkisi olduğunu belirtmiş; %39’u ise bu konuda fikri olmadığını söylemiştir. Toptancıların %32’si yayalaştırmanın nakliye konusunda olumlu, %50’si olumsuz bir etkisi olduğunu aktarmıştır (Harita 6). Oranlardan da görüldüğü gibi bu bölgede toptancıların perakendecilere göre nakliye konusunda daha fazla sıkıntı yaşadığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte bölgede faaliyet gösteren otel işletmecileri, sokakların trafiğe kapatıldığı saat dilimlerinde müşterilerin eşyalarını taşıma konusunda sorun yaşadıklarını belirtmiştir.



Harita 6 Alt Bölgelere Göre Perekende ve Toptancıların Dağılımı



ERİŞİM OLANAKLARI

Ulaşım

Kullanılan ulaşım türleri, projenin başarısını ve memnuniyet durumunu tespit etmede önemli bir gösterge olduğundan katılımcılara, Tarihi Yarımada'ya erişmek için hangi ulaşım türlerini kullandıkları sorulmuştur. Ankete katılan kentlilerin Tarihi Yarımada'ya erişmek için en çok kullandıkları ulaşım türleri sırasıyla, raylı sistem, vapur ve otobüstür¹.



Kentlilerle yapılan ankette katılımcılara Tarihi Yarımada genelinde ulaşmak istedikleri noktaya yaya olarak rahat erişip erişemedikleri sorulmuş; anket katılımcılarının %55'i bu soruya olumlu yanıt vermiş, %45'i ise rahat erişim sağlayamadıklarını belirtmiştir.

İstanbul Üniversitesi öğrencileri, Beyazıt Kampüsü'ne ulaşmak için %45 oranla en çok otobüs yolculuğunu tercih etmektedir. Bu oranı %25 ile raylı sistem, %15 ile yaya, %11 ile vapur yolculuğu takip etmektedir. Yalnızca %4'lük kesim özel araçla okula ulaşmaktadır. Ulaşım türü tercihi aşağıdaki şekilde daha net bir biçimde görülebilmektedir.



Tarihi Yarımada'da faaliyet göstermekte olan işletmecilere iş yerlerine hangi araçları kullanarak eriştikleri sorulmuştur. Bu kapsamda %63'ünün toplu taşıma, %29'unun özel araçlarıyla, %7'sinin yaya olarak, %1'inin ise bisikletle işe geldikleri öğrenilmiştir. Toplu taşıma kullananların %52'si raylı sistem, %38'i otobüs, %10'u deniz ulaşımı ile alana gelmektedir.



“Bisiklet yolları ve kiralama istasyonları olsaydı erişim için bisikleti daha sık kullanmayı tercih eder miydiniz” sorusuna cevap olarak ankete katılanların %20'si uygun koşulların sağlanması hâlinde bisiklet kullanacağını belirtmiştir.

Eminönü Alt Bölgesi'nde en çok kullanılan ulaşım türünün %69'luk oranla toplu taşıma olduğu; bu oranı %27'lik bir payla özel otomobilin takip ettiği görülmektedir. Toplu taşıma kullananların %44'ü otobüs, %34'ü raylı sistem, %24'ü deniz ulaşımını tercih etmektedir. Bunun yanında banliyö treninin de kapatılması ve alternatif yaratılmaması sonucu ulaşımın daha da zorlaşmış olduğu ifade edilmiştir (Harita 7).

Hocapaşa/Sirkeci Alt Bölgesi'nde en çok kullanılan ulaşım türü %49'luk oranla toplu taşımadır; bu oranı %34 ile özel araç takip etmektedir. Hocapaşa/Sirkeci Bölgesi, %17'lik pay ile tüm alt bölgeler arasında en yüksek yaya oranına sahiptir. Bu anlamda kendi içinde önemli bir kesimin iş yolculuklarını yaya olarak gerçekleştirdiği görülmektedir. Bu durum bölgede çalışanların bir bölümünün, alanda yer alan konutlarda ikamet etmesi ile ilişkilidir. Toplu taşıma kullananlar kendi içlerinde değerlendirildiğinde, %92'sinin raylı sistem, %8'inin ise deniz ulaşımını tercih ettiği görülmektedir (Harita 7).

Alt Laleli Bölgesi ulaşım türleri bağlamında değerlendirildiğinde, en çok kullanılan ulaşım türünün %66'lık oranla toplu taşıma olduğu görülmektedir. Bunu, %28'lik oranla özel araç ve %6'lık oranla yaya ulaşımı takip etmektedir. Toplu taşıma kullanan anket katılımcıları kendi içlerinde değerlendirildiğinde, %62'sinin raylı sistem, %38'inin ise otobüs kullandığı görülmektedir (Harita 7).

Üst Laleli Bölgesi'nde ise en çok kullanılan ulaşım türünün %53'lük oranla toplu taşıma, sonra %38'lik oranla özel araç olduğu ve %9'un yaya olarak işe geldiği görülmektedir. Toplu taşıma kullananların %62'si raylı sistem, %38'ü otobüs tercih etmektedir. Bu anlamda Alt Laleli ve Üst Laleli benzerlik göstermektedir (Harita 7).

¹ İstanbul 1/100.000 Çevre Düzeni Planı plan raporunda belirtildiği üzere: İstanbul'da günlük yolculukların %88.8'i kara yolu, %8.3'ü raylı sistem, %2.9'u deniz yolu ağırlıklıdır. İstanbul'da özel araç ile yapılan yolculuk oranı %29, toplu taşımayla yapılan yolculuk oranı ise %71'dir (1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, 2009)..

Otopark Durumu

Anket katılımcılarından Tarihi Yarımada'ya özel araç ile gelenlerin %79'u araçlarını otoparka park ederken, %21'i yol kenarına park etmeyi tercih etmekte; bunun yanında ankete katılanların %78'si otopark alanlarının yetersiz olduğunu düşünmektedir.

Eminönü Bölgesi'nde anket uygulanan işletmelerin %97'si araçlarını otopark alanlarına, %3'ü yol kenarına park ettiğini belirtmiş; %86'sı otopark alanlarının yetersiz olduğunu ifade etmiştir. Bununla birlikte yüz yüze gerçekleştirilen görüşmelerde, otopark konusu ile ilgili temel bir problem olarak, proje sonrasında Tarihi Yarımada'da otopark fiyatlarının 2-3 katına çıktığı vurgulanmıştır. Anket katılımcıları işletmelerin önüne park yapılması sorununun ortadan kalkmasıyla birlikte işletmelerin görünürlüklerinin arttığı ve bu durumun da ekonomik canlılık yarattığını aktarmıştır.

Hocapaşa Bölgesi'nde anket katılımcılarının %74'ü araçlarını otopark alanlarına park ettiklerini, %26'sı yol kenarına park ettiklerini belirtmiş; %61'lik dilim ise otopark alanlarının yetersiz olduğunu ifade etmiştir.

Alt Laleli Bölgesi'nde anket uygulanan işletmelerin %80'i araçlarını otopark alanlarına, %20'si yol kenarına park ettiğini belirtmiş; %86'sı otopark alanlarının yetersiz olduğunu dile getirmiştir.

Üst Laleli Bölgesi'nde anket uygulanan işletmelerin %95'i araçlarını otopark alanlarına, %5'i yol kenarına park ettiğini belirtmiş; %93'ü otopark alanlarının yetersiz olduğunu ifade etmiştir.

Yürüme Süresi

Anketler dahilinde merak edilen bir diğer konu da yürüme süreleri ve yürüme mesafelerinin nasıl değişim gösterdiği.

Ankete katılan öğrencilerin %77'si Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi'nden sonra yürüyüş mesafesinin artmadığını, %23'ü ise arttığını belirtmiştir. Aşağıdaki grafikte öğrencilerin araçtan indikten sonra okula ortalama kaç dakikada yürüdükleri gösterilmektedir. Buna göre en büyük oranı oluşturan %37'lik dilim 2-5 dakika, %35'lik dilim ise 6-10 dakika yürüyerek okula ulaşmaktadır.



Yürüme mesafesi konusundaki algı işletmecilerde de öğrencilerinkine benzer şekildedir. Yayalandırmadan sonra işletmecilerin %76'sı yürüyüş mesafelerinin artmadığını, %24'ü ise arttığını belirtmiştir. İşletmecilerin özel araçtan indikten sonra yürüme mesafelerine bakıldığında aşağıdaki grafik ortaya çıkmaktadır. Buna göre, özel araç kullananların çoğunluğu araçtan indikten sonra %43'lük oranla 2-5 dakika arası yürümektedir.



Toplu taşıma ile bölgeye gelen işletmecilerin %13'ü araçtan indikten sonra 1 dakikadan az bir süre yürürken, %40'ı 2-5 dakika, %32'si 6-10 dakika, %9'u 11-15 dakika yürümektedir.



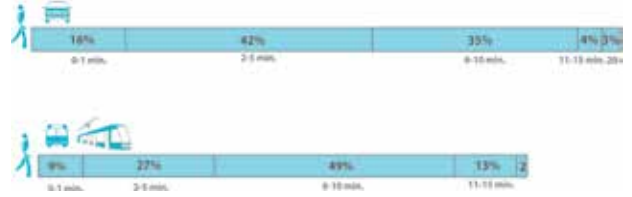
Eminönü Alt Bölgesi'nde de Tarihi Yarımada genelinde olduğu gibi işletmecilerin %76'sı yürüyüş mesafelerinin artmadığını, %24'ü ise arttığını belirtmiştir. Eminönü Alt Bölgesi'nde özel araç ve toplu taşımadan indikten sonra iş yerlerine yürüme sürelerinin dakika türünden dağılımları aşağıdaki grafiklerde gösterilmektedir. İki grafik karşılaştırıldığında, her iki durumda da yürümenin ağırlıklı 2-5 dakika aralığında gerçekleştiği görülmektedir. 20 dakikadan fazla yürüme süresinin özel araç kullanımında daha fazla olduğu görülürken, 1 dakikadan az yürüme süresinin de özel araçta daha fazla olduğu ortaya çıkmaktadır.



Hocapaşa Alt Bölgesi'nde işletmecilerin %88'i mesafelerinin artmadığını, %12'si ise mesafenin arttığını belirtmiştir. Hocapaşa Alt Bölgesi'nde özel araç ve toplu taşımadan indikten sonra iş yerlerine yürüme sürelerinin dakika türünden dağılımları aşağıdaki grafiklerde gösterilmektedir. Buna göre her iki durumda da işletmecilerin büyük oranı iş yerlerine 2-5 dakikada ulaşmaktadır. Toplu taşımadan indikten sonra 6-10 dakika yürüyenlerin oranı ise özel araca göre daha fazladır.



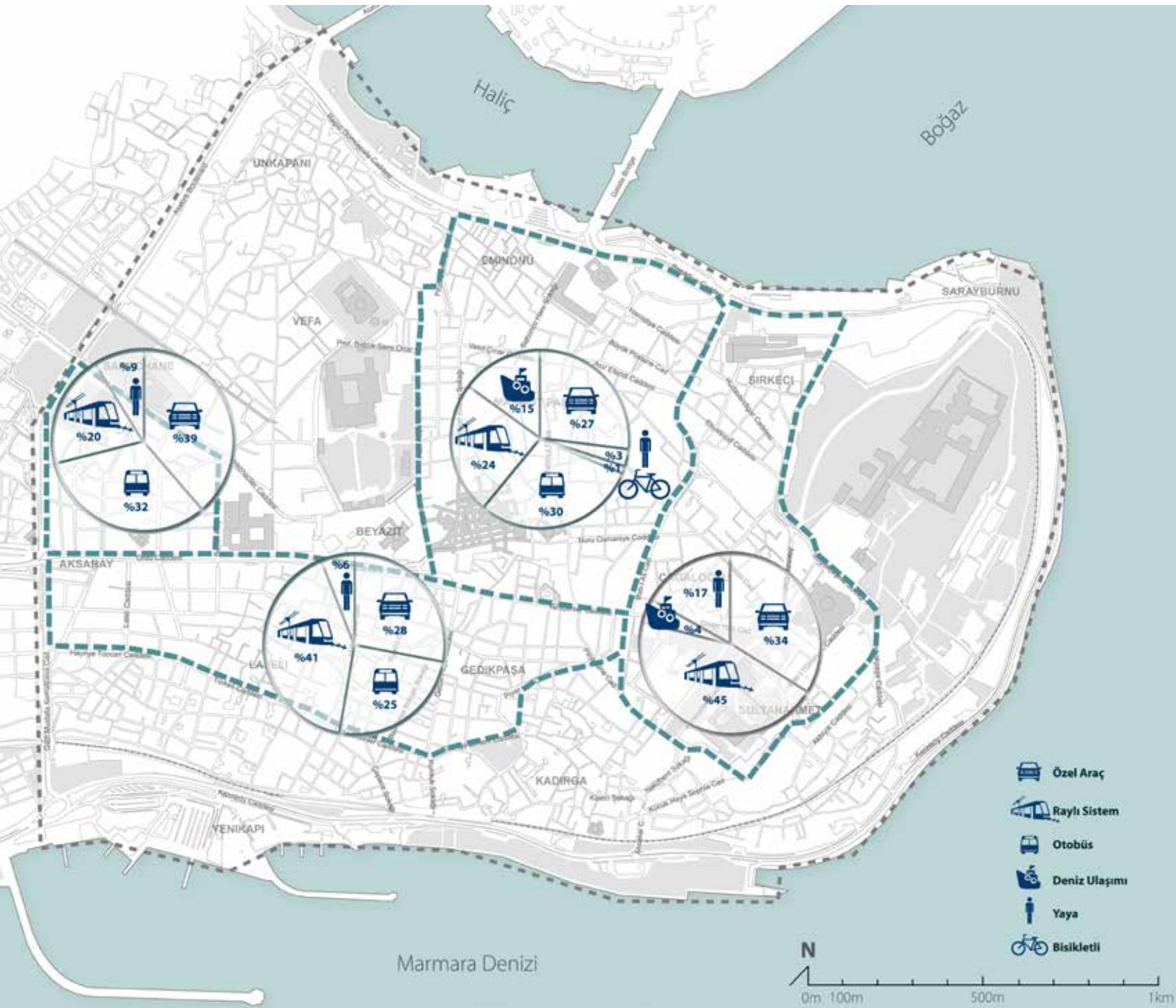
Alt Laleli Bölgesi'nde işletmecilerin %91'i araçtan indikten sonra mesafenin değişmediğini, %9'u ise mesafenin arttığını belirtmiştir. Özel araç ve toplu taşımadan indikten sonra iş yerlerine yürüme sürelerinin dakika türünden dağılımı ise aşağıdaki gibidir. İki grafik karşılaştırıldığında, her iki durumda da esas dağılımın 1-10 dakika aralığında gerçekleştiği görülmektedir. 10 dakikayı aşan yürüme süresi ise, özel araç tercih edilen yolculuklarda toplu taşıma tercih edilen yolculuklara göre daha düşük bir yüzdeye sahiptir.



Üst Laleli Bölgesi'nde işletmecilerin %82'si araçtan indikten sonra yürüme mesafesinin değişmediğini, %18'i ise mesafenin arttığını belirtmiştir. Özel araç ve toplu taşımadan indikten sonra iş yerlerine yürüme sürelerinin dakika türünden dağılımı grafiklerdeki gibidir. İki şekil karşılaştırıldığında, her iki durumda da esas dağılımın 2-5 dakika aralığında gerçekleştiği görülmektedir. Özel araçtan indikten sonra yürüme süresi anket katılımcılarının %84'üne göre en fazla 5 dakika sürmekte, yürüme süresi hiçbir durumda 15 dakikadan uzun sürmemektedir. Toplu taşımadan indikten sonra yürüme süresi anket katılımcılarının %70'ine göre en fazla 5 dakika sürmektedir, katılımcıların %7'sine göre toplu taşıma iş yeri arası mesafe 10 dakikadan uzun sürmektedir.



Harita 7 Alt Bölgelere Göre Ulaşım Türleri



YOL GÜVENLİĞİ

Tarihi Yarımada'da yol güvenliğine yönelik çalışmalar, Fatih Belediyesi sınırları içerisinde oluşan trafik kazası verilerinin yorumlanması ve anket çalışmasından elde edilen bulguların değerlendirilmesini kapsamaktadır. Tarihi Yarımada'da yayalaştırılmış alan, Fatih ilçesinin sadece belli bir bölümünü oluşturmaktadır. Bu anlamda, aşağıda paylaşılan veriler Fatih ilçesi hakkında genel bir çerçeve sunmaktadır. Çalışma dahilinde yayalaştırma projesinin etki alanını gözlemleyebilmek için bu verilere ek olarak anket uygulamasına katılan işletmecilere, sürekli alanda buldukları ve gözlem potansiyeline sahip oldukları için, proje sonrası yayalaştırılmış sokaklarda trafik kazalarının nasıl değiştiği sorulmuştur. Bu soru ile mekanın kullanıcılarının uygulama sonrası algısının ne yönde değiştiği anlaşılmaya çalışılmıştır.

Sayısal verilere göre; 2010 senesinde Fatih ilçesinde toplam 383 adet trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların 542'si yaralanmalı, 8'i ölümlüdür (Tablo 1). Fatih ilçesinde 2011 senesinde meydana gelen toplam trafik kazası sayısı 483 olarak tespit edilmiştir. Fatih'te meydana gelen kazalar oluşuma göre değerlendirildiğinde ise, 136 adet aracın yayaya çarpması, 99 adet aracın bir diğer araca yandan çarpması ve 64 adet de aracın bir diğer araca arkadan çarpması durumu saptanmıştır (Karaman, 2013).

Tablo 1 Fatih İlçesi Trafik Kaza Verileri 2010, Fatih Belediyesi 2010

AY / YIL	KAZA SAYISI	YARALANMALI	ÖLÜMLÜ KAZA
OCAK 2010	32	47	2
ŞUBAT 2010	17	20	0
MART 2010	31	48	0
NİSAN 2010	42	62	1
MAYIS 2010	40	56	0
HAZİRAN 2010	31	46	0
TEMMUZ 2010	40	57	1
AĞUSTOS 2010	28	40	0
EYLÜL 2010	37	49	0
EKİM 2010	24	28	0
KASIM 2010	29	49	2
ARALIK 2010	32	40	2
Toplam 2010	383	542	8

Kaynak: (Fatih Belediyesi, 2010).

Alt Bölgelere Göre Yol Güvenliği

İt bölgeler bağlamında yayalaştırma-yol güvenliği ilişkisi incelendiğinde, anket katılımcılarının %76'sına

göre yayalaştırma sonrasında Eminönü Alt Bölgesi'nin yayalar için daha güvenli olduğu, %24'üne göre genel algının değişmediği görülmektedir. Bununla birlikte anket katılımcılarının %82'si Eminönü Alt Bölgesi'nde kaza oranlarının azaldığını düşünmektedir.

Yayalaştırılmış cadde ve sokakların sadece yayalara ayrıldığı 10:00 ile 18:00 saatleri arasında, başta işletmelere teslimat yapmak üzere caddelerin belli taşıtlar tarafından kullanımına zaman zaman izin verilmektedir. Ayrıca polis ve belediye araçları da bu kısıtlamanın dışında bırakılmakta ve gerektiğinde yaya caddelerini kullanabilmektedir. Tüm bunlara ek olarak, teslimat araçlarının ve motosikletlilerin yaya sokak ve caddelerini izinsiz kullanımı söz konusudur. Sonuçta resmî olarak sadece yaya trafiğine açık bazı caddeler, gerçek hayatta motorlu araçların ve arabaların neredeyse kesintisiz akışına şahit olmaktadır. Ankete katılan pek çok kişi de bu konuya dikkat çekmiş; araç trafiğine kapatılan sokaklarda motosiklet, el arabaları ve hamalların bulunması nedeniyle uygulamanın gereken başarıya ulaşamadığını aktarmış; özellikle motosikletlerin trafik kazalarına neden olduğunu vurgulamışlardır.

Eminönü

Eminönü Alt Bölgesi'nde yol güvenliği bağlamında bir diğer sorun, Eminönü Tramvay İstasyonu'nda yaya hacminin yüksek olmasıdır. Söz konusu alan, Tarihi Yarımada içindeki en yüksek yaya hacmine sahiptir. Buna karşın trafik işaretleri, bu duruma uygun şekilde düzenlenmemiştir. Örneğin, her ne kadar tramvaylar 2-3 dakikalık aralıklarla geçse de trafik ışıkları yayalar için çoğu zaman kırmızıda kalmaktadır. Sonuç olarak, çoğu yaya, tramvay yollarını kırmızı ışıkta geçmektedir.

Hocapaşa

Hocapaşa/Sirkeci Alt Bölgesi'nde anket katılımcılarının %64'ü yayalaştırma sonrası yolların yayalar için daha güvenli olduğunu belirtmiş, %67'si kaza oranlarının azaldığını düşündüğünü ifade etmiştir (Harita 8). Alanda gerçekleştirilen yüz yüze görüşmeler kapsamında yol güvenliği konusunda elde edilen en önemli bulgulardan biri, tramvay hattının bulunduğu Hüdavendigar Caddesi'nde tramvayın hızından dolayı yaşanan güvensizlik ve tedirginlik hissidir. Taşıtlar ve tramvayın ortak kullanımının söz konusu olduğu Hüdavendigar Caddesi'nde yüksek yaya hacimleri dar yaya kaldırımları ile karşılaştığı için genellikle yayalar tramvay yollarına taşmaktadır. Bu da yayalar açısından büyük bir güvenlik riski oluşturmaktadır.

Bununla birlikte bu konu ile ilgili bir diğer sorun,

yayaların her zaman tramvay dışında başka taşıtların tramvay yollarından çıkabileceğini öngörememesidir ve bu durum, özellikle Sirkeci Tramvay İstasyonu'nun kuzeyindeki kavşaktaki gibi görüşün düşük olduğu durumlarda kazalara yol açabilir.

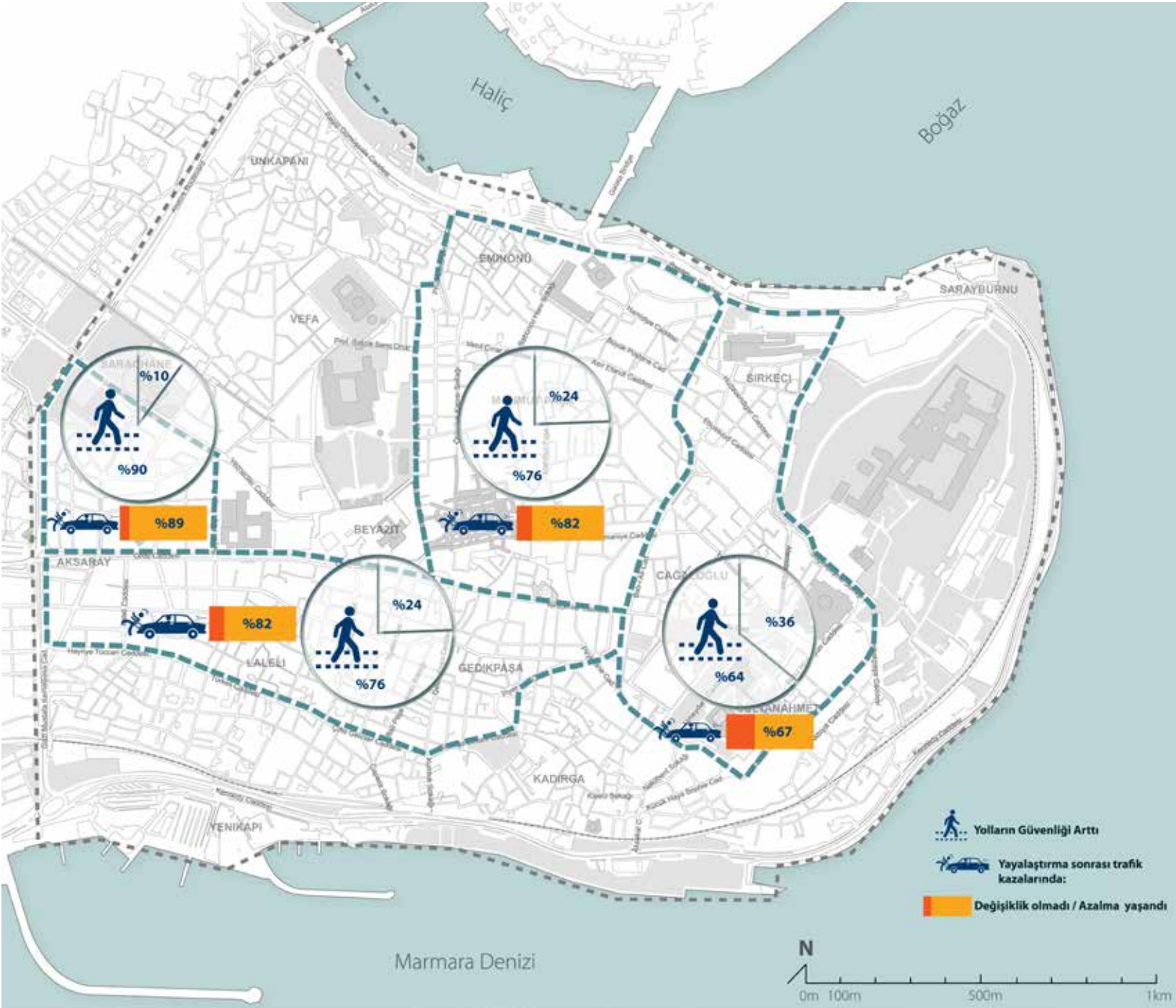
Alt Laleli

Alt Laleli Bölgesi'nde anket katılımcılarının %76'sına göre yayalaştırma sonrası yollar yayalar için daha güvenli hâle gelmiş; bununla birlikte %82'sine göre kaza oranlarında azalma yaşanmıştır (Harita 8).

Üst Laleli

Üst Laleli Bölgesi'nde anket katılımcılarının %90'ına göre yayalaştırma sonrası yollar yayalar için daha güvenli hâle gelmiş; bununla birlikte %67'sine göre kaza oranlarında azalma yaşanmıştır (Harita 8). Üst Laleli Bölgesi'nde de aynı Eminönü Bölgesi'nde olduğu gibi motosikletli kuryeler, el arabaları ve taşıyıcılar görmek mümkündür; bu durum da belli noktalarda yaya-araç çatışmalarına neden olmaktadır.

Harita 8 Alt Bölgelere Göre Yol Güvenliği



Tampon bölge ve yayalaştırılmış alan etkisi

Tarihi merkezde gerçekleştirilen taşıt trafiğine yönelik kısıtlamalar nedeniyle, alanın yakın çevresinde bulunan caddelerde trafiğin artması muhtemeldir.² Bu anlamda yayalaştırma, yaya caddelerindeki güvenlik açısından önemli iyileştirmeler getirirse de tampon bölgelerde yaşanan çatışmalarda artışa neden olabilir.³ Olası olumsuzlukların ortadan kaldırılması için yayalaştırma planlarına tampon alanların da dahil edilmesini gerekmektedir.

Tarihi Yarımda içerisinde de trafiğe ilişkin artan kısıtlamalar ile transit trafiğin büyük bir bölümü, yayalaştırılmış bölgenin kenarındaki anayollara yönelmiştir. Bu alanlar, yayalar ve motorlu taşıt trafiği arasında en fazla çatışmanın yaşandığı yerlerdir. Tarihi Yarımda için temel sorun, yayalaştırılmış

sokak ve caddelerin birden çok trafik biçimi ve transit hizmetini içeren geniş, işlek geçiş yollarına açılmasıdır. Dolayısıyla yayalaştırılmış bölge ve şehrin geri kalanı arasında daha sorunsuz bir geçiş tasarlamak gerekmektedir.

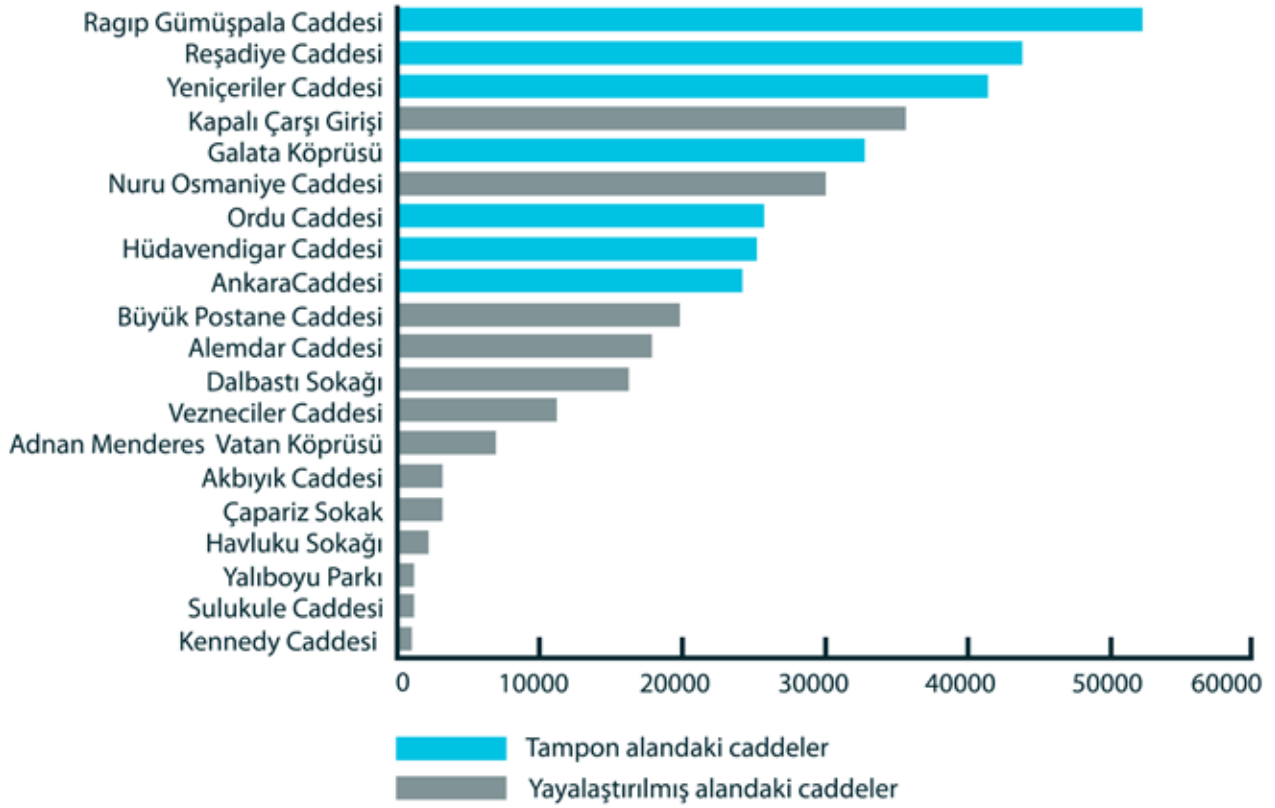
Tampon alandaki koşulları göz önünde bulundurmanın önemi, yaya sayılarına ilişkin bulgular ile açıkça ortaya konulmaktadır. Tarihi Yarımda içinde (ilk üç de dâhil olmak üzere) yayalar için en kalabalık ilk on caddenin yedisi, yayalaştırılmış alanın çevresinde bulunmaktadır. Bu caddeler: Ragıp Gümüşpala Geçidi, Reşadiye Caddesi, Yeniçeriler Geçidi, Galata Köprüsü, Ordu Caddesi, Hüdavendigar Caddesi ve Ankara Caddesi'dir (Şekil 4). Bunun temel nedeni, Tarihi Yarımda'yı besleyen ana toplu taşıma rotası olan T1 Tramvay Hattı'nın tampon bölgeden geçmesi ve Eminönü Vapur İskelesi, Topkapı Sarayı, Ayasofya ve Sultanahmet Camii gibi bazı temel hedeflerin de tampon bölge üzerinde yer almalarıdır.

2 Örneğin Londra Trafik Sıkışıklığı Ücreti'nin, ücret alınan alanların etrafındaki yan yolların trafik düzenlerindeki etkisine bakınız. Transport for London (TfL). 2005. Central London Congestion Charging. Impacts Monitoring. Üçüncü Yıllık Rapor. Nisan 2005, Londra.

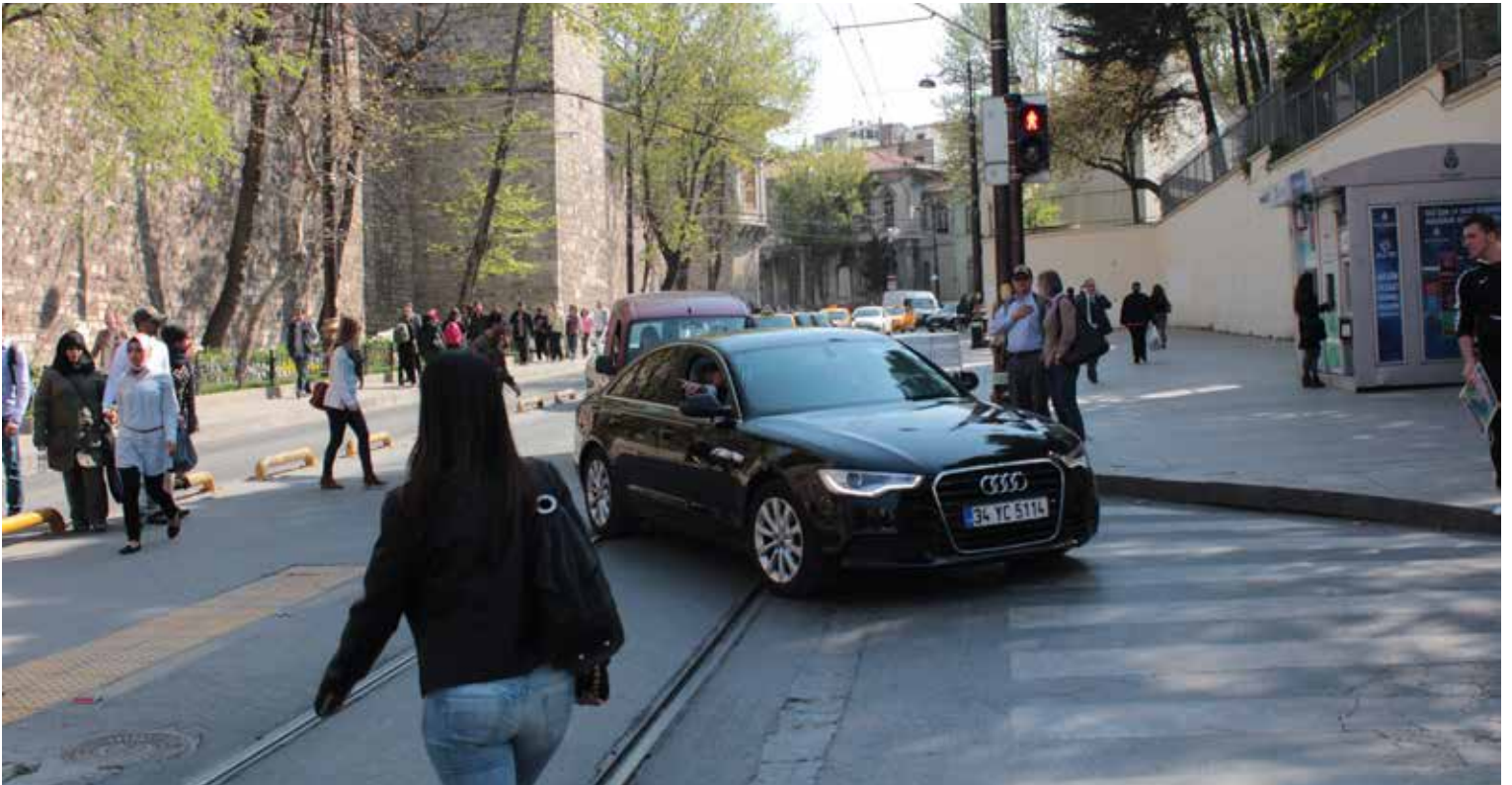
3 Elvik, R.,T. Vaa. 2008. The Handbook of Road Safety Measures, Part III: 3. Traffic Control Devices. 3.3. Pedestrian Streets, Bingley UK: Emerald Group.

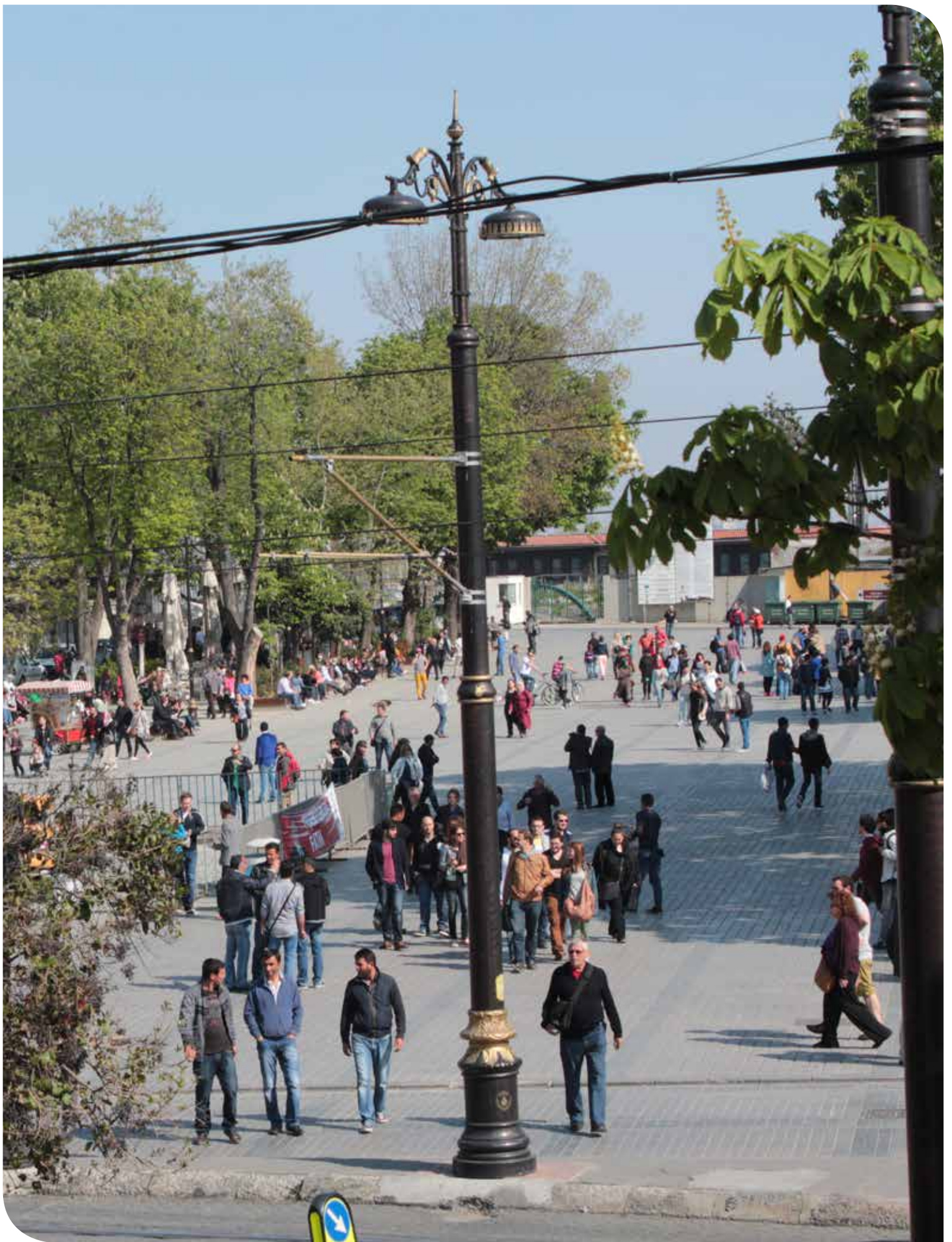


Şekil 4 Tampon bölge ve yayalaştırılmış alanın seçili bölgelerinde yaya hacimleri⁴



⁴ 2012-2013 yılları arasında EMBARQ Türkiye tarafından yayımlanmış olan "Güvenli ve Erişilebilir Sokak Tasarım Yaklaşımları" rapordan alınmıştır.



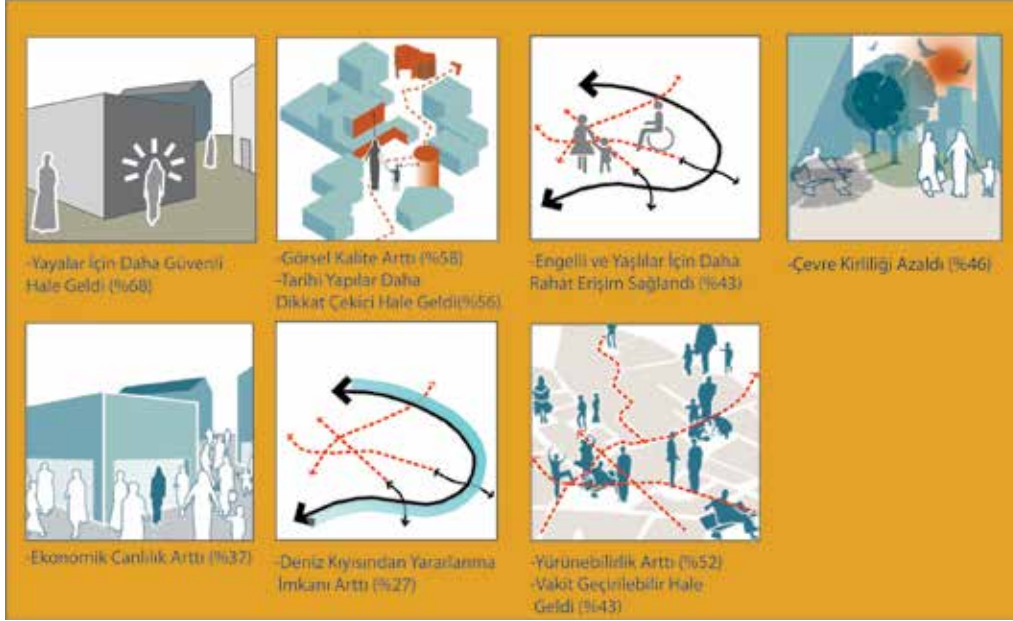


YAYALAŞTIRMA PROJESİNİN KAZANIMLARI

Katılımcılara “Yayalaştırma uygulamasının Tarihi Yarımada’ya sağladığı yararlar nelerdir?” diye sorulmuş ve birkaç farklı seçeneği birlikte seçebilme olanağı sunulmuştur.

Kentliler açısından, yayalaştırmanın Tarihi Yarımada’ya sağladığı yararlar bağlamında ön plana çıkan temel başlık, %68’lik oranla sokakların yayalaştırma projesi sonrası daha güvenli hâle gelmesi olmuştur. Bunu, görsel kalitenin artması (%58), Tarihi yapıların daha dikkat çekici hâle gelmesi (%56) ve yürünebilirliğin artması (%52) takip etmiştir (Şekil 5).

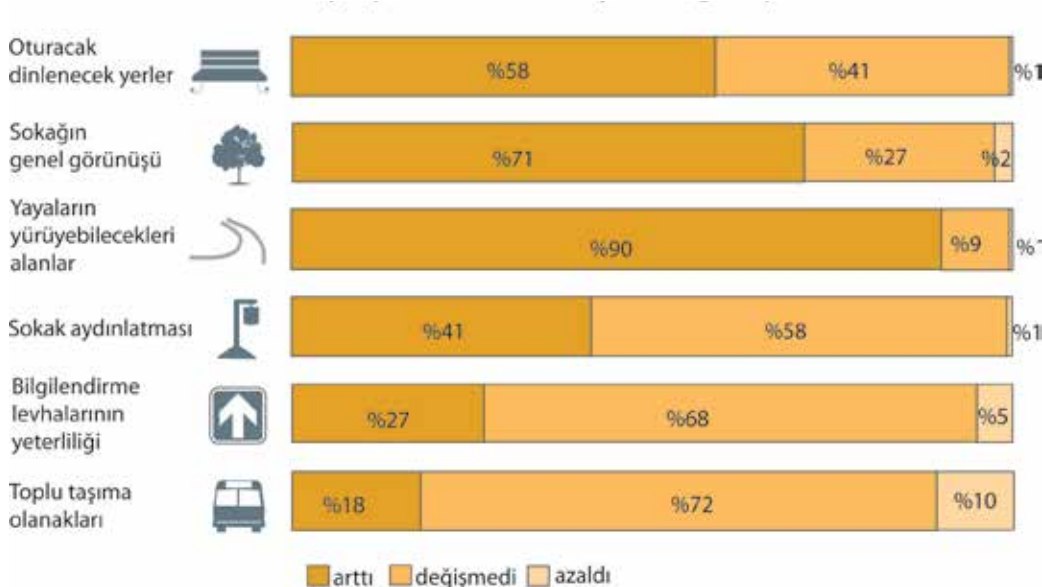
Şekil 5 Kentlilere Göre Yayalaştırma Projesinin Kazanımları



Katılımcılara yöneltilen bir diğer soru da, yayalaştırma sonrası Tarihi Yarımada’nın fiziksel çevresi ile ilgili düşüncelerinin neler olduğu konusundadır. Oturacak dinlenecek yerlerin, sokağın genel görünüşünün,

yürünebilecek alanların arttığı belirtilirken; sokak aydınlatmasının, bilgilendirme amaçlı levhaların ve toplu taşıma olanaklarının değişmediği ya da azaldığı yönündeki düşünceler daha ağırlıklıdır (Şekil 6).

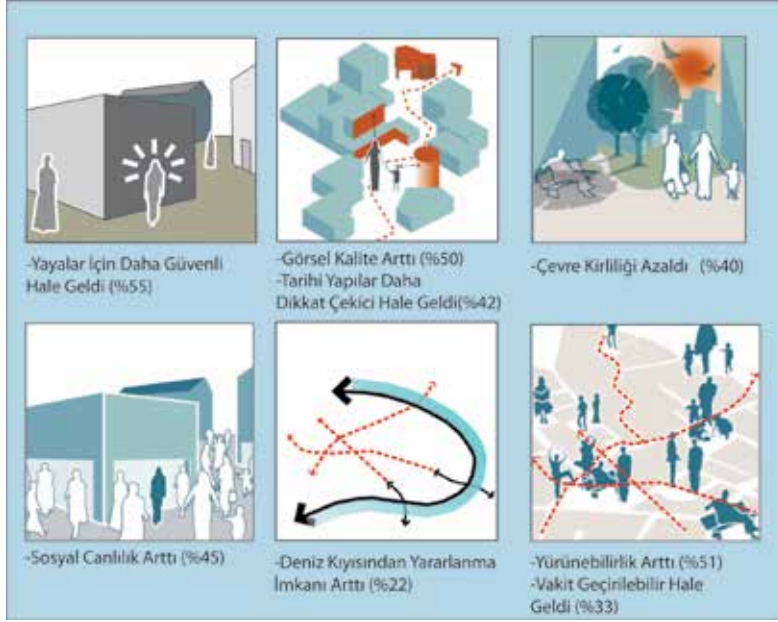
Şekil 6 Kentlilere Göre Yayalaştırma Sonrası Fiziksel Çevre



Üniversitelilerden de yayalaştırma uygulamasının Tarihi Yarımada'ya sağladığı yararları değerlendirmeleri istenmiştir. Bu anlamda öğrencilerin %55 ile büyük bir

kısmı yolların yayalar için daha güvenli hâle geldiğini belirtmiştir. Bunu %51 ile yürünebilirliğin artması, %50 ile görsel kalitenin artması takip etmiştir (Şekil 7).

Şekil 7 Üniversite Öğrencilerine Göre Yayalaştırma Projesinin Kazanımları



Katılımcılara yöneltilen bir diğer soru da, yayalaştırma sonrası Tarihi Yarımada'nın fiziksel çevresi ile ilgili düşüncelerinin neler olduğu konusundadır. Oturacak dinlenecek yerlerin, sokağın genel kalitesinin,

yürünecek alanların arttığı, sokak aydınlatması, bilgilendirme levhaları ve toplu taşıma olanaklarının azaldığı ifade edilmiştir (Şekil 8).

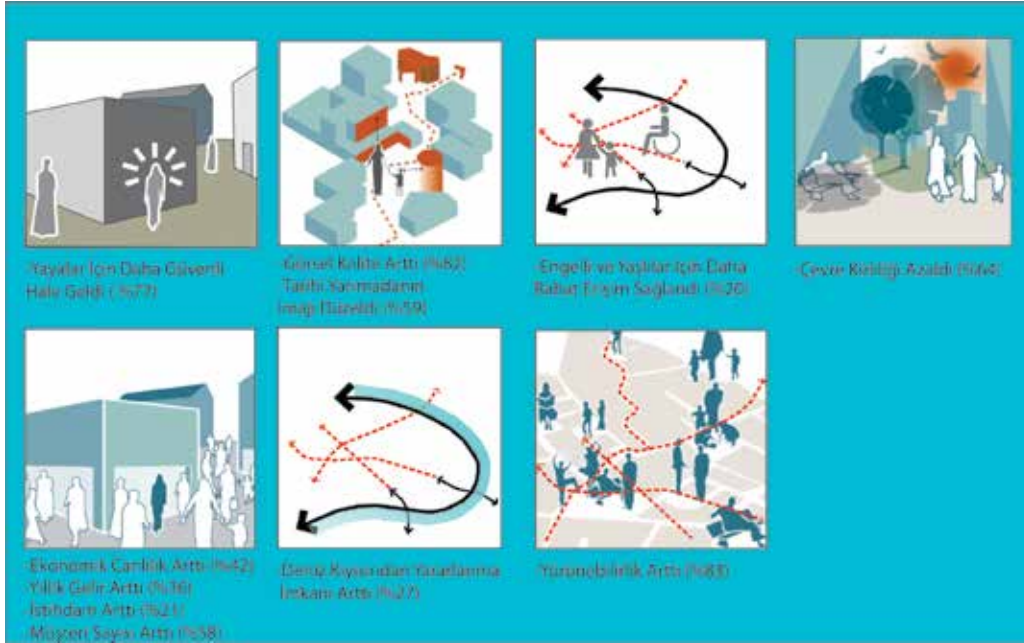
Şekil 8 Üniversite Öğrencilerine Göre Yayalaştırma Sonrası Fiziksel Çevre



İşletmecilere göre ise projenin sağladığı en büyük yarar %83 ile yürünebilirliğin artmasıdır, bunu %82 ile sokakların görsel kalitesinin artması takip etmiştir; katılımcıların %77'si yayalaştırma sonrası sokakların

yayalar için daha güvenli hâle geldiğini söylemiştir. Katılımcıların verdiği diğer yanıtlar aşağıdaki şekilde yer almaktadır (Şekil 9).

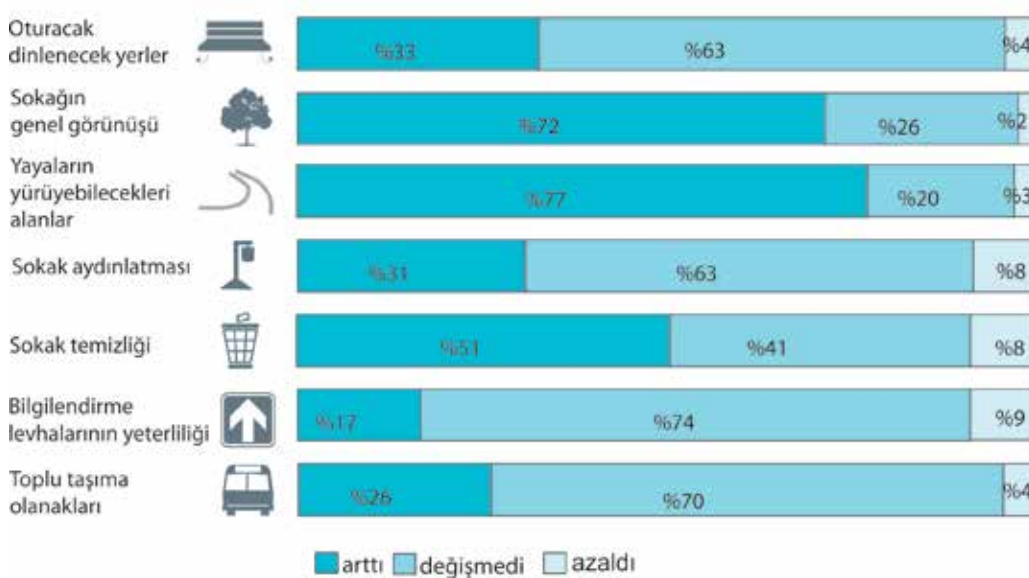
Şekil 9 İşletmecilere Göre Yayalaştırma Projesinin Kazanımları



İşletmecilerin yayalaştırma projesinden sonra fiziksel çevre ile ilgili düşüncelerine göre sokağın genel görünüşü, yürünecek alanların oranı ve sokakların temizliğinin iyileştiği belirtilmiş, bunun yanında sokak

aydınlatması, toplu taşıma olanakları, bilgilendirme levhaları ile oturacak dinlenecek yerlerin oranının değişmediği söylenmiştir (Şekil 10).

Şekil 10 İşletmecilere Göre Yayalaştırma Sonrası Fiziksel Çevre



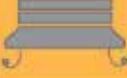






Anket uygulamasına katılan işletmecilere göre yayalaştırmanın Eminönü Alt Bölgesi'nde fiziki çevreye sağladığı en büyük katkı, sokağın genel görünüşünün iyileşmesi ve yayaların yürüyebilecekleri alanların artmasıdır. Hocapaşa/ Sirkeci Alt Bölgesi'nde alınan yanıtlara göre en fazla yürünebilecek alanlar ve sokağın genel görünüşü iyileşmiştir. Toplu taşıma olanakları ve sokak aydınlatmasının ise yetersiz olduğu ve değişmediği belirtilmiştir. Alt Laleli Bölgesi'nde en fazla sokağın genel görünüşünün ve yürünebilecek alanların arttığı belirtilmiştir. Alt Laleli Bölgesi'nde alınan yanıtlara göre Hocapaşa'nın aksine toplu taşıma olanakları artmıştır. Bilgilendirme levhalarının ve aydınlatmanın

yetersiz olduğu ve değişmediği belirtilmiştir. Üst Laleli Bölgesi'nde en fazla yürünebilecek alanlar, sokağın genel görünüşü ve sokak temizliğinin arttığı belirtilmiştir. Toplu taşıma olanaklarının ve oturacak dinlenecek yerlerin eksikliği ise belirtilen diğer konulardır (Tablo 2).

Kentlilere ve öğrencilere göre en fazla yayaların yürüyebilecekleri alanların arttığı belirtilmiştir. Tüm anket katılımcılarının cevaplarının karşılaştırılması olarak verildiği tablo aşağıda yer almaktadır.



Tablo 2 Yayalaştırma Sonrası Fiziksel Çevre ile İlgili Düşünceler

		Oturacak- dinlenecek yerler	Sokağın Genel Görüşünü	Yürünecek Alanlar	Sokak Aydınlatması	Sokak Temizliği	Yönlendirme Yeterliliği	Toplu Taşıma Olanakları
								
Kentli	↑	%58	%71	%90	%41	%59	%27	%18
	↔	%41	%27	%9	%58	%40	%68	%72
	↓	%1	%2	%1	%1	%1	%5	%10
Öğrenci	↑	%56	%72	%82	%46	%51	%27	%18
	↔	%40	%22	%15	%52	%40	%63	%58
	↓	%4	%6	%3	%2	%9	%10	%24
Çalışan/ İş Sahibi	↑	%33	%72	%77	%31	%51	%17	%26
	↔	%63	%26	%20	%63	%41	%74	%70
	↓	%4	%2	%3	%8	%8	%9	%4
Eminönü	↑	%34	%74	%87	%38	%57	%17	%18
	↔	%64	%23	%11	%60	%39	%82	%80
	↓	%2	%3	%2	%2	%4	%1	%2
Sirkeci	↑	%56	%71	%77	%15	%42	%58	%9
	↔	%38	%23	%15	%64	%44	%33	%87
	↓	%6	%6	%8	%21	%14	%9	%4
Alt Laleli	↑	%29	%60	%59	%31	%38	%21	%56
	↔	%65	%39	%40	%60	%49	%75	%37
	↓	%6	%1	%1	%9	%13	%4	%7
Üst Laleli	↑	%11	%92	%97	%31	%68	%16	%5
	↔	%86	%6	%1	%61	%29	%71	%90
	↓	%3	%2	%2	%8	%3	%13	%5

↑ arttı ↔ değişmedi ↓ azaldı

Fiziksel Çevreye Yönelik Pilot Analiz

“İstanbul’un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı” raporunda Kapalıçarşı’ya bağlantı sağlayan Çemberlitaş ve Nuruosmaniye Caddesi gibi önemli geçişlere bağlantıların iyileştirilmesi gereğine vurgu yapılmıştır. Önemli bir odak olarak Kapalıçarşı’ya erişim noktalarının güçlendirilmesi ve kent ağından buraya odaklanma sağlanması Tarihi Yarımda’nın belirleyici

değerlerden birine dikkat çekilmesi bakımından önem taşımaktadır.

Bu sebeple, yaya sayımı için Kılıççılar Sokak ve Küçük Yıldız Hanı Sokak seçilmiştir. Bu iki sokak, Kapalıçarşı’ya doğru açılan bir kapı olma niteliğinin yanında, Nuruosmaniye Caddesi ile de devamlılık sağlamaktadır. Üç sokağın kesiştiği alanda ise meydanlaşma oluşmakta ve yoğun yaya geçişi ile bu sokaklar maksimum seviyede kullanılmaktadır.

Şekil 11 Seçilen Sokakların Tarihi Yarımda’daki Konumu



Kılıççılar, Küçük Yıldız Hanı ve Mahmutpaşa Mahkeme Sokak’ta 15’er dakikalık yaya sayımları gerçekleştirilmiş ve toplam bir saatlik yaya sayımları sonucunda minimum yaya alanı ve yaya hizmet seviyesi değerlerine erişilmiştir.

Tablo 3’te de görüldüğü gibi bir saat süresince yaya hacmi en yüksek olan sokak Mahmutpaşa Mahkeme Sokak’tır. Mahkeme Sokak; Nuruosmaniye, Kılıççılar, Küçük Yıldız Hanı Sokağı ve dolayısıyla Kapalıçarşı’ya bağlantı oluşturması bakımından önem taşımaktadır. Sokakta yolun belli kısımlarına park eden otomobil ve araçlar, kaldırımda kesintilere ve daralmalara yol açmaktadır. Bu nedenle söz konusu sokakta minium kaldırım genişliği de yeterli olmadığından yaya hizmet seviyesinin E düzeyinde olduğu görülmektedir. Sokakta araç parklanmasına izin verilmemeli, hem bunu

önlemek hem de yayaların sokakta daha fazla vakit geçirmesini sağlamak amacıyla kent mobilyalarına yer verilmelidir.

Kılıççılar Sokak’ta da benzer bir durum söz konusudur. Ayrıca sokağı sınırlayan iki yapının da Tarihi eser statüsünde bulunmasına bağlı olarak zaten dar olan sokağın genişletilmesi de söz konusu değildir. Buna bağlı olarak yaya hacmi yüksek olan sokakta hizmet seviyesi E düzeyindedir. Aks boyunca kuyumcu ve vitrinlerin bulunması sokağı yayalar için çekici bir hâle getirirken, kent mobilyalarının kullanıma imkan vermemektedir. Bu kapsamda, yol boyunca mevcut dükkan cepheleri ve tabelalar için bir düzenleme yapılması ve Tarihi yapıların özelliklerini vurgulayacak bir sadeleşmeye gidilmesi önem arz etmektedir. Aydınlatma sistemlerinin de binalara monte edilerek yaya geçişlerini kısıtlamaması önemlidir.

Şekil 12 Küçük yıldız Hanı, Kılıççılar ve Mahkeme Sokak

Küçük yıldız Hanı Sokak, diğer iki sokağa kıyasla, yaya hacmi en düşük olan sokaktır. Kaldırım genişliğinin de bu hacme oranla ortalama bir genişlikte olması yaya hizmet seviyesinin C düzeyinde olmasına yol açmıştır. Bu anlamda Küçük yıldız Hanı Sokak, diğer sokaklara oranla yayalar için daha konforlu yürüme imkanı sunmaktadır. Ancak sokakta çok yoğun tabela kullanımı söz konusudur. Özellikle tabelalandırma sisteminde yapılacak bir standartlaştırma uygulaması, sokağın estetiğini geliştirecek önemli bir etkidir. Bunun yanında, sokağın açıldığı alan olan Kapalıçarşı'ya yönelik bilgilendirme ve yönlendirmelere yer verilmelidir.

Tablo 3 Sokaklara Göre Yaya Hizmet Seviyeleri⁽ⁱ⁾

SOKAK ADI	Kaldırım başına maksimum saatlik yaya hacmi ⁽ⁱⁱ⁾	Minimum kaldırım genişliği ⁽ⁱⁱⁱ⁾	Minimum yaya alanı (m ² / kişi) ⁽ⁱⁱⁱ⁾	Yaya hizmet seviyesi ^(iv)
Kılıççılar Street	1464	1,5	1,02	E
Küçük yıldız Hanı Street	788	2	2,54	C
Mahmutpaşa Mahkeme Street	2268	3	1,32	E

(i) Yaya Hizmet Seviyesi A-F düzeyi arasındadır, A, B ve C ideal kabul edilen düzeyleri ifade ederken; D, E ve F daha düşük bir yaya hizmet seviyesini göstermektedir.

(ii) Kaynak: Saha gözlemleri;

(iii) Karayolu Kapasitesi Kılavuzu 2010, Bölüm 17: Şehir Caddeleri Bölümleri / Yaya Modu, sf. 17-48'deki denklemler 17-27'den 17-29'a kullanılarak ve ortalama yürüme hızı 1 m/sn alınarak hesaplanmıştır.

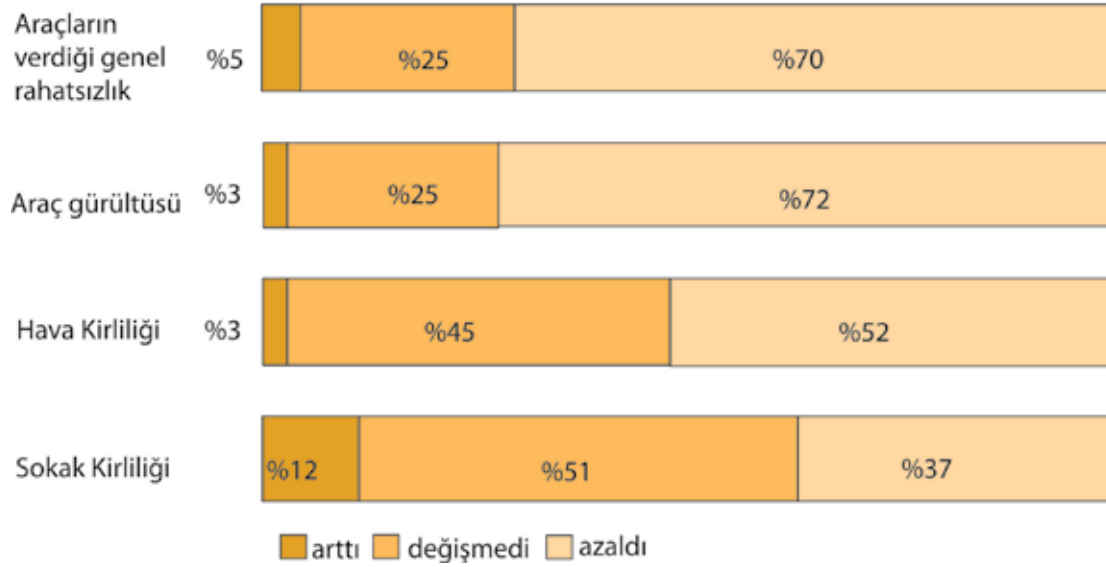
(iv) Karayolu Kapasitesi Kılavuzu 2010: Yürüme Yolları için Ortalama Akış Hizmet Seviyesi Kriterleri'ndeki Kanıt 23-1 kullanılarak öngörülmüştür.

ÇEVRE KALİTESİ

Kentli, öğrenci ve işletmecilere yayalaştırma sonrası çevresel kalite ile ilgili düşünceleri sorulmuştur.

Kentlilerin yanıtlarına göre, araçların verdiği genel rahatsızlık, araç gürültüsü ve hava kirliliği çoğunlukla azalmıştır. Kentlilerin büyük bir kısmı sokak kirliliğinin değişmediğini belirtmiştir (Şekil 13).

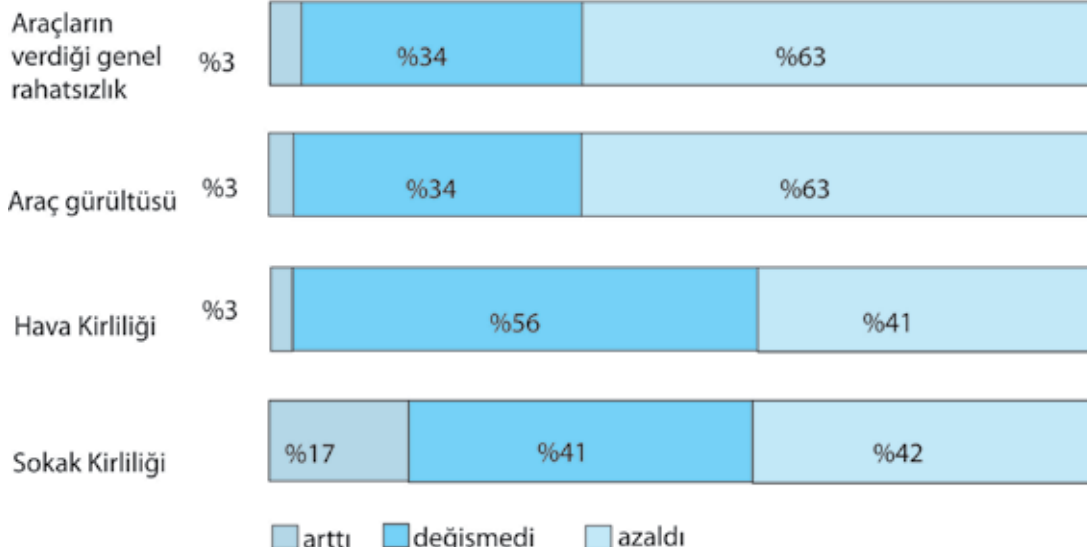
Şekil 13 Kentlilere Göre Yayalaştırma Sonrası Çevresel Kalite



Ankete katılım sağlayan öğrencilerin çoğunluğu, araçların verdiği rahatsızlık, gürültü, hava ve çevre kirliliğinin azaldığını belirtmektedir. Öğrencilerin

yayalaştırma sonucunda en fazla memnun oldukları konu ise, araç gürültüsünün azalmasıdır (Şekil 14).

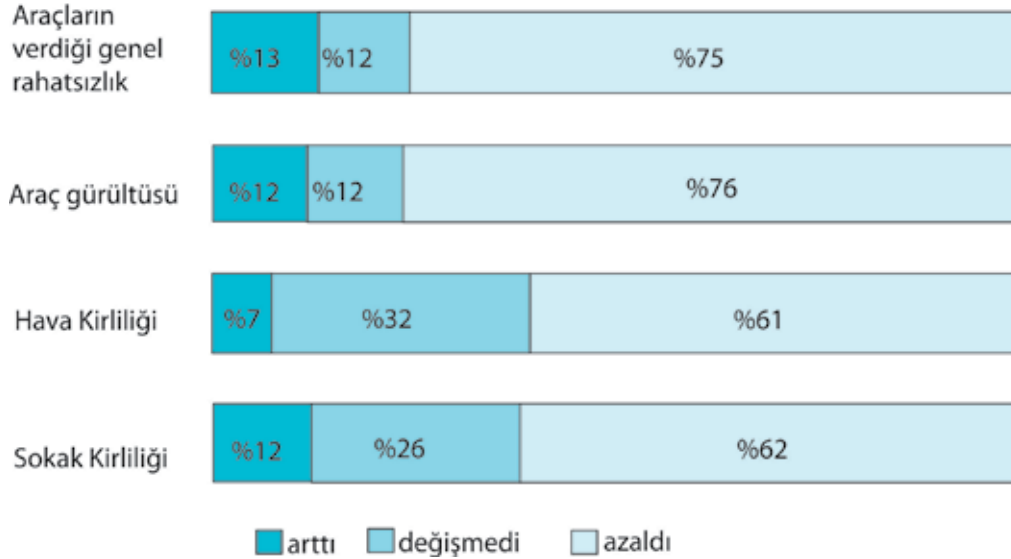
Şekil 14 Öğrencilere Göre Yayalaştırma Sonrası Çevresel Kalite



Ankete katılım sağlayan işletmecilerin büyük çoğunluğu, araçların verdiği rahatsızlık, gürültü, hava ve çevre kirliliğinin azaldığını belirtmektedir.

İşletmecilerin yayalaştırma sonucunda en fazla memnun oldukları konu ise, araçların verdiği genel rahatsızlığın azalmasıdır (Şekil 15).

Şekil 15 İşletmecilere Göre Yayalaştırma Sonrası Çevresel Kalite





YAYALAŞTIRMA UYGULAMASI MEMNUNİYETİ

Genel Memnuniyet Durumu

Ankete katılan kentliler %85 oranla yayalaştırma uygulamasından memnun olduğunu belirtmiş, %86'lık dilim başka bir yere benzer bir proje uygulanmak istense destek olacağını ifade etmiştir. Öğrencilerin %82'si yayalaştırma projesinden memnun olduğunu, %18'i ise memnun olmadığını belirtmiştir. İşletmecilerin %81'i projeden memnunken %19'u projeden memnun değildir. Görüldüğü gibi her üç katılımcı grubunda da memnuniyet oranı %80'in üzerindedir.

Saatlere Göre Memnuniyet Durumu

İşletmecilerin %72'si sokaklarının araç trafiğine kapatılması için belirlenen saatlerden memnun olduğunu, %23'ü ise memnun olmadığını belirtmiştir.

Yıllara Göre Memnuniyet Durumu

Ankete katılan firmaların %30'u 15 yıldan uzun süredir, %28'i 5-10 yıldır, %17'si 10-15 yıldır; %24'ü 5 yıldan kısa süredir Tarihi Yarımada'da faaliyet göstermektedir. Beş yıldan kısa süredir alanda faaliyet göstermekte olan işletmelerin %9'u Tarihi Yarımada'ya yayalaştırma nedeniyle taşındıklarını belirtmişlerdir.

İşletmecilerin projeyi ilk duydukları andaki tepkileri ile uygulama sonrası memnuniyet durumu yıllara göre ölçülmüştür. Buna göre, mekanda daha uzun yıllar faaliyet gösteren işletmeler mekanda son 5-10 senedir faaliyet gösterenlere göre yeni işletmelere göre yayalaştırma projesine ilk etapta olumsuz tepki vermiştir. Aynı durum uygulama sonrası projeden memnuniyet durumu için de söz konusudur: 20 seneden uzun süredir bölgede bulunan işletmelerin memnuniyet oranı %70 iken 5 seneden daha kısa süredir bölgede bulunan işletmelerin projeden memnuniyet oranı %88'dir. Bununla birlikte, senelere göre yapılan bu değerlendirmede projeye verilen ilk tepkiye göre uygulama sonrası memnuniyet durumunda artış yaşandığı görülmektedir.

Alt Bölgelere Göre Memnuniyet Durumu

Eminönü

Eminönü Alt Bölgesi'nde anket uygulamasına katılanların %77'si yayalaştırma projesinden memnun olduğunu dile getirmiştir. Anket katılımcıları projenin bir yayalaştırmadan çok trafik kısıtlaması şeklinde olduğunu belirtmişlerdir. Bununla birlikte, araç trafiğine açık sokak ve caddelerde yığılmalar meydana geldiğini

vurgulayarak bu durumun sorunlara yol açtığını belirtmişlerdir.

Eminönü Alt Bölgesinde perakendecilerin %79'unun, toptancıların ise %76'sının projenin hayata geçmesinden memnun oldukları ortaya çıkmıştır.

Hocapaşa /Sirkeci

Hocapaşa/Sirkeci Alt Bölgesi'nde anket uygulamasına katılanların %79'u yayalaştırma projesinden memnun olduğunu dile getirmiştir. Anket katılımcıları, trafiğe açık olan cadde ve sokakların alternatifsiz olmasından kaynaklı trafik yoğunluğu ve gürültü kirliliği gibi sorunlar yaşandığını belirtmiştir.

Hocapaşa Alt Bölgesi'nde perakendecilerin %81'inin, toptancıların ise %33'ünün projenin hayata geçmesinden memnun oldukları ortaya çıkmıştır.

Alt Laleli

Alt Laleli Bölgesi'nde anket uygulamasına katılanların %86'sı yayalaştırma projesinden memnun olduğunu dile getirmiştir. Anket uygulamasına katılanlara göre, yayalaştırmanın Alt Laleli Bölgesi'nde fiziki çevreye sağladığı en büyük katkı, sokağın genel görünüşünün iyileşmesi ve yayaların yürüyebilecekleri alanların artmasıdır. Bununla birlikte yüz yüze gerçekleştirilen görüşmelerde, yayalaştırma projesine rağmen insanların hâlâ kaldırımlarda yürümeye devam ettikleri, oturup dinlenebilecekleri alanların yetersiz olduğu vurgulanmıştır. Alt Laleli Bölgesi'nde gerçekleştirilen görüşmelerde esnaf, alışveriş için gelen müşterilerinin soluklanacağı alanların bulunmamasını ciddi bir sorun olarak dile getirmiştir.

Alt Laleli Bölgesi'nde perakendecilerin %75'inin, toptancıların ise %90'ının yayalaştırma projesini olumlu bulduğu söylenebilir.

Üst Laleli

Üst Laleli Bölgesi'nde anket uygulamasına katılanların %86'sı yayalaştırma projesinden memnun olduğunu dile getirmiştir. Anket katılımcıları, sokakların araç trafiğine kapatıldığı saat dilimleri dışında oluşan yoğun trafikten şikayetçi olduklarını belirtmiştir. Bu anlamda ön plana çıkan caddeler Ordu ve Gençlik caddeleri olmuştur. Üst Laleli Bölgesi'nde yayalaştırma konusunda ekonomik faaliyetler açısından %86'lık bir oranla her iki grubun da projeyi olumlu bulduğu görülmektedir.



➤ BÖLÜM 5

ÖNERİ VE DEĞERLENDİRMELER

Bu bölüm, Tarihi Yarımada'da yer alan yayalaştırılmış ya da trafiği yavaşlatılmış sokaklarda güvenlik ve erişilebilirliği artırmayı, tüm yol kullanıcılarının birbirleriyle daha uyumlu hâle gelmesini sağlayacak bir dizi strateji sunmayı amaçlamaktadır.

Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi'nin en önemli çıktıları yaya güvenliği konusunda olmaktadır. Anket dahilinde incelenen çevresel kalite, görsel kalite, yürünebilirlik, erişilebilirlik gibi konular; ilerleyen yıllarında etkisini gösterecek olan, uygulamada sürdürülebilirliğin ve kararlılığın önemli bir etken olduğu konulardır. Bu amaçla öneriler, yol güvenliğini sağlamak amacıyla uygulanacak yöntemler ve daha yaşanabilir kentsel yerleşimler oluşturmada uygulanması gereken kurallar ve tasarım ilkelerini içermektedir.

Herkes için Erişilebilirlik

- **Tarihi Yarımada genelinde herkes için erişilebilirlik sağlanmalıdır.** Tasarım kriterleri oluşturulurken özellikle yaşlılar, engelliler, küçük çocukları olan veya bebek arabası süren ebeveynler göz önünde bulundurulmalıdır. "İstanbul'un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı" raporu, 7 yaş altı çocukların ve 65 yaş üstü yaşlıların yeterince temsil edilmediğini göstermektedir. Yayalaştırma projesi ile birlikte hâlâ yollar engelli ve yaşlıların erişimi için tam anlamıyla uygun hâle gelmemiştir. Anket çalışmasına katılan işletmecilerin %80'i, kentlilerin %58'i yolların engelli erişimi için uygun olmadığına dikkat çekmiştir. Özellikle Tarihi Yarımada'yı ziyaret eden turistlerin büyük çoğunluğunun orta yaş ve üstü ziyaretçilerden oluştuğu göz önünde bulundurulmalıdır.

- **Tarihi Yarımada genelinde kadınları güvende hissettirecek, mekanı sahiplenmelerini sağlayacak uygulamalar geliştirilmelidir.** Tarihi

Yarımada'da gerçekleştirilen analiz çalışması, demografik yapı açısından birkaç istisna dışında erkeklerin daha fazla temsil edildiğini ortaya koymuştur. Söz konusu durum Gehl Architects tarafından gerçekleştirilen alan araştırması kapsamında da tespit edilmiş, birçok yerde kaydedilen erkek yaya sayısı, kadın yaya sayısının iki mislinden fazla çıkmıştır. Bu durum cinsiyet açısından dengesiz bir tabloyu ortaya çıkarmaktadır. Ortak yaşam alanlarında kadınların yetersiz temsili bir kısır döngüye yol açmaktadır. İnsanlar diğer cinsin egemen olduğu, kendilerini izole ve güvensiz hissettiği bölgelere gitmemektedir.

Önceliklendirme

- **Tarihi Yarımada'da öncelikli olarak ele alınması gereken konulardan biri de, proje alanı bütününde ve belirli geçiş alanlarında yaya trafiğine öncelik verilmesidir.** Raporun analiz bölümü değerlendirmelerinde de görülebileceği gibi, temel sorun alanlarını, taşıt ve yayanın karşılaştığı alanlar ile yayaaların çevresel ve fiziksel anlamında yetersiz gördüğü uygulamalar oluşturmaktadır. Projenin başarılı ve tutarlı olmasını sağlamak amacıyla yayaaların güvenlik, kalite, kullanım ve erişim kolaylığı gibi ihtiyaçları tam olarak karşılanmalıdır.

Tarihi Yarımada'nın İçinden Geçen Trafikğin Yoğunluğunun Düşürülmesi

- **Tarihi Yarımada'nın içinden geçen trafikğin Tarihi Yarımada'dan uzaklaştırılmasına yönelik yaklaşımlar geliştirilmelidir.** Tarihi Yarımada genelinde trafiğin yavaşlatılmasına yönelik politikalar benimsenmeli ve entegre bir toplu taşıma sistemi kurgulanarak toplu taşıma sisteminin etkinliği artırılmalıdır. Tarihi Yarımada genelinde gerçekleştirilen alan çalışması hem kentlilerin hem üniversite

öğrencilerinin hem de bölgedeki işletmecilerin toplu taşıma olanaklarını yetersiz bulduklarını ortaya koymuştur. Uygulamaya konulan Marmaray ve Taksim-Yenikapı Metro Hattı, toplu taşıma ihtiyacına karşılamaya yönelik önemli projelerdir. Bunun yanında plan aşamasında olan Avrasya Tüp Geçit Projesi ise Tarihi Yarımada'ya özel araçların transit gelişini arttıracığından uygulama sonrasında ciddi sorunlar oluşturacağı düşünülmektedir.

- **Trafik yavaşlatmaya yönelik hız kesici tasarım araçları, Tarihi Yarımada'da özellikle Atatürk Bulvarı, Ragıp Gümüşpala, Reşadiye, Kennedy, Ordu ve Sehzadebaşı caddeleri gibi geniş caddelerde ve farklı ulaşım türlerinin kesiştiği bölgelerde geliştirilmelidir.** Trafik yavaşlatma yöntemleri, hız sınırı işaretlerinin hızı düzenlemek için yeterli olmadığı durumlarda, araç hızını sınırlandırmada kullanılması gereken önemli yöntemlerdendir. Avrupa kentlerinde, hızı düzenlemek için yumuşak kasırlardan yükseltilmiş yaya geçitlerine ve engellere kadar değişiklik gösteren çok çeşitli tasarım araçları kullanılmaktadır.

- **Tüm güzergah üzerinde tramvayın ile yaya etkileşimi entegre bir şekilde tasarlanmalıdır.** Tramvay hızı yaya dolaşımının yoğun olduğu alanlarda yeniden düzenlenmelidir.

Otopark Çözümleri

- **Tarihi Yarımada'nın dışında yüksek kapasiteli otopark alanları oluşturulmalı ve bu otoparkların yürüyüş rotalarına, toplu taşıma araçlarına yakın olmaları sağlanmalıdır.** Transit trafiğin Tarihi Yarımada'dan uzaklaştırılması sürecinde otoparklar önemli bir rol oynamaktadır. Ancak Tarihi Yarımada'nın özellikle belli bölgelerinde, otoparklar hâlâ görsel olarak baskın durumdadır ve trafik seviyelerini artırmaktadır.

- **İşletmecilerin %78'i Tarihi Yarımada genelinde otoparkların yetersiz olduğunu ve iyileştirilmesi gerektiğini belirtmiş, bununla birlikte otopark ücretlerinin yüksek olmasından duydukları rahatsızlığı ifade etmiştir.** Tarihi Yarımada'daki park etme kapasitesi fiyatlandırma ile kontrol edilmelidir. Fiyatlandırma talebe göre olmalı, sürücüler gerekli fiyatı ödedikleri takdirde park yeri bulabilmelidir.

Tur Otobüsleri

- **Özel araçların ve özellikle tur otobüslerinin güzergahları etüd edilmeli ve bütünsel bir planlama çalışması gerçekleştirilmelidir.** Sultanahmet civarında yoğunlaşan tur otobüslerinin güzergah ve duraklarına yönelik kapsamlı bir planlama çalışması yapılmalıdır. Bu anlamda gerçekleştirilecek saat düzenlemesiyle taşıt akışının düzenlenmesi sağlanabilir.

Toplu Taşıma Sistemi

- **Bütünleştirilmiş toplu taşıma sisteminin aktarma olanakları otobüs ile sağlanmalı, raylı sistem ve deniz yolları arasında bütünleşme sağlanmalıdır.** Bu kapsamda, Reşadiye Caddesi'ndeki vapur iskelelerinin, yeni bir ana iskele içinde birleştirilmesi ve boşalacak alanların yeniden değerlendirilerek rekreasyon amaçlı kullanımı düşünülebilir.

- Tarihi Yarımada bağlamında toplu taşıma sistemi bütünleşik olarak planlanmalı ve Tarihi Yarımada'yı hem kendi içinde besleyecek hem de diğer merkezlerle etkileşimini sağlayacak toplu taşıma sistemleri geliştirilmelidir.

- **Hem planlanan hem de mevcut toplu taşıma hatlarının halihazırda yayalaştırılmış alan ile entegrasyonu sağlanmalıdır.** Tarihi Yarımada genelinde, toplu taşıma alanlarının büyük bir çoğunluğunda araç trafiğine öncelik verilmekte; bu da yayaları ve toplu taşıma araçlarını kullanan yolcuları karışık ve güvensiz bir ortamda yürümek zorunda bırakmaktadır. Toplu taşıma merkezleri, duraklar ve aktarma noktaları, herkesin kolayca ve rahatça erişebileceği, görsel bilgilendime sağlayacak biçimde yeniden tasarlanmalıdır.

- **Toplu taşıma alanlarında oturacak dinlenecek alanlar ve alanı zenginleştirecek diğer kent mobilyaları bulunmalıdır.** Toplu taşıma alanları sadece birer geçiş noktası olarak, tek fonksiyonlu düşünülmemelidir. "İstanbul'un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı" raporu kapsamında da belirtildiği üzere, Tarihi Yarımada'nın en temel sorunlarından biri de tek fonksiyonlu alanlardır. Topografik ve fiziksel çevre unsurları bakımından tasarıma elverişli toplu taşıma alanları bir kamusal alan, soluklanılabilecek bir dinlenme noktası olarak ele alınmalıdır.

• **Tramvay duraklarının tasarımları gözden geçirilmeli, mümkün olan alanlarda merdiven ve yükseltmeler kaldırılmalı, mümkün olmayan alanlarda ise gerekli teknik donanım sağlanmalıdır.** Tarihi Yarımada genelinde, özellikle tramvay hattı istasyonlarının büyük bir çoğunluğuna merdivenlerle ve yüksek basamaklarla erişilmekte; genelde engelliler, yaşlılar ve çocuklar gibi özel ihtiyaçları bulunan yayalar yeterince dikkate alınmamaktadır. Daha önce de belirtildiği gibi tasarım tüm kullanıcı gruplarına hitap etmeli ve herkes için erişim sağlamalıdır.

Etkin ve Güvenli Yürüyüş Ağı

• **Tarihi Yarımada'nın sunduğu olanaklardan yararlanılmasını sağlayacak, yaygın, etkin ve güvenli yürüyüş güzergahları oluşturulmalıdır.** Halihazırda Tarihi Yarımada, yayalaştırılmış sokak ve caddeleriyle büyük oranda etkin yürüyüş imkanı sunmaktadır. Ancak etkin yürüyüş imkanının tam anlamıyla sağlanabilmesi, yayalar için güvenli yürüme güzergahlarının oluşmasıyla ilişkilidir.

• **Turistlere Tarihi Yarımada'ya ulaşımını ve Tarihi Yarımada'da dolaşımını sağlayacak minibüsler, hafif raylı sistem, yürüme ve bisiklet rotaları gibi alternatif ulaşım seçenekleri sunulmalıdır.** Yaya kullanımına uygun sokaklar oluşturulduğu takdirde yalnızca turistlerin Tarihi alanlara erişimleri sağlanmış olmayacak, aynı zamanda Tarihi Yarımada'nın turistik çekiciliğini arttıracaktır.

• **Yayaların sıklıkla kullandıkları geçiş noktalarında hemzemin, basit ve açık yaya geçitleri yapılmalıdır. Kavşaklarda ve karşıdan karşıya geçişlerde, işaretsiz veya trafik ışıklarının bulunmadığı durumlar yayalar için tehlikeli geçişlere neden olabilmektedir.** Benzer şekilde, bakımı yeterince yapılmadığı için silinen işaretlemeler de bu durumu pekiştirmektedir. Özellikle paylaşımlı yollarda bu işaretlemelere özen gösterilmeli, kontrolleri ve dönemlik bakımları düzenli gerçekleştirilmelidir.

Bisikletle Erişim

• Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen anket çalışması göstermiştir ki, halihazırda Tarihi Yarımada'daki işletmecilerin sadece %1'i bisiklet kullanmaktadır. Bununla birlikte %20'si gerekli imkanların sağlanması

İYİ UYGULAMA ÖRNEĞİ 1:

New York - Toplu Taşıma Alanlarında Güvenli Rotalar Programı



After: 86th Street and Bay Parkway, Brooklyn, NY. Source: New York City Department of Transportation

New York Belediye Başkanı Michael Bloomberg tarafından 2007 yılında oluşturulan stratejik plan dahilindeki "Toplu Taşıma Alanlarında Güvenli Rotalar Programı," New York Ulaşım Departmanı takibinde toplu taşıma duraklarını iyileştirerek yayalara yönelik tedbirler almaktadır. Program, yükseltilmiş metro yapılarının altında bulunan ve güvenli olmayan otobüs durakları, metro girişlerinin çevresindeki kalabalık kaldırımlar, otobüs duraklarındaki yetersiz yaya altyapısı olmak üzere üç ana konuya odaklanmaktadır. Bronx, Brooklyn ve Queens'te yol güvenliği çalışması gerçekleştirilmesi gereken (yolun şeklini değiştirmek, yayaların güvenle otobüs beklemesi için yeni duraklar tasarlamak vb.) toplam 42 alan tespit edilmiştir. 23 metro durağında, şehir planlama birimiyle birlikte anket çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda, dar geçişlerin genişletilmesi, geçiş alanlarının uzatılması, durak ve aktarma alanlarında trafik akışını sağlayan öneriler sunulmuştur. Üçüncü öncelik kapsamında, otobüslere ulaşmak için kullanılan kaldırımlarda, yaya geçiş ve duraklarında mevcut hâliyle tahrip olmuş yaya altyapısı yenilenmiştir. 2030 yılına kadar, her yıl yaklaşık 15 adet otobüs durağının yenilenmesi planlanmıştır (walksteps.org, 2013).

İYİ UYGULAMA ÖRNEĞİ 2:

Yayalar ve Bisikletliler İçin Kullanıcı Dostu Yollar



Yaya ve bisikletlilerin karşılaştığı zorluklardan biri yüksek hızlarda seyahat eden motorlu araçlardır. Yaya ve bisikletliler için daha güvenli koşullar oluşturmak amacıyla, 2011 yılında Rio de Janeiro Ulaşım Ajansı (CET-Rio) "Zone 30 Programı"nı oluşturulmuştur. Ajans, yoğun yaya kullanımının olduğu yerel yollar seçerek mevcut trafiğin ve yüksek hızın azaltılması için alınması gereken önlemleri sıralamıştır. Bu önlemler arasında, uyulması gerekli kurallar, gereklilikler, işaretler ve trafiğin yavaşlatılmasına yönelik diğer uygulamalar da yer almaktadır. Polis verilerine göre, uygulama alanında altı ay içinde kazalarda %75 azalma görülmüştür (CET -Rio, 2013).

hâlinde bisiklet kullanmayı tercih edeceğini belirtmiştir. Bu kapsamda Tarihi Yarımada'da bisiklet altyapısı ve olanaklarının geliştirilmesi hâlinde söz konusu altyapıyı kullanmaya hazır bir kitle olduğu söylenebilir. Bisiklet ulaşımını desteklemek, trafiği yavaşlatma planıyla da paralellik gösterecektir. Bu kapsamda, Gehl Raporu'nda belirtildiği gibi Tarihi Yarımada'nın doğal ve Tarihi eşikleri baz alınarak, seçilmiş caddelerde (örneğin Kennedy, Ragıp Gümüşpala, Şehzadebaşı ve Ordu caddeleri) bisikletlere ayrılmış alanlar oluşturulabilir.

- **Bisiklet, yaya ve toplu taşıma bütünleştirilmelidir. Tarihi Yarımada'da deniz kenarındaki yürüyüş parkuru boyunca belli odaklara sahip bisiklet yolları oluşturulmalıdır.**

- **Vatan Bulvarı ve Millet Caddesi gibi besleyici caddelerde bisiklet yolları oluşturularak Sirkeci, Gülhane Parkı ve İstanbul Üniversitesi Beyazıt Kampüsü gibi stratejik odak noktaları birbirine bağlanabilir.**

- **Bisiklet yollarının mümkün olan alanlarda trafik akışı içerisinde değerlendirilmesi sağlanmalıdır.** Bunun yanında araçlarda olduğu gibi bisikletliler için de park alanları düzenlenerek zaman ve fiyatlandırma konusunda bir sistem oluşturulmalıdır.

Cadde ve Sokak Düzenlemesi

- **Tarihi Yarımada bütünü için oluşturulacak bir kentsel tasarım rehberi ile sokak, cadde tasarımları kimlik öğeleri kapsamında yeniden ele alınmalıdır.** "Tanımlı" kentsel kullanım alanları oluşturmak amacıyla öncelikle yayalaştırılmış sokaklar arasında, daha sonra da tüm cadde ve sokaklar kapsamında bir kademelenme oluşturulmalıdır. Tarihi Yarımada, bir yandan sokak tasarımına dair başarılı özellikleri bünyesinde barındırırken, diğer yandan da yayalaştırılmış sokaklar ile paylaşımlı sokaklar arasında sokak tasarımı anlamında ayırt edici özelliklere sahip değildir. Bu çerçevede, yaya kullanımına ayrılmış sokaklar, paylaşımlı sokaklar, yükseltilmiş kavşaklar ve tramvay koridorları gibi farklı özelliklerde cadde ve sokaklar tanımlanabilir, kimlik ve karakterlerine göre tasarım ilkeleri geliştirilebilir.

• **Sadece yaya kullanımına ayrılmış sokaklarda, sokağın tasarımının net bir şekilde işlevini yansıtması sağlanmalıdır.** Araç trafiği (acil durum ya da nakliye araçları) bir yandan bu sokaklara erişebilirken, diğer yandan da bu sokaklarda yüksek hızlarda ilerlememelidir. Bu durum, tüm cadde genişliği boyunca yan ve merkez arasında herhangi bir fark olmaksızın eş bir kaplama uygulanarak (örneğin kaldırım olmadan) ve kent mobilyalarını trafiği yavaşlatıcı bileşenler olarak kullanarak sağlanabilir.

• **Yayalaştırılmış sokak ve caddelerin temel amacı doğrultusunda motosikletlilerin araçlarla aynı şekilde muamele görmesi ve sadece belli saatlerde sokaklara erişim kısıtlarının olması gerekmektedir.** Bu nedenle bazı bölgelerde mevcut trafik hızının yayalara öncelik vermeyi sağlayacak şekilde yavaşlatılması ve hız sınırlarının tanımlanması gerekmektedir.

• **Tarihi Yarımada genelinde, karma trafiğin hakim olduğu ya da yayalaştırılmış sokakların karma trafikle bulunduğu noktalarda tüm bir kavşak noktasının kaldırım seviyesine yükseltilmelidir.** Bu yöntem, yaya ve bisikletlilerin kavşak noktasını aynı seviyede geçmelerini sağlarken motorlu araçlar bakımından da trafik yavaşlatıcı bir eleman olarak görev görmektedir.

• **Tarihi Yarımada genelinde dar tramvay koridorları boyunca tramvay yoluyla kaldırım ayırt edilmeli ve bunun için yükseltilmiş bordürler kullanılmalıdır.** Tarihi Yarımada'daki tramvay koridorları boyunca görülen sorunlardan biri, yaya hacimlerinin zirve saatlerde kaldırımların kapasitesini aşmasıdır. Tramvayların hareket ettiği en dar caddelerden Hüdavendigar, Ankara ve Yeniçeriler Caddesi'nde yaya hızları ve dezavantajlı yayaların karşıdan karşıya geçme becerisi bu nedenle ciddi oranda sınırlanmaktadır.

• Halihazırda, küçük istisnalar dışında, caddeler 10:00 ile 18:00 saatleri arasında sadece yayaların kullanımına ayrılmış durumdadır. Bununla birlikte Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen yaya sayımları göstermektedir ki, 18:00 ile 20:00 saatleri arasında da yaya faaliyetleri devam etmektedir. **Yaya talebini karşılamak amacıyla yayalar için tanımlanan saat aralığının genişletilmesi düşünülmelidir.**

İYİ UYGULAMA ÖRNEĞİ 3:

New York: Pop-Up Gallerileri



2009 yılında kurulan ve kâr amacı gütmeyen "No Longer Empty," New York kentinde boş alanlarda dönemsel sanat enstalasyonları yapmaktadır. Söz konusu enstalasyonlar, topluluk oluşturma ve ekonomik kalkınma için bir katalizör olarak hizmet vermektedir. No Longer Empty, toplu taşımalarının bulunduğu ve kentlilere sanatla ilham verecekleri alanları seçmektedir. Enstalasyonların hazırlık süreci üç ile dört ay arasında, serginin kendisi ise bir ile üç ay arasında sürmektedir. Bronx'ta bulunan Andrew Freeman'da gerçekleştirilen sergiye günlük yaklaşık 200 kişi, toplamda ise 2500'den fazla ziyaretçi gelmiştir. Söz konusu sergi aracılığıyla yayaların kullandığı bu yol üzerinde yürüyüş daha çekici hâle gelmiş ve yol üzerindeki işletme sayısı artmıştır.

El Arabaları ve Taşıyıcılar

- **Toptancıların ürünlerini gün içerisinde taşıma şekilleri konusunda kolaylaştırıcı bir sistem oluşturulmalıdır.** Toptancıların kendileri için belirlenen

saat aralığında ürün taşıma işlerini düzenlemelerine yönelik tasarım çalışmaları yapılmalı, yayaların güvenliklerini tehlikeye sokan ve hareket özgürlüklerini kısıtlayan el arabaları yeniden tasarlanmalı ve taşıma çözümleri üretilmelidir (Şekil 18).

Şekil 18 El Arabası ile Yük Taşımacılığı Örnekleri



Ortak Yaşam Alanları

- **Tarihi Yarımada genelinde kullanımın yüksek olduğu sokaklar belirlenmeli ve insanların ihtiyaçlarını karşılayacak yeşil alanlar, oturma ve dinlenme alanları, sokak sanatı uygulamaları gibi hizmetler sunulmalıdır.**

• **İşletmelerin tabelalarında belli bir standart uygulanarak görüntü kirliliği önlenmelidir.** Bu şekilde Tarihi Yarımada'nın kimlik öğeleri ön plana çıkacak ve turistik değeri artacaktır.

- **Ortak yaşam alanları arasında da bir kademelenme oluşturarak farklı ölçek ve önemde rekreasyon alanları yaratılmalıdır.** Bu kapsamda farklı alternatifler sunan kentsel kullanım alanları yaratılmalıdır.

- **Bu kademelenmeye bağlı olarak ortak yaşam alanları birbirlerinden farklı ve özgün kimliklere sahip olmalıdır.** Bu durum tasarım ve karakter farklılıklarıyla da desteklenmeli, ortak yaşam alanlarındaki dağınıklık azaltılarak fonksiyonel ve görsel kalite ile çeşitlilik artırılmalıdır.

- **Ortak yaşam alanlarının zengin faaliyet çeşitliliğine sahip, çekim merkezi özelliğinde mekanlar olması sağlanmalıdır.** Tarihi Yarımada'daki mevcut ortak yaşam alanları kişilere çok fazla alternatif sunmamaktadır. Tarihi Yarımada'nın rekreasyon boyutu güçlendirilmeli, caddeler, meydanlar ve parklar vakit geçirilecek "yerler" olarak sanat aktiviteleri ile bütünleştirilmelidir.

• **Tarihi Yarımada'da çocukların vakit geçirme olanaklarına yönelik düzenlemeler artırılmalıdır.**

Ankete katılan işletmecilerin %20'si, kentlilerin %26'sı çocuklar için yeterli alan bulunmadığını belirtmiştir. Ortak yaşam alanlarının çocuklar için oyun ve fiziksel faaliyetleri entegre etmesi önemlidir.

• **Ortak yaşam alanları ağı geliştirilerek ve bunlar arasında yaya için çekici yollardan oluşan bağlantılar kurulmalıdır.** Parklara ve yeşil bölgelere erişim güçlendirilmelidir.

• Tarihi Yarımada'da özellikle sahilde bulunan parklar hem su ile etkileşimin sağlanması hem de rekreasyon amaçlı kullanımı bakımından planlanmalı, sundukları faaliyetler bakımından geliştirilmelidir. Tarihi Yarımada'da gerçekleştirilen alan araştırması göstermiştir ki, kentliler (%73), öğrenciler (%78) ve işletmeciler (%80) deniz kıyısından yararlanma imkanlarında bir değişiklik olmadığını düşünmektedirler. Bunun temel nedenlerinden biri, Tarihi Yarımada'yı çevreleyen bulvar nedeniyle kentsel alan ve deniz kıyısının ilişkisinin kesintiye uğramasıdır. Bu durumun negatif etkisini ortadan kaldırmak amacıyla Tarihi

Yarımada'yı çevreleyen yeşil bir bulvar oluşturularak trafiğin yoğunluğu azaltılmalı, toplu taşıma olanakları artırılmalı ve denize ulaşan yaya güzergahları bütünleştirilmelidir.

Kent Mobilyaları

• **Kesişim noktalarına bilgilendirme birimlerinin kurulması ve sokak yönlendirmelerine daha fazla önem verilmelidir.** Ziyaretçiler için kolay okunan görseller sunulmalıdır. Ankete katılan kentlilerin ve öğrencilerin %73'ü, bölgedeki işletmecilerin de %83'ü bu konuda olumlu bir gelişme olmadığını vurgulamıştır. Bölgenin tarihi ve kültürel yapısı ve buna bağlı turist potansiyeli de düşünüldüğünde yalnızca yerel kullanıcılar açısından değil, turistler açısından da bilgilendirme ve yönlendirme levhalarının önemi görülmektedir.

• **Temel rotalar üzerinde karakteristik banklar, sanat eserleri, belli kaldırım taşları, ışıklandırma ve yeşillik gibi kolayca tanınacak özgün kentsel unsurlar oluşturulmalıdır** (Şekil 19).

Şekil 19 Bazı Kent Mobilyası Örnekleri, Amerika Birleşik Devletleri



• **Caddeler, geceleri de kentin hayati damarları işlevini yerine getirecek şekilde aydınlatılmalıdır. Meydanlarda özgün özellikleri güçlendirecek, çeşitli faaliyetlerin gerçekleşmesini mümkün kılacak aydınlatma yapılmalıdır.** Akşam saatlerinde kafe, restoran, otel gibi işletmelerin olmadığı sokaklarda aydınlatmaya daha fazla özen gösterilmelidir. Eminönü, Alt Laleli ve Üst Laleli bölgelerinin ağırlıklı olarak ticari aktivitelerin gündüz yoğun olduğu iş bölgelerinde gece nüfusunun az olması ölü ve güvensiz mekanlar oluşmasına yol açmaktadır.

• **Oturacak dinlenecek alanlar, bitki havuzları, çöpler, aydınlatma elemanları, sokak döşemeleri ve yönlendirici elemanlar sokaklarda uygulanarak kullanıcılara sunulmalıdır.** Tarihi Yarımada'da yayalaştırma projesi uygulanmadan önce yayalaştırılmış bulunan Nuruosmaniye Caddesi gibi, sokak mobilyalarının kentsel kullanıma sunulduğu çok fazla sokak bulunmamaktadır. Bu tip uygulamalar sokağın görsel kalitesini artırdığı gibi, insanların sokağı transit geçiş alanı olarak görmeyip, orada vakit geçirme sürelerini arttırdığı için sokakta bulunan caddelerin ekonomik düzeylerini de dolaylı olarak artırmaktadır (Şekil 20).

Şekil 20 İyi Uygulama Örneği, Nuruosmaniye Caddesi



Tarihi Değerlerin Kimlik Ögesi Olarak Ön Plana Çıkartılması

• **Anıtlar önemli ziyaret mekanları ve kentsel odak noktaları olarak ön plana çıkartılmalıdır.** Anıtların çevreleri kullanım ve tasarım açısından zenginleştirilmelidir. Ayrıca Tarihi yapıları ve anıtları geceleri de ortaya çıkartacak aydınlatma yapılmalıdır.

• **Tarihi yapıların ve anıtların yaya güzergahları ile bağlantıları sağlanmalıdır.** Farklı deneyimlere odaklanan ve kentin iç bağlantılarını yeni bir yaklaşımla kuracak mimarlık için Sinan rotası, alternatif alışveriş rotası ve atölye ziyaretleri için han rotası, gıda rotası, cami rotası gibi tematik rotalar yaratılmalıdır.

SONUÇ

Tarihi Yarımada Yayalaştırma projesi 2010 yılından beri gündemde olan ve uygulama çalışmaları devam eden, İstanbul ve Türkiye açısından son derece önemli bir projedir. Türkiye’de bu kadar geniş bir alana yayılan neredeyse ilçe ölçeğinde bir alanın yayalaştırılması hem bir ilk olması hem de örnek teşkil etmesi bağlamında önemlidir.

Anket sonuçları ve yapılan çalışmalar neticesinde, projeye önceden karşı çıkan kesimlerin bile proje uygulanmaya başladıktan sonra memnuniyetlerinin arttığı ve yayalaştırma çalışmalarının yanında fiziksel, kentsel ve çevresel anlamda da nitelikli çözümler talep etmeye başladıkları görülmektedir. Kişilerin bölgeye yönelik sahiplenme ve aidiyet düzeylerini yükseltecek geliştirilecek tasarımların ve yol güvenliğini artıracak çözümlerin ne derece önemli olduğu tespit edilmiştir. Gündüz nüfusu yaklaşık 2.500.000 kişi olan bölgede, yayalaştırma faaliyetleriyle birlikte yaya hareketliliğinin de arttığı görülmüştür. 2013 yılında

hizmete açılan Marmaray ve 2014 yılında hizmete açılan Taksim-Yenikapı Metro Hattı’yla birlikte bölgeye gelen kişi sayısının daha da artacağı düşünülmektedir. Bu sebeple bölgede kentsel anlamda yapılacak iyileştirmelerin daha büyük bir kitleye hizmet edeceği de göz önünde bulundurulmalıdır. Bunun yanında Boğaz’ı aşan alternatif bir yol sağlamak amacıyla mevcut yoğunluğu hafifletmeye katkıda bulunmak için tasarlandığı ve Göztepe-Kazlıçeşme arasında yolculuk süresini azaltacağı ifade edilen “Avrasya Karayolu Tüp Geçiş” projesinin yayalaştırma ve toplu taşıma uygulamalarının geliştirildiği Tarihi Yarımada’da özel araç ve lastik tekerlekli kullanımını teşvik ederek Tarihi Yarımada’da özel araç sayısını artırmayacağı düşünülmektedir. Böylesi bir projenin uygulanması, diğer toplu taşıma ve yayalaştırma projeleriyle de çelişecektir. Sürdürülebilir politikalar geliştirmek bağlamında UNESCO Kültürel Miras Listesi’nde bulunan Tarihi Yarımada’yı fiziksel ve kültürel bağlamda etkileyecek uygulamalar çok boyutlu değerlendirilmelidir.



KAYNAKÇA

Ayan B. (2010), Kent Morfolojisini Etkileyen Nedenler Ve Eminönü Tarihi Yarımada Bölgesi'nin İstanbul Ulaşımına Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.

Çakıroğlu, İ. (2009), Tarihi Yarımada'nın Yayalaştırılmasının Bölgedeki Yayılar ve Yerleşik Esnafa Etkilerinin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi, İstanbul.

Çalışkan M. (2011), Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekanlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ, İstanbul.

Dökmeci V. ve Berköz L., (2000), "İstanbul'un Tek Merkezli Çok Merkezli Bir Kente Dönüşümü," İstanbul Dergisi, sayı:35.

EMBARQ (2012), İstanbul Tarihi Yarımada Güvenli, erişilebilir caddeler için tasarım uygulamaları / örnekleri

Gehl Architects (2010) İstanbul'un Ortak Yaşam Alanları ve Toplumsal Yaşamı

Gülersoy-Zeren, N., Tezer, A., Yiğiter, R., Koramaz, T., K., Günay, Z., (2008). İstanbul Project: İstanbul Historic Peninsula Conservation Study Volume 3-Süleymaniye, UNESCO-World Heritage Center, İstanbul Technical University Faculty of Architecture, ITU Environmental Planning and Research Center.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (2012), 1/5000 Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Plan Notları

İstanbul Kalkınma Ajansı (2014), İstanbul Bölge Planı 2014-2023

İstanbul Sit Alanları Alan Yönetimi Başkanlığı (2011), İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı.

Karaman E. (2013), İstanbul'da Meydana Gelen Trafik Kazalarının Mekansal Analizi, Yüksek Lisans Tezi, Fatih Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu (2009). İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü

Sepetçi (2007), İstanbul Kent Merkezinde Ticaret Gelişimi, Etkenleri ve Ulaşım Odaklı Mekansal Kurgusu Tarihi Yarımada (Eminönü ve Fatih) Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ, İstanbul.

Historic Areas of Istanbul (2013), <http://whc.unesco.org/en/list/356/>

Walksteps.org (2013), "New York: Pop-Up Galleries" <http://walksteps.org/case-studies/new-york-play-streets/>

Walksteps.org (2013), "New York: Safe Routes to Transit" <http://walksteps.org/case-studies/new-york-safe-routes-to-transit/>

➤ EK-1: YAYALAŞTIRMA PROJESİ MEMNUNİYET ANKETLERİ

İSTANBULLULARIN GÖZÜNDE TARİHİ YARIMADA YAYALAŞTIRMA PROJESİ ANKETİ

1. Cinsiyetiniz nedir? Kadın Erkek
2. Herhangi bir engeliniz ya da hareket kısıtı oluşturacak bir rahatsızlığınız var mı?
 Evet Hayır
3. Hangi semtte ikamet ediyorsunuz?
- | | | | |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Adalar | <input type="checkbox"/> Ataşehir | <input type="checkbox"/> Arnavutköy | <input type="checkbox"/> Avcılar |
| <input type="checkbox"/> Bağcılar | <input type="checkbox"/> Bahçelievler | <input type="checkbox"/> Bakırköy | <input type="checkbox"/> Başakşehir |
| <input type="checkbox"/> Bayrampaşa | <input type="checkbox"/> Beşiktaş | <input type="checkbox"/> Beykoz | <input type="checkbox"/> Beylikdüzü |
| <input type="checkbox"/> Beyoğlu | <input type="checkbox"/> Büyükçekmece | <input type="checkbox"/> Çatalca | <input type="checkbox"/> Çekmeköy |
| <input type="checkbox"/> Esenler | <input type="checkbox"/> Esenyurt | <input type="checkbox"/> Eyüp | <input type="checkbox"/> Fatih |
| <input type="checkbox"/> Gaziosmanpaşa | <input type="checkbox"/> Güngören | <input type="checkbox"/> Kadıköy | <input type="checkbox"/> Kağıthane |
| <input type="checkbox"/> Kartal | <input type="checkbox"/> Küçükçekmece | <input type="checkbox"/> Maltepe | <input type="checkbox"/> Pendik |
| <input type="checkbox"/> Sarıyer | <input type="checkbox"/> Sancaktepe | <input type="checkbox"/> Silivri | <input type="checkbox"/> Sultangazi |
| <input type="checkbox"/> Sultanbeyli | <input type="checkbox"/> Şile | <input type="checkbox"/> Şişli | <input type="checkbox"/> Tuzla |
| <input type="checkbox"/> Ümraniye | <input type="checkbox"/> Üsküdar | <input type="checkbox"/> Zeytinburnu | |
4. Tarihi Yarımada'ya ulaşmak için hangi ulaşım türünü tercih ediyorsunuz?
 Bisiklet Tramvay Otobüs Vapur Özel Araç Yaya
5. Yaya olarak gitmek istediğiniz yere rahat erişebiliyor musunuz?
 Evet Hayır

6. Sizce yayalaştırma uygulamasının Tarihi Yarımada'ya sağladığı yararlar nelerdir?

<input type="checkbox"/> Ekonomik canlılığın artması	<input type="checkbox"/> Sokakların görsel kalitesinin artması
<input type="checkbox"/> Çevre kirliliğinin azalması	<input type="checkbox"/> Sokakların yayalar için güvenli hâle gelmesi
<input type="checkbox"/> Tarihi Yarımada'nın imajının düzelmesi	<input type="checkbox"/> Tarihi Yarımada'da daha fazla vakit geçirilebilmesi
<input type="checkbox"/> Sosyal canlılığın artması	<input type="checkbox"/> Tarihi Yarımada'da daha fazla yürünebilmesi
<input type="checkbox"/> Tarihi yapıların dikkat çekici hâle gelmesi	<input type="checkbox"/> Deniz kıyısından daha fazla yararlanma imkanının oluşması
<input type="checkbox"/> Çocukların vakit geçirebileceği alanların artması	<input type="checkbox"/> Yaşlıların ve engellilerin rahat erişim sağlayabilmeleri

7. Yayalaştırma sonrası Tarihi Yarımada'nın fiziksel çevresi ile ilgili düşünceleriniz nelerdir?

	Arttı	Değişmedi	Azaldı
Oturacak dinlenecek yerler			
Sokağın genel görünüşü, kalitesi			
Yayaların yürüyebilecekleri alanlar			
Sokak aydınlatması			
Sokağın temizliği			
Yoldaki bilgilendirme ve yönlendirme amaçlı levhaların yeterliliği			
Toplu taşıma olanakları			

8. Yayalaştırma sonrası Tarihi Yarımada'nın çevresel kalitesindeki değişim ile ilgili düşünceleriniz nelerdir?

	Arttı	Değişmedi	Azaldı
Araçların verdiği genel rahatsızlık			
Araç gürültüsü			
Hava kirliliği			
Sokak kirliliği			

9. Genel olarak Tarihi Yarımada yayalaştırma projesinden memnun musunuz?

- Memnunum Memnun Değilim

10. Semtinizde benzer bir proje uygulanmak istense destek olur muydunuz?

- Evet Hayır

TARİHÎ YARIMADA ANKET ÇALIŞMASI (İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ BEYAZIT KAMPÜSÜ)

1. Cinsiyetiniz nedir?

- Kadın Erkek

2. Herhangi bir engeliniz ya da hareket kısıtı oluşturacak bir rahatsızlığınız var mı?

- Evet Hayır

3. Hangi semtte ikamet ediyorsunuz?

- | | | | |
|--|---------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Adalar | <input type="checkbox"/> Ataşehir | <input type="checkbox"/> Arnavutköy | <input type="checkbox"/> Avcılar |
| <input type="checkbox"/> Bağcılar | <input type="checkbox"/> Bahçelievler | <input type="checkbox"/> Bakırköy | <input type="checkbox"/> Başakşehir |
| <input type="checkbox"/> Bayrampaşa | <input type="checkbox"/> Beşiktaş | <input type="checkbox"/> Beykoz | <input type="checkbox"/> Beylikdüzü |
| <input type="checkbox"/> Beyoğlu | <input type="checkbox"/> Büyükçekmece | <input type="checkbox"/> Çatalca | <input type="checkbox"/> Çekmeköy |
| <input type="checkbox"/> Esenler | <input type="checkbox"/> Esenyurt | <input type="checkbox"/> Eyüp | <input type="checkbox"/> Fatih |
| <input type="checkbox"/> Gaziosmanpaşa | <input type="checkbox"/> Güngören | <input type="checkbox"/> Kadıköy | <input type="checkbox"/> Kağıthane |
| <input type="checkbox"/> Kartal | <input type="checkbox"/> Küçükçekmece | <input type="checkbox"/> Maltepe | <input type="checkbox"/> Pendik |
| <input type="checkbox"/> Sarıyer | <input type="checkbox"/> Sancaktepe | <input type="checkbox"/> Silivri | <input type="checkbox"/> Sultangazi |
| <input type="checkbox"/> Sultanbeyli | <input type="checkbox"/> Şile | <input type="checkbox"/> Şişli | <input type="checkbox"/> Tuzla |
| <input type="checkbox"/> Ümraniye | <input type="checkbox"/> Üsküdar | <input type="checkbox"/> Zeytinburnu | |

4. Tarihi Yarımada'ya ulaşmak için hangi ulaşım türünü tercih ediyorsunuz?

- Bisiklet Tramvay Otobüs Vapur Özel Araç Yaya

5. Araçtan indikten sonra okula ortalama yürüyüş süreniz nedir?

- 1dk az 1-5dk 5-10dk 10-15dk 15-20dk 20dk fazla

6. Tarihi Yarımada Yayalaştırma Projesi'nden sonra yürüyüş mesafeniz arttı mı?

- Evet Hayır

7. Sizce yayalaştırma uygulamasının Tarihi Yarımada'ya sağladığı yararlar nelerdir?

<input type="checkbox"/> Sokaklar yayalar için daha güvenli hâle geldi	<input type="checkbox"/> Tarihi Yarımada'da daha fazla vakit geçiriyorum
<input type="checkbox"/> Sosyal canlılık arttı	<input type="checkbox"/> Ekonomik canlılık arttı
<input type="checkbox"/> Sokakların görsel kalitesi arttı	<input type="checkbox"/> Tarihi Yarımada'da daha fazla yürüyorum
<input type="checkbox"/> Çevre kirliliği azaldı	<input type="checkbox"/> Tarihi yapılar dikkat çekici hâle geldi
<input type="checkbox"/> Tarihi Yarımada'nın imajı düzeldi	<input type="checkbox"/> Deniz kıyısından daha fazla yararlanma imkanının oluştu

8. Yayalaştırma sonrası Tarihi Yarımada'nın fiziksel çevresi ile ilgili düşünceleriniz nelerdir?

	Arttı	Değişmedi	Azaldı
Oturacak dinlenecek yerler			
Sokağın genel görünüşü, kalitesi			
Yayaların yürüyebilecekleri alanlar			
Sokak aydınlatması			
Sokağın temizliği			
Yoldaki bilgilendirme ve yönlendirme amaçlı levhaların yeterliliği			
Toplu taşıma olanakları			

9. Yayalaştırma sonrası Tarihi Yarımada'nın çevresel kalitesindeki değişim ile ilgili düşünceleriniz nelerdir?

	Arttı	Değişmedi	Azaldı
Araçların verdiği genel rahatsızlık			
Araç gürültüsü			
Hava kirliliği			
Sokak kirliliği			

10. Genel olarak Tarihi Yarımada yayalaştırma projesinden memnun musunuz?

- Memnunum Memnun Değilim

TARİHÎ YARIMADA ANKET ÇALIŞMASI (TİCARET)

Anketimizin amacı, Tarihi Yarımada'da uygulanan yayalaştırma projesinin bölgedeki işyerleri üzerindeki etkilerini görmek ve mevcut sorunların çözümüne yönelik neler yapılabileceği konusunda görüş almaktır. Anketimize katıldığınız için şimdiden teşekkür ederiz.

Anket No:.....

Anketi Yapan Kişi:..... Anket Tarihi:..... Saat:.....

İşyeri Adresi | Sokak/Cadde:..... Kapı No:.....

GENEL BİLGİLER

1. Cinsiyet: K E
2. Yaş: 20-30 30-40 40-50
 50-65 65+
3. Eğitim: İlköğretim Ortaöğretim Üniversite YL / Doktora
4. Hareket kısıtı oluşturacak bir rahatsızlığınız var mı? Evet Hayır
5. Anket Yapılan Kişi: İşyeri sahibi Yönetici Çalışan
6. İşyerinizin Tipi: Perakende Toptan
7. İş Konusu: Yeme-içme Konaklama (Otel) Üretim Tüketim-Hizmet
8. Yayalaştırmanın nakliye konusunda nasıl bir etkisi oldu?
 Olumlu Olumsuz Fikrim yok
9. İşyeriniz: Kira Mülk

10. Kaç yıldır bu adreste faaliyet gösteriyorsunuz?

- 5'ten az 5-10 10-15 15'ten fazla

11. Eğer 5 yıldan az ise, Tarihi Yarımada'ya taşınmayı yayalaştırma nedeniyle mi tercih ettiniz?

- Evet Hayır

12. Hangi semtte ikamet ediyorsunuz?

.....

13. İşyerinize nasıl ulaşım sağlıyorsunuz?

- Özel araç Toplu taşıma Yaya Bisiklet

14. Toplu taşıma ise, işe gelmeden önce en son kullandığınız ulaşım aracı nedir?

- Otobüs Metro Tramvay Hafif metro Vapur / Denizotobüsü

15. Araçtan indikten sonra işyerine ortalama yürüyüş süreniz nedir?

- 1dk az 1-5dk 5-10dk 10-15dk 15-20dk 20dk fazla

16. Yayalaştırmadan sonra yürüyüş mesafeniz arttı mı?

- Evet Hayır

17. Bisiklet yolları ve kiralama istasyonları olsaydı erişim için daha sık kullanmayı tercih eder miydiniz?

- Evet Hayır

18. Özel araç ile geliyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

- Otopark Yol kenarı

19. Otopark alanlarının yeterli olduğunu düşünüyor musunuz?

- Evet Hayır Fikrim yok

20. Sokağınızın araç trafiğine kapatılması için belirlenen saatlerden memnun musunuz?

- Memnunum Memnun değilim Fikrim yok

21. Sizce yayalaştırma uygulamasının Tarihi Yarımada'ya sağladığı yararlar nelerdir?

<input type="checkbox"/> Ekonomik canlılığın artması	<input type="checkbox"/> Sokakların görsel kalitesinin artması
<input type="checkbox"/> Çevre kirliliğinin azalması	<input type="checkbox"/> Sokakların yayalar için güvenli hâle gelmesi
<input type="checkbox"/> Tarihi Yarımada'nın imajının düzelmesi	<input type="checkbox"/> Tarihi Yarımada'da daha fazla vakit geçirilebilmesi
<input type="checkbox"/> Sosyal canlılığın artması	<input type="checkbox"/> Tarihi Yarımada'da daha fazla yürünebilmesi
<input type="checkbox"/> Tarihi yapıların dikkat çekici hâle gelmesi	<input type="checkbox"/> Deniz kıyısından daha fazla yararlanma imkanının oluşması
<input type="checkbox"/> Çocukların vakit geçirebileceği alanların artması	<input type="checkbox"/> Yaşlıların ve engellilerin rahat erişim sağlayabilmeleri

22. Yayalaştırma sonrası fiziksel çevre ile ilgili düşünceler:

	Arttı	Değişmedi	Azaldı
Oturacak dinlenecek yerler			
Sokağın genel görünüşü, kalitesi			
Yayaların yürüyebilecekleri alanlar			
Sokak aydınlatması			
Sokağın temizliği			
Yoldaki bilgilendirme ve yönlendirme amaçlı levhaların yeterliliği			
Toplu taşıma olanakları			

23. Yayalaştırma sonrası ekonomik durum ile ilgili düşünceler:

	Arttı	Değişmedi	Azaldı
Tarihi Yarımada'nın genel ekonomik refah düzeyi			
Yıllık geliriniz			
Personel sayınız			
Müşteri Sayınız			

24. Sokak satıcılarının sayısı sizce arttı mı?

- Evet Hayır Fikrim yok

25. Evet ise, bu konudan rahatsız mısınız?

- Evet Hayır

26. Bu konu için önerileriniz nelerdir?

- Belediye kontrolü arttırmalı Sokak satıcıları için düzenli alan temin edilmeli
 Sokak satıcıları da kira ödemeli Tarihi Yarımda'da hiç sokak satıcısı kalmamalı

27. Yayalaştırma sonrası çevresel kalite ile ilgili düşünceler:

	Arttı	Değişmedi	Azaldı
Araçların verdiği genel rahatsızlık			
Araç gürültüsü			
Hava kirliliği			
Sokak kirliliği			

28. Yayalaştırma projesinin gerçekleşeceğini ilk duyduğunuzda düşünceniz/tepkiniz ne olmuştu?

- Destekledim Karşı çıktım Fikrim yoktu

29. Şu an memnun musunuz?

- Evet Hayır

30. Değişen talepler doğrultusunda farklı bir sektöre yönelmeniz gerekeceğini düşünüyor musunuz?

- Evet Hayır Fikrim yok

31. Yayalaştırma projesinden memnun değilseniz, iş yerinizi taşımayı düşünür müsünüz?

- Evet Hayır

32. İstanbul içerisinde yayalaştırma projelerinin artırılmasını düşünüyor musunuz? Başka semt ve ilçelerde yayalaştırma projeleri olsa düşünceniz ne olur?

- Desteklerim Karşı çıkarım Fikrim yok

33. Yayalaştırma sonrası kaza oranlarında nasıl bir değişiklik oldu?

- Arttı Değişmedi Azaldı

EK-2: KARŞILAŞTIRMA TABLOSU

2010 TARİHİ YARIMADA ERİŞİLEBİLİRLİK ÇALIŞMASI	ALGI ÇALIŞMASI-2012	ALGI ÇALIŞMASI-2013
YETERLİ DÜZEYDE OTOPARK ALANI OLUŞTURULMASI	%89 Otopark Alanlarının Yetersiz Olduğunu İfade Etmiştir. (%93 Otopark Alanına, %7 Yol Kenarına Park Etmektedir.)	%78 Otopark Alanlarının Yetersiz Olduğunu Düşünmektedir. (%79 Otoparka, %21 Yol Kenarına Park Etmektedir.)
ARAÇ YOĞUNLUĞUNU DÜŞÜRMEK AMACIYLA ÜCRETE TABİ BÖLGELER OLUŞTURULMASI	Oluşturulmamıştır.	Oluşturulmamıştır
SOKAK BAZINDA YAYALAŞTIRMA YAPILMASI	256 Sokak Yayalaştırılmıştır.	256 Sokak Yayalaştırılmıştır.
GÖRSEL KALİTENİN YÜKSELTİLMESİ	%65 Arttı, %20 Değişmediğini, % 15 Azaldı Cevabı Vermmiştir.	%72 Arttı, %26 Değişmedi, %2 Azaldı Cevabı Vermmiştir.
TURİST OTOBÜS HATLARININ DÜZENLENMESİ	Düzenleme Gerçekleştirilmiştir.	Ekstra Bir Trafik Yüğü Oluşturduğu İfade Edilmiştir.
YÖN BULMAYI KOLAYLAŞTIRACAK BİLGİ İŞARET VE LEVHALARIN OLUŞTURULMASI	Bu Veri Araştırılmamıştır.	%17 Arttı, %74 Değişmedi, %9 Azaldı Yanıtını Vermmiştir.
TOPLU TAŞIMA ALTYAPISININ GELİŞTİRİLMESİ	Banliyö Hattının Da Kapanmasıyla Birlikte Azaldığı İfade Edilmiştir.	Banliyö Hattının Da Kapanmasıyla Birlikte Azaldığı İfade edilmiştir. %26 Arttı, %70 Değişmedi, %4 Azaldı Yanıtını Vermmiştir.
HERKES İÇİN YÜRÜNEBİLECEK ALANLAR YARATILMASI	%69 Arttı, %25 Değişmedi, %6 Azaldı.	%77 Arttı, %20 Değişmedi, %3 Azaldı Yanıtını Vermmiştir.
YAYA MEKANLARINDA KOT FARKLILIKLARININ DÜZENLENMESİ	Yol ve Kaldırım Arasında Kot Farkı Artırılmış.	Yol ve Kaldırım Arasında Kot Farkı Artırılmış.
CADDELER ARASINDA KİMLİK GELİŞİMİNİN DESTEKLENMESİ VE HİYERARŞİ OLUŞTURULMASI	Yolların Birbirine Benzediği, Yeterli Farklılık ve Kimlik Oluşturulmadığı Görülmüştür.	Yolların Birbirine Benzediği, Yeterli Farklılık ve Kimlik Oluşturulmadığı Görülmüştür.
YAYA YOLLARI BOYUNCA DİNLENME VE VAKİT GEÇİRME OLANAKLARINI TEŞVİK EDECEK DÜZENLEMELERİN YAPILMASI	%45 Arttı, %53 Değişmedi, %2 Azaldı Yanıtını Vermmiştir.	%33 Arttı, %63 Değişmedi, %4 Azaldı Yanıtını Vermmiştir.
YETERLİ VE GÜVENLİK HİSSİ YARATAN AYDINLATMA UYGULAMALARI YAPILMASI	%11 Arttı, %64 Değişmedi, %25 Azaldı yanıtını Vermmiştir.	%31 Arttı, %63 Değişmedi, %8 Azaldı Yanıtını Vermmiştir.
ZİYARETÇİLER İÇİN KOLAY OKUNAN HARİTALAR YERLEŞTİRİLMESİ	Yeterli Bilgilendirmenin Olmadığı Görülmüştür.	Yeterli Bilgilendirmenin Olmadığı Görülmüştür.
TARİHİ YARIMADANIN MERKEZİ VE ÇEVRESİNE HİZMET VERMEK ÜZERE İKİ TRAMWAY RİNG HATTI OLUŞTURULMALIDIR	Yeni Bir Sistem Oluşturulmamıştır.	Yeni Bir Sistem Oluşturulmamıştır.
KOLAY ERİŞİM VE GÜVENLİ HAREKET OLANAĞI SAĞLANMALIDIR	Bu Veri Araştırılmamıştır.	% 77 Alanın Yayalar İçin Daha Güvenli Hâle Geldiğini Belirtmiştir.
MEYDAN VE YAYA ALANLARININ YEŞİL KULLANIMLARININ VE REKREASYON ALANLARININ ARTTIRILMASI	Önceden de Yaya Kullanımında Olan Sokak ve Caddeler Dışında Yeni Bir Düzenlemeyle Karşılaşılmamıştır.	Önceden de Yaya Kullanımında Olan Sokak ve Caddeler Dışında Yeni Bir Düzenlemeyle Karşılaşılmamıştır.
TARİHİ YAPILARIN, ANITLARIN MEKANI KULLANANLAR TARAFINDAN DAHA RAHAT ALGILANMASININ SAĞLANMASI	Bu Veri Araştırılmamıştır.	%60 Arttığını Belirtmiştir.
ÇOCUKLAR, YAŞILAR, KADINLAR VE ENGELLİLER İÇİN YETERLİ KULLANIM ALANLARI OLUŞTURULMASI	Bu Veri Araştırılmamıştır.	%20 Bu Gruplara Yönelik Vakit Geçirilebilecek Alanların Arttığını Belirtmiştir.
SOKAKLARIN TEMİZ VE YÜRÜNEBİLİR OLMASINA DİKKAT EDİLMELİDİR	%69 Arttığını Belirtmiştir.	%50 Arttı, %41 Değişmedi, %9 Azaldı Yanıtını Vermmiştir.

➤ EK-3: ALT BÖLGELER BAZINDA YAYALAŞTIRILAN SOKAKLARIN İSİMLERİ

Eminönü Bölgesi'nde yayalaşan sokak ve caddeler

Adem Yavuz Sokak, Alıköşkü Caddesi, Hamidiye Caddesi, Han Arkası Çıkmazı Sokak, Kızılhan Sokak, Köprücü Sokak, Kutlucu Sokak, Kutucular Caddesi, Küçük Yıldızhan Sokak, Limoncu Sokak, Lütfullah Sokak, Macuncu Sokak, Mimar Vedat Sokak, Mahmutpaşa Hamamı Sokak, Mahmutpaşa Yokuşu, Mangalçı Sokak, Marpuccular Caddesi, Mengene Çıkmazı, Mercan Camii Çıkmazı, Molla Fenari Sokak, Mühürdar Emin Paşa Sokak, Nargileci Sokak, Narlı Bahçe Sokak, Nasuhiye Sokak, Necip Efendi Sokak, Örucüler Kapısı Sokak, Paçacı Sokak, Paşa Camii Sokak, Rastıkçı Sokak,,Sabuncu Hanı Sokak, Saka Mehmet Sokak, Sandalyeciler Sokak, Selvili Mescit Sokak, Sultan Mektebi Sokak, Sultan Mektebi Çıkmazı, Şeker Ahmet Paşa Sokak, Şeyh Davut Hanı Sokak, Tahmis Sokak, Tarakçılar Caddesi, Tahtakale Caddesi, Tarakçılar Hanı Sokak, Tasvir Sokak, Taşsavaklar Sokak, Tesbihci Sokak, Teskereci Sokak, Tiğcılar Sokak, Tomruk Sokak, Uzunçarşı Caddesi, Yeşil Dibekli Sokak, Yorgancılar Caddesi şeklindedir.

Hocapaşa Bölgesi'nde yayalaşan sokak ve caddeler

Darüssade Sokak, Dervişler Sokak, Erdoğan Sokak, Hocapaşa Sokak, Hocapaşa Cami Sokak, Hocapaşa Hamam Sokak, İbni Kemal Sokak, İstasyon Arkası Sokak, Kargılı Sokak, Kum Meydanı Sokak, Mehmet Murat Sokak, Nöbethane Caddesi, Saffetpaşa Sokak, Serdar Sokak, Tayahatun Caddesi şeklindedir.

Alt Laleli Bölgesi'nde yayalaşan sokak ve caddeler

Abihayat Sokağı, Abidin Daver Sokağı, Arayıcı Sokağı, Asma Kandil Sokağı, Asmalıhan Sokağı, Ayrancı Sokağı, Bahçelihakve Sokağı, Balipaşa Yokuşu, Beyazıt Karakol Sokağı, Bostan Sokağı, Börekçi Ali Sokağı, Büyük Haydarefendi Sokağı, Büyük Tulumba Sokağı , Cephaneci Sokağı, Cilavcı Sokağı, Çadırcı Camii Sokağı, Çadırcılar Çeşmesi Sokağı, Çoban Çavuş Medresesi Sokağı, Çoban Çavuş Sokağı, Daltaban Yokuşu, Darphane Sokağı, Derinkuyu Sokağı, Dibekli Camii Sokağı, Divan-ı Ali Sokağı, Doğramacı Sokağı, Elmaspaşa Sokağı, Emin Sinan Camii Sokağı, Emin Sinan Hamamı Çıkmazı, Esirci Kemalettin Camii Çıkmazı, Esirci

Kemalettin Camii Sokağı, Esirci Kemalettin Sokağı, Evkaf Sokağı, Fermanlı Sokağı, Gedikpaşa Akarcası Sokağı, Gedikpaşa Caddesi, Gedikpaşa Camii Sokağı, Gedikpaşa Çıkmazı, Gedikpaşa Fırını Sokağı, Hamam Çıkmazı, Hattat Sokağı, Havuzlu Hamam Sokağı, Havuzlu Külhan Sokağı, Havuzlu Mescit Çıkmazı, Havuzlu Mescit Sokağı, Haznedar Sokağı, İbrahimpaşa Çıkmazı, İbrahimpaşa Yokuşu, İhtisap Ağası Sokağı, İkbal Sokağı, İşbaşı Sokağı, Kadırga Hamamı Sokak, Kafesli Çadır Sokağı, Kalaycı Şevki Çıkmazı, Kara Baba Türbesi Sokağı, Katip Sinan Mektebi Sokağı, Katip Sokağı, Kızıltaş Sokağı, Köşklü Hamam Sokağı, Kumkapı Değirmeni Sokağı, Kumkapı Hanı Sokağı, Kurban Sokağı, Kürkçübaşı Sokağı, Latif Sokağı, Mabeyinci 1. Çıkmazı, Mabeyinci 2. Çıkmazı, Mabeyinci Yokuşu, Mollabey Sokağı, Mutrip Sokağı, Mücellit Çıkmazı, Mühendis Mektebi Sokağı, Mühre Sokağı, Müsellim Sokağı, Neviye Sokağı, Nişanca Bostanı Çıkmazı, Nişanca Bostanı Sokağı, Nişanca Mehmetpaşa Camii Çıkmazı, Nişanca Mehmetpaşa Camii Sokağı, Nişanca Yokuşu, Nur Sokağı, Onur Çıkmazı, Onur Sokağı, Paye Sokağı, Pehlivan Sokağı, Pertevpaşa Sokağı, Peştamalı Selim Sokağı, Saitefendi Sokak, Sandalçı İhsan Sokağı, Saraç İshak Sokağı, Sarayıçi Çıkmazı Sokağı, Sarayıçi Sokağı, Sekbanbaşı Sokağı, Semih Sokağı, Silahtar Mektebi Sokak, Sinekli Medrese Sokağı, Soğanağa Camii Çıkmazı, Sucu Baki Sokağı, Sümbül Sinan Sokağı, Şair Haşmet Sokağı, Şakirefendi Çeşmesi Sokağı, Şehnameci Sokağı, Şeyh Şamil Sokağı, Taşdirek Çeşmesi Sokağı, Tavşantaşı Sokağı, Tayyareci Kemal Sokağı, Tiyatro Aralığı Sokağı, Tuğrakeş Sokağı, Tulumba Çıkmazı, Turanlı Sokağı, Tülcü Sokağı, Uysal Sokağı, Yahyapaşa Sokağı, Yakupağa Fırını Sokağı, Yenibahar Sokağı, Yenidevir Sokağı, Yurdakul Sokağı şeklindedir.

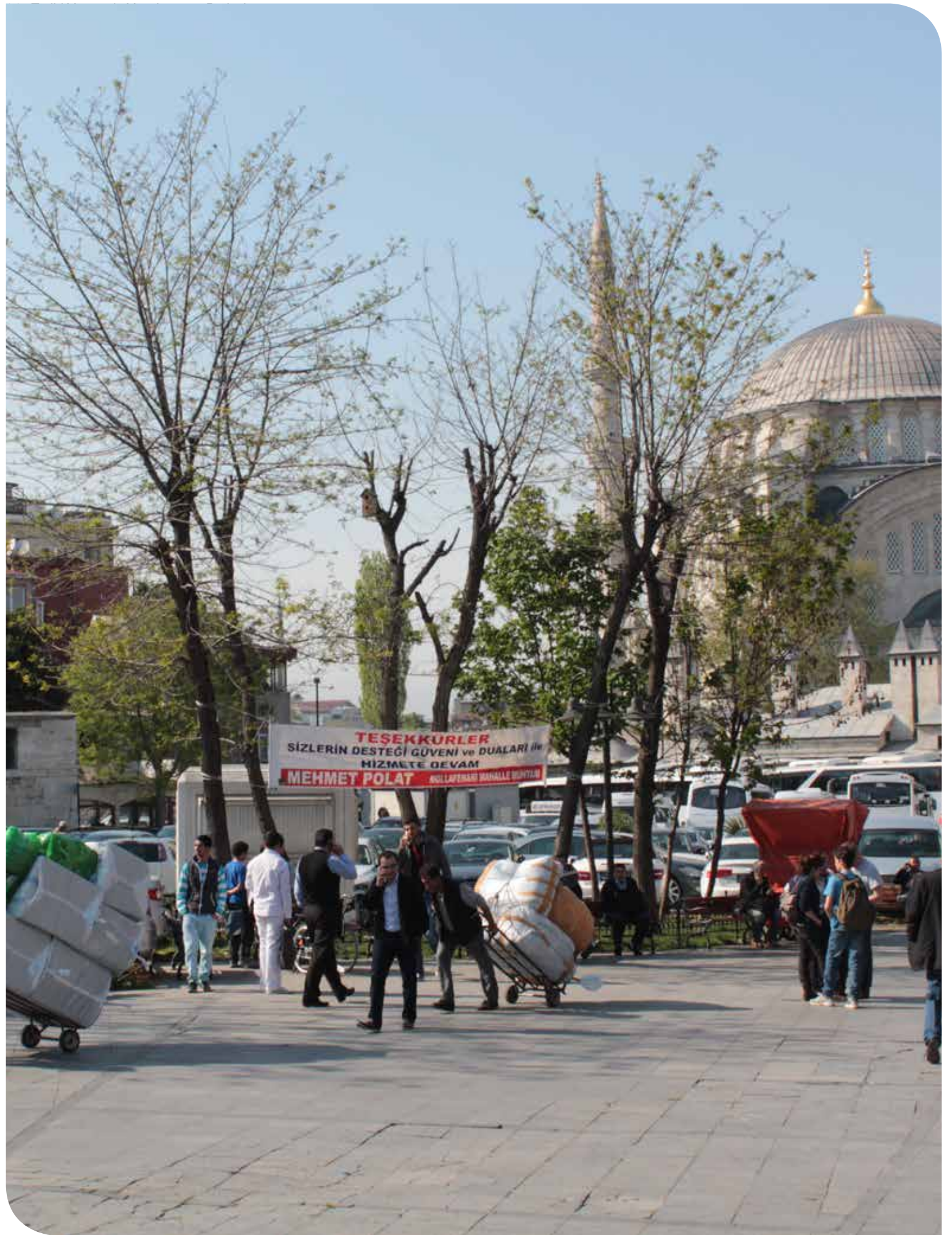
Üst Laleli Bölgesi'nde yayalaşan sokak ve caddeler

18 Sekbanlar Sokak, Acemi Nefer Sokak, Ahmet Selahattin Sokak, Ahmet Şuayip Sokak, Bukalidede Sokak, Büyük Reşit Paşa Caddesi, Çukurçeşme Sokak, Defter Emmini Sokak, Fethibey Caddesi, Fevziye Caddesi, Gümrük Emmini Sokak, Harikzadeler Sokak, Kurultay Sokak, Mahmudiye Çeşme Sokak, Mahvil Sokak, Mimarbaşı Sokak, Ömer Yılmaz Sokak, Reyhani Çıkmazı, Saffet Paşa Sokak, Selim Paşa

Sokak, Şirvanizade Sokak, Yeşil Tulumba Sokak, Zeynep Kamil Sokak şeklindedir.

2011 Yılında Trafığe Kapatılan Cadde ve Sokaklar

Ağa, Alacahamam, Arifpaşa, Aynacılar, Balkapanı, Bestekar Basri, Bezciler, Büyükbaş, Büyükpostane, Çağaloğlu Hamam, Celal Ferdi Gökçay, Cemal Nadir (bir kısmı), Cömert Türk, Çakmakçılar Yokuşu, Çarkçılar, Çarşıkapı Nuru, Ceridehane, Çökellik, Çuhacihani, Çeşneci, Deveoğlu Yokuşu, Direkli Hanı, Fındıkçılar, Fincancılar, Gümüş Haneli, Hanimeli, Hacı Küçük, Hakkı Tarık Us, Yavaşca Şahin, İmameci, Kadioğlu, Kalçın, Kaputçular, Katırcıoğlu, Kefeli Han, Kılıççılar, Kızılhan, Köprücü, Kutlucu, Küçük Yıldızhan, Limoncu, Lütfullah, Macuncu, Mimar Vedat, Mahmutpaşa Hamamı, Mangalacı, Han Arkası Çıkmazı, Molla Fenari, Mühürdar Emin Paşa, Nargileci, Narlı Bahçe, Necip Efendi, Örucüler Kapısı, Paçacı, Paşa Camii, Rastıkçı, Sabuncu Hanı, Saka Mehmet, Sandalyeciler, Selvili Mescit, Sultan Mektebi, Şeker Ahmet Paşa, Şeyh Davut Hanı, Tahmis, Tarakçılar Hanı, Tasvir, Taşsavaklar, Tesbihci, Teskereci, Tiğcılar, Tomruk, Adem Yavuz, Yeşil Dibekli ve Nasuhiye Sokakları, Mercan Camii Çıkmazı, Mengene Çıkmazı, Muhmutpaşa Yokuşu, Sultan Mek. Çıkmazı ile Arpacılar, Asmaaltı, Çadircılar, Hasırcılar, Kutucular, Marpuccular, Tarakçılar, Tahtakale, Uzunçarşı, Yorgancılar, Yalıköşkü ve Hamidiye Caddeleri.



TEŞEKKÜRLER
SİZLERİN DESTEĞİ GÜVENİ ve DUALARI İLE
HİZMETE DEVAM
MEHMET POLAT KOLLAYIRI MAHALLE BİRLİĞİ



EMBARQ'un misyonu, şehirlerdeki yaşamın kalitesini geliştirmek için çevresel ve mali olarak sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin uygulanmasınayardımcı olmaktır. 2002'den beri, EMBARQ ağı, řu ülke ve bölgelerde faaliyet göstermeye başlamıştır: Meksika, Brezilya, Hindistan, Türkiye, And Bölgesi ve Çin. Ağ, mimari, hava kalitesi yönetimi, coğrafya, gazetecilik, sosyoloji, inşaat ve ulaşırma mühendisliği alanlarında 100'den fazla uzman istihdam etmektedir.



www.embarqturkiye.org

EMBARQ GLOBAL

10 G Street NE, Suite 800
Washington, DC 20002
USA
+1 (202) 729-7600

EMBARQ BRAZIL

471 Rua Luciana de Abreu
#801, Porto Alegre/RS
BRASIL, 90570-060
+55 (51) 33126324

EMBARQ CHINA

Unit 0902, Chaowai SOHO Tower A
Yi No. 6
Chaowai Dajie, Chaoyang District
Beijing 100020, China
+86 10 5900 2566

EMBARQ INDIA

Godrej and Boyce Premises
Gaswork Land, Lalbaug
Parel, Mumbai 400012
+91 22 24713565

EMBARQ MEXICO

Calle Belisario Dominguez #8, Planta Alta
Colonia Villa Coyoacán, C.P. 04000
Delegacion Coyoacán, México D.F.
+52 (55) 3096-5742

EMBARQ TÜRKİYE

Sürdürülebilir Ulaşım Derneği
Gümüşsuyu Mah. İnönü Cad.
No:29 Saadet Apt. Kat:6 D:7
Taksim, Beyoğlu, İstanbul
Tel: 0 (212) 243 53 05

E-mail: info@embarqturkiye.org

Web: www.embarqturkiye.org

Facebook: <http://www.facebook.com/embarqturkiye>

Twitter: @embarqturkiye