6.KENTSEL TASARIM ve UYGULAMALAR SEMPOZYUMU

16-17 Mayıs 1995
İSTANBUL

YAYALAŞTIRMA – AMAÇLAR – UYGULAMALAR
İzmir- Alsancak Örneği

Hülya Koç, İpek Özbek

Dokuz Eylül Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

6.KENTSEL TASARIM VE UYGULAMALAR SEMPOZYUMU
16 - 17 Mayıs 1995

Mimar Sinan Üniversitesi
İstanbul

YAYALAŞTIRMA
AMAÇLAR - UYGULAMALAR
İzmir - Alsancak Örneği

Yrd.Doç.Dr. Hülya Koç
Araş.Gör.E.İpek Özbek

Dokuz Eylül Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

MİMARLIK FAKÜLTESİ



ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ

SEMPOZYUM PROGRAMI

Mimar Sinan Üniversitesi

Mimarlık Fakültesi

Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Kentsel Tasarım Disiplin Grubu

6. KENTSEL TASARIM VE UYGULAMALAR KOLOKYUMU

KENTSEL TASARIM VE KENTSEL MİKRO ORTAM TASARIMI

16-17 MAYIS1995

MSÜ Oditoryum

Fındıklı / İstanbul

PROGRAM

16 Mayıs 1995 - Salı / 1. Gün

Yer: M.S.Ü. ODİTORYUMU

09.30-10.00	KAYIT
10.00-10.45	AÇILIŞ KONUŞMALARI
	Doç. Dr. Aykut KARAMAN - MSÜ Mim.Fk. ŞBPB Adına
	Prof. Esad SÜHER - MSÜ Mim. Fk. Dekanı
	Prof. Gündüz GÖKÇE - MSÜ Rektörü
	Hayri KOZAKÇIOĞLLU - İstanbul Valisi
10.45-11.00	**SUNUŞ BİLDİRİSİ**
	Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK
	MSÜ Mim.Fk. ŞBPB Başkanı
11.00-11.10	ÇAY ARASI
11.10-12.30	OTURUM 1- KENT ve SANAT ÜZERİNE DÜŞÜNCELER
	YER: MSÜ Oditoryumu
	BAŞKAN: Hilmi YAVUZ
	Raportör: Ar. Gör.Melih BİRİK
	Philippe ROBERT
	Mengü ERTEL
	Handan BÖRTÜCENE
	Prof. Hüsamettin KOÇAN
	Prof. Özdemir ALTAN
12.30-14.00	ÖĞLEYEMEGİ

16 Mayıs	1995 Salı / 1. Gün
14.00-15.15	Yer: MSÜ ODİTORYUMU OTURUM 2.A- KENSEL TASARIM VE KENTSEL Mİ KRO ORTAM İLİŞKİSİ
	BAŞKAN: Prof. Önder KÜÇÜKERMAN Raportör: Ar. Gör.Bilge ULUSAY
	Doç.Dr. Aykut KARAMAN Kentı Okumak Mikro Ortam Tasarımında Bilişsel Boyutlara İlişkin Kuramlar
	Doç.Dr. S.Güven BİLSEL-Ar. Gör. Ayça BİLSEL Kentsel Mekan Düzenleme ve Yeniden Mikro Ortam Oluşturmada Tasarımı Belirleyici İlkeler.
	Doç.Dr. Güzin KONUK Kentsel Mikro Ortam ve Yaşama Kalitesi Değerlendirme Ölçütleri.
	Doç.Dr. Ayşe Sema KUBAT Şehirsel Tasarımda Zaman Kültür ve Mekan ilişkileri: Anadolu Kale Şehirleri
	TARTIŞMA
15.15-15.30	ÇAY ARASI
15.30-17.00	Yer: MSÜ ODİTORYUMU OTURUM 3.A. KENT KÜLTÜRÜ
	BAŞKAN: Prof. Dr. Sümer GÜREL Raportör: Ar. Gör. İclal KAYA
	Ar.Gör. Sibel DEMİRTAŞ- Bülent DİKEN Yrd.Doç.Dr. İştar B. GÖZAYDIN Mekan ve Ötekiler
	Biltin TOKER Kentsel Çevre Aracılığı ile İdeolojik Tercihlerin Dönuştürülmesi: Dokusu Parçalanan İstanbul Örneği
	Dr. Ayhan USTA Türkiye'de Kentsel Mekanların Oluşumunda Popüler Kultürün Etkileri ve Popüler Kentsel Mekan Göstergeleri
	Kayhan BAKAN Kentsel Mekanda Sanat Objeleri
	Neren ORMANCI Kentsel Ortamda Kültür ve Sanatın Yeri, Rolü: Covent Garden'dan Gözlemler
	TARTIŞMA
17.00	SERGİ AÇILIŞI

16 Mayıs	1995 Salı / 1. Gün
14.00-15.15	Yer: ŞEHİRCİLİK ANFİSİ OTURUM 2.B - MEKANDA ÖGELER ve ÖRNEKLER
	BAŞKAN: Prof. Mete ÜNAL Raportör: Ar.Gör. Binnur ÖKTEM
	Prof.Dr. Kutsal ÖZTÜRK- Yrd.Doç.Dr. Ayşe VELİOĞLU Ar.Gör. Cengiz TAVŞAN Estetik Bağlamda Geçmişe Özlem- Nostalji
	Yrd.Doç. İsmail GÜNUR Kentsel Tasarım ve Çevre Kalitesi
	Ar. Gör. Tolga ÇİLİNGİR-Ar.Gör. Levent ÜNVERDİ Kent Kültürü Bağlamında Simgesel Ögeler: İzmir-Karşıyaka Örneği
	Dr. Gülay KELEŞ USTA Osmanlı Dönemi Külliyelerinde Kentsel Mekan Kurguları
	TARTIŞMA
15.15-15.30	ÇAY ARASI
15.30-17.00	Yer: ŞEHİRCİLİK ANFİSİ OTURUM 3.B. KENTSEL MEKAN VURGULAMALARI
	BAŞKAN: Prof. Muammer ONAT Raportör: Ar. Gör. Pelin ÇAMKERTEN
	Ar.Gör. Rıfat AKBULUT Mikro Ortam: Doğası ve Tanımı Üzerine Bir Model Denemesi
	Ar.Gör. Özlem ÜNAL - Ar.Gör. Rengin SÜMER Şehir Merkezlerindeki Temel Aktivite Noktaları
	Ar.Gör. Ömer İskender TULUK Eğimli Arazide Yaya Bağlantıları Biçimlenmesi
	Yrd.Doç.Dr. Hüyla KOÇ - Ar.Gör. İpek ÖZBEK Yayalaştırma, Amaçlar, Uygulamalar: İzmir Alsancak Örneği
	Doç.Dr. Sonay ÇEVİK Maket Cephelerde Sokaklar
	TARTIŞMA
17.00	SERGİ AÇILIŞI

Mayıs 1995 Çarşamba / 2. Gün

.00-11.45 **Yer: MSÜ ODİTORYUMU**
OTURUM 4 .A. KENTSEL MEKANI TANIMLAMA
BAŞKAN: Prof. Dr. Süleyman Salm TEKCAN
Raportör: Ar. Gör. Tülin DİLER

Prof.Dr. M. ŞEREFHANOĞLU - Doç.Dr. Z.YENEN
Kentsel Tasarımda Yaya Mekanları ve Aydınlatma

Doç.Dr. Oğuz BAYRAKÇI
Kentsel Mikro Ortam Tasarımlarında İletişim, Anlamlama ve Kimliklendirme Sorunlarına Anlambilimsel Yaklaşım

Doç.Dr. Sonay ÇEVİK - Ar.Gör. Ömer DEMİREL
Ar.Gör. Cengiz ACAR - Ar.Gör. N. EVDER
Kentsel Dış Mekanlarda;
Mikro Ortam Tasarımlarında Yeşilin Etkisi

Ar.Gör. Melih BİRİK - Olivier SCHEFFER
Anlamlandırılabilir Çevre

Doç. Dr. Ferit ÖZŞEN
Kentsel Mikro Ortamda Plastiğin Yeri

Doç.Dr. Erdoğan YAŞLICA
Kentsel Tasarım Düzenlemelerinde Sanat Objeleri ile Çevresel Davranış ve Ankara'da Bir Araştırma

TARTIŞMA

.45-13.00 YEMEK ARASI

.00-14.15 **Yer: MSÜ ODİTORYUMU**
OTURUM 5.A. MEKAN - HAREKET- ÖLÇEK VE RİTM
BAŞKAN: Doç. Dr. Meriç HIZAL
Raportör: Ar. Gör. Hürriyet ÖĞDÜL

Doç.Dr. Semra AYDINLI - A.Emine KIYAK
Kentsel Mekanlarda Ritmin Yakalanması

Doç.Dr. Hale ÇIRACI - Meltem GÜNDOĞDU
Şehirsel Mekanın Genel Biçimsel Özelliklerinin Doğal Hareket Üzerindeki Etkisi

Yrd.Doç.Dr. Gülşen KILIÇREİS ÖZAYDIN
Kentsel Mikro Ortamlar ve Ölçek

Dr. Hüseyin YANAR
Kent Tasarımında Estetik Üzerine Soyutlamalar

TARTIŞMA

.20-14.30 ÇAY ARASI

17 Mayıs 1995 Çarşamba / 2. Gün

10.00-11.45 **Yer: ŞEHİRCİLİK ANFİSİ**
OTURUM 4.B. MEKAN VE ÖGELERİ
BAŞKAN: Prof. Dr. Sina BERKÖZ
Raportör: Ar. Gör. Teoman TEKKOKOĞLU

Ar.Gör. Ece GÖKOK - Ar.Gör. Aslı UYSAL
Ar.Gör. Gül GÜNEŞ
Kentsel Mekanlarda Tasarım Ögesi Olarak Yeşil Eleman

Dr. Şebnem ÖNAL
Kentsel Tasarımda Belirleyici Eleman: Kentsel Mekanlar

Havva KARA
Kentsel Buluşma Mekanları Köşeler ve Odak Noktaları

Ar.Gör. İlker TAŞKIRAN
Yazı, Mimari ve Kent

Y.Doç. Dr. Zeynep ONUR- Ar.Gör. Hakan SAĞLAM
Yaşanabilir Bir Kent Çevresi Ütopya mı?

Doç.Dr. İbrahim ATAÇ
Kent Mekanının Biçimlendirilmesinde "Sahneye Koyma" Tekniği

TARTIŞMA

12.00-13.00 YEMEK ARASI

13.00-14.15 **Yer: ŞEHİRCİLİK ANFİSİ**
OTURUM 5.B. ÖRNEKLER- SORUNLAR- ÖNERİLER
BAŞKAN: Doç.. Dr. Aykut KARAMAN
Raportör: Ar.Gör. Kevser ÜSTÜNDAĞ

Prof.Dr. Veyis ÖZEK - Yrd.Doç.Dr. Ayşen SİREL
Edirne'de Konut Yakın Çevresi Organizasyonunda Rehabilitasyonlar ve Gelecek İçin Öneriler

Yrd.Doç.Dr. Sare SAHİL
Kentsel Tasarım, Kentsel Mekanlar ve Ankara'daki Bazı Kentsel Mekan Sorunları

Mehmet TUNCER- Makbule İLÇAN- Serpil SÜZEN
Kentin Mimari ve Sanat Ögelerinin Tasarımda Kullanımı ve Bergama Kenti Tarihinin Ticaret Merkezi Çevresi Düzenleme Projesi

Ar.Gör. Pelin ÇAMKERTEN - Ar.Gör. İclal KAYA
Ar.Gör. Levent YARAR
Turistik Bölge İlan Kararlarının Kentsel Mekana Etkisi: Salı Pazarı Örneği

TARTIŞMA

14.20-14.30 ÇAY ARASI

17 Mayıs 1995 Çarşamba / 2. Gün

14.30-17.00 **Yer: MSÜ ODİTORYUMU**

ATÖLYE ÇALIŞMASI DEĞERLENDİRME PLATFORMU

Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK -Başkan
Raportörler: Yrd Doç Dr. İştar B. GÖZAYDIN
Ar. Gör. Sibel DEMİRTAŞ

14.30-15.00 **Atölye Çalışmasının Sonuçlarının Sunumu**

15.00-17.00 **Değerlendirme Platformu**

Ahmet Turan ALTINER
Enis BATUR
Aykut KÖKSAL
Ferit ÖZŞEN
Atıf YILMAZ

17.00 KOKTEYL ve KAPANIŞ

Haberleşme Adresi:

Mimar Sinan Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
6. Kentsel Tasarım Düzenleme Komitesi
Fındıklı / İstanbul
Tel : + (90) (212) 293 77 49
+ (90) (212) 252 16 00 / 298, 297, 293
Fax : + (90) (212) 251 75 67

DÜZENLEME KOMİTESİ
Prof. Dr. Mehmet ÇUBUK (Komite Başkanı)
Doç.Dr. Aykut KARAMAN
Doç.Dr. Güzin KONUK
Yrd.Doç.Dr. Gülşen KILIÇREİS ÖZAYDIN
Ar.Gör. Filiz ATAY
Ar.Gör. Pelin ÇAMKERTEN
Ar.Gör. Sibel DEMİRTAŞ
Ar.Gör. Tülin DİLER
Ar.Gör. Melih BİRİK

SALON KULLANIM ŞEMASI

PAZARTESİ	SALI			ÇARŞAMBA		
ŞEHİRCİLİK ATÖLYESİ	MSÜ ODİTORYUMU	ŞEHİRCİLİK ANFİSİ	ŞEHİRCİLİK ATÖLYESİ	MSÜ ODİTORYUMU	ŞEHİRCİLİK ANFİSİ	ŞEHİRCİLİK ATÖLYESİ
ATÖLYE ÇALIŞMASI	AÇILIŞ			OTURUM 4.A.	OTURUM 4.B.	ATÖLYE ÇALIŞMASI
	OTURUM 1		ATÖLYE ÇALIŞMASI	OTURUM 5.A.	OTURUM 5.B.	
	OTURUM 2.A	OTURUM 2.B.		ATÖLYE ÇALIŞMASI DEĞERLENDİRME PLATFORMU		
	OTURUM 3.A.	OTURUM 3.B.				
	SERGİ			KOKTEYL		

6.KENTSEL TASARIM VE UYGULAMALAR SEMPOZYUMU
16 - 17 Mayıs 1995

Mimar Sinan Üniversitesi
İstanbul

YAYALAŞTIRMA
AMAÇLAR - UYGULAMALAR
İzmir - Alsancak Örneği

Yrd.Doç.Dr. Hülya Koç
Araş.Gör.E.İpek Özbek

Dokuz Eylül Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

YAYALAŞTIRMA
AMAÇLAR / UYGULAMALAR

İzmir - Alsancak Örneği

Yrd.Doç.Dr. Hülya Koç
Araş.Gör.E.İpek Özbek

Dokuz Eylül Üniversitesi - Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
Alsancak - İzmir

Yaya yolları ya da bu yazı kapsamında ele aldığımız biçimi ile "yaya alanları", "yaya mekanları", birçok amacı sağlayabilecek potansiyelleri bulunan bir araç olarak tasarım gündemimizde bulunuyor. Sonuç tasarımlar ve bunların uygulamaları, gerçekleştirilmeye çalışılan amaçların, koşullar, zaman ve yer ile bağlantılı olarak seçilen araçlarla gerçekleştirilmesine dayanıyor. Bu nedenle amaç tanımımız seçilen kullanım biçimlerini ve araçlarını da belirliyor. Dolayısıyla seçilen araçların etkinliğini amaçlar kapsamında ele almak gerekiyor.

İzmir'de yaklaşık son on yıldır gerek Konak merkez alanda gerekse Alsancak merkezinde bir çok yayalaştırma uygulaması yapıldı. Bu yazı kapsamında bu yayalaştırma uygulamalarının bugünkü uygulanış biçimleri olumlu ve sorunlu noktaları ile taşıdığı potansiyellerin değerlendirilmesi yapılarak geleceğe dönük olanaklara yer verilecektir. Öncelikle belirlemek gerekir ki, yazarlar kentlerimizde yaygın ve çeşitlenmiş biçimde yaya yolları uygulamalarının artırmasından yanadırlar. Eleştiriler, daha kapsamlıyı bulmaya yöneliktir.

Neden yayalaştırma ve yaya yolları?

Kentlerde, motorlu taşıt kullanımının yaygınlaşması öncesi ve sonrasında fiziksel mekanın oluşumu ve yaşanması arasında farklılıklar oluştu. Taşıt ağırlıklı bir erişimde kentsel mekan başlangıçlar ve varışlar arasında ve belirli bir hızda giderken algılandı. Erişimdeki hedefler açısından taşıtın ön plana alınarak fiziksel mekanın ağırlıklı olarak araç erişimli biçimde gerçekleşmesi, kentlerin biçimlenişinde, yaşantıda, yaya erişim tercihi üzerinde etkili oldu. Özellikle Kuzey Amerika örneğinde bu deneyim daha da yoğun yaşandı. Son otuz otuzbeş yılda ise kamu mekanının ve sokağın kültürel yapıyı oluşturmadaki yeri ile ve yayalaştırma uygulamalarında yaşanan deneyim ile bağlantılı olarak daha rahat ve güvenli yaya alanları oluşturmaya ilgi giderek arttı.

Yaya hareketinin kendi içinde belirli dönemlerdeki yönelimleri de farklılıklar gösteriyor. Kuzey Amerika ve Avrupa deneyimlerinde 1950 ve 1960 'ların ilk yaya alanları önerilerinde araçların alışveriş edenlerin üzerindeki olumsuz etkisinin azaltılması için çabalar temel yönelim konusu. 1960 ve 1970 'lerde ise alışverişten çok, yaya konforu temel alınarak merkez alanlarda peyzaj ve teçhizatlı yaya düzenlemeleri oluşuyor.1970'lerin ortalarında ise, kent merkezlerinde araç erişiminin sınırlanarak toplu ulaşım ve yayaya öncelik tanınması popüler duruma geliyor. (Francis, 1987,s.25)

Yayalaştırmanın ilk dönemlerinde temel kaygının "daha rahat bir alışveriş ortamı" konusunda yoğunlaştığı söylenebilir. Yayalar için bu yollar daha güvenli çünkü araç trafiği bulunmuyor. Daha sağlıklı çünkü insanlar yaya olmanın sağladığı hareket olanağını kullanıyorlar ve bu olanağı egzos gazı ve araç gürültüsünün bulunmadığı bir mekanda gerçekleştiriyorlar. Alışveriş ve geçiş aktiviteleri arasında dinlenme için gerekli alanların ayrılması ve oturma elemanlarının sağlanması da eklenen bir diğer işlev olarak tanımlanabiliyor.Bu nedenle yayalaştırma böyle bir araç olarak uygulandığında da çoğu kez ticari aktivitelerde bir canlanma izleniyor.

Yayalaştırma, özellikle merkez alanlarda çöküntü bölgesi olarak tanımlanabilecek alanları iyileştirerek yeni kullanımlar çekmesine de olanak tanıyor. Yaya yollarının bu anlamlarda kullanımı, daha rahat alışveriş, daha fazla müşteri, daha yüksek ticari gelir, gayrimenkul değerlerinde daha fazla artış gibi sonuçlar getirdiğinden, sermayenin belirli alanlara çekilmesi için bir araç olarak konumlanıyor yaya yolları.

1980'ler sonrası giderek "sokak ortamının kentin sosyal yaşamındaki önem"i anlayışı içinde "yaşanabilir sokaklar" (Whyte ve Appleyard) hareketi gelişiyor.Yayalaştırmaya ve yaya alanlarına bakışta "yaşanabilir sokaklar" paralelinde bir diğer anlayış ise

"demokratik sokaklar".(Francis, 1987,s.28) Demokratik bir sokağın, kentin sosyal ve ekonomik çeşitliliğini, tarihini yansıtması gereğini vurgulayan bu görüşe göre, yayalarla dost ve sakinleri için yaşanabilir olan bu sokakların sosyal adalet, ekonomik sağlık ve ekolojik canlılığı yansıtması da beklenilenler arasında sayılıyor. Bu tutumlar yaya yollarının sosyal amaçlı yönelimler için bir araç olarak kullanımını yansıtıyor.

Yaya yollarına yönelik bu anlayış ve farklı yaklaşımların seçilen alanlar ve tasarımında da yansıdığı örneklerde de izlenebiliyor.

Nedir yaya yolları ?

Sayılan anlayışlar paralelinde ve yaya yollarının taşıdığı varsayılan diğer potansiyeller de eklenerek yaya yolları aşağıdaki amaçlar kapsamında birer araç olarak ele alınabilir:

İnsanlara gidilecek yere yaya olarak da nitelikli bir ulaşma biçimi ile gidebilmek özgürlüğünü sağlamak üzere ve ulaşım türü seçimini yapabilmek üzere yaya yolları,
Kamusal açık alanlar olarak herkes için yaya yolları,
Bu anlamda, toplumsal ilişkiler bütününde, çeşitlenmiş ve zenginleşmiş deneyimleri ifade etme alanı olarak yaya yolları,
Farklı özne kategorilerinin gereksinmelerini karşılama / kendilerini ifade etme alanı olarak ve farklı yerel özelliklerin ifade alanı olarak yaya mekanları,
"Yaşanabilir sokaklar" olarak yaya yolları, (Appleyard, 1981)
"Demokratik sokaklar" olarak yaya yolları, (Francis, 1987)
Kentteki "kayıp" mekanların "bulunması" için yaya mekanları, (Trancik, 1986)
Dış mekanda yaşamak üzere / sokak yaşamı için yaya yolları,
Tarihsel dokuyu ve yapıları korumada bir araç olarak yaya yolları,
Çevre kirliliğine bir önlem olarak yaya yolları,
Sürdürülebilir yerleşmeler için yaya yolları,
Yaşam kalitesini artırmak üzere nitelikli mekanlar oluşturma aracı olarak yaya yolları,
Toplumsal ilişkiler için, insanca bir ortam olarak yaya yolları,
Bireylerarası yüzyüze bir iletişim ortamı olarak yaya yolları,
Burada vurgulanabilecek temel diğer birkaç temel nokta olarak da ,
Kentsel imajın güçlendirilmesinde , kent belleğinin güçlendirilmesinde , kentlileşme, kentsel yaşama katılım ve demokratikleşme sürecine katılımda bir araç olarak yaya yolları (Suher vd. 1992,)dır.

Yayalaştırma,birçok kentin kamusal çehresini değiştiren güçlü ve etkili bir araç olmuştur. (Francis, 1987,s.25) Bu değiştirme, fiziksel mekan yanında toplumsal yaşantıyı da kapsayacak biçimde anlaşılmaktadır.

Sayılan amaçlar kapsamında bir araç olarak kullanılmak üzere bir yolun yayalaştırılması kararında iki tür davranış biçimi benimsenebilir. İlki, var olan eğilimin sürdürülerek, yayaların (zaten) yoğun olarak kullandığı bir yolun daha rahat bir kullanım amacıyla yayalaştırılmasıdır. İkinci tutum ise böyle bir kullanımı bulunmayan, hatta yayaların olumsuz nitelikler nedeniyle özellikle tercih etmediği, ancak taşıt yolu olarak kalmasında bir zorunluluk bulunmayan bir yolun yaya kullanıma kazandırılması, "yaşanabilir sokaklar" oluşturmasıdır. Yüklenen sosyal aktivitelerle bu alan daha sonra yayaların yoğun biçimde yaşadığı bir alan niteliği kazanarak bir potansiyeli gerçeğe dönüştürme olanağına kavuşabilecek, "demokratik sokaklar" niteliği kazanabilecektir. Bu konudaki potansiyel, İzmir'de Sevgi Yolu I olarak isimlendirilen örnekte (Necatibey Caddesi'nin bir bölümü, yayalaştırılması:1986) gözlenmiştir. Yayalaştırılmadan önce yalnızca iki önemli taşıt yolu arasında ve büyük bölümü bir otelin arka bahçesi ile bir hastanenin yan cephesi arasında kalan ve yayalar tarafından seyrek olarak tercih edilen bir güzergah iken, yayalaştırma ile ve eklenen oturma, çocuk oyun alanı, sergi, kitapçı aktiviteleri ile "yaşanarak aşılan" bir yaya yolu niteliği kazanmıştır. Bu tür bir kullanım biçimi, bu yolda daha önce var olan yetişmiş ağaç gruplarını (palmiyeler) kentli için belirginleştirmiştir.

İzmir - Alsancak yaya yolları örneğinde gözlenen nitelikler

Alana özellikle hafta sonlarında yapılacak ziyaretlerde Alsancak yaya yollarının İzmirliler ve turistler tarafından yoğun bir kullanıma sahip olduğu izlenebilmektedir. Amaçlar arasında sayılan "sokak yaşamı" için yaya yolları niteliğinin bir ölçüde gerçekleşmiş olduğu söylenebilir. Bu ölçü, o "yaşam"da kapsanan aktiviteler bütününde ve farklı özne kategorilerinin gereksinmelerinin karşılama olanağında değerlendirilebilir.

İzmir iklim koşulları nedeniyle yılın büyük bir bölümünde "dışarıda / sokakta" yaşamaya olanak sağlayan bir kent. Bu potansiyeli yaya yollarının gerçekleşmesi ile daha yoğun bir kullanımı da sağlayabiliyor. Bu kullanımda, Alsancak örneğinde, yalnızca yaya olarak bir yerden bir yere erişme, yürüme, gezinti,bir arada bir yerde bulunma dışarıda yeme - içme, dışarıda bulunma (temiz hava alma ve güneşi yüzünde hissetme), rahatça alışveriş gibi aktiviteler bulunuyor. Alsancak yaya yolları örneğinde yayalaştırılan yolların yoğunlukla kullanım biçimlerine göre şu işlevler gözlenmektedir:

1. Okulların çıkış sokakları olma niteliği önem kazanan yaya yolları

Gazi İlkokulu arkası (1379 sokak) : okul çıkışı güvenliği, sergi, geçiş alanı, apartmanların zemin katlarında yer alan perakende ticaret için de işlevi bulunuyor.

Tevfik Fikret Lisesi yanı (1380 sokak): okul çıkışı güvenliği, önceki kullanımıyla sağır duvarlarla çevrili ve yaya için güvensiz ve bakımsız olması nedeniyle tercih edilmeyen, olumsuz nitelikleri yayalaştırma ile giderilen bir alan, geçiş alanı, ticari kullanım bulunmuyor.

2. Ağırlıkla, yeme içme aktivitelerinin dışarıya taşma alanı olarak kullanılan yaya yolları

Alsancak Dönerciler sokağı(1444 sokak): Lokantalar ağırlıklı bir alan , önceden de yayaların yoğun olarak kullandığı bir alan yayalaştırma ile fiziksel çevre nitelikleri iyileştiriliyor.

Gazi Kadınlar Sokağı, Muzaffer İzgü Sokağı : Alsancak Kentsel Sit Alanı içinde tarihsel değer taşıyan yapıların yoğunlukla yer aldığı ve son yıllarda bu yapıların lokanta, lokal, bar vb. kullanımlar ile ticarete dönüştüğü bir alan. Yayalaştırma ile yaya kullanımı yoğunlaşıyor. Ticari aktiviteleri canlandırmada bir araç olarak yayalaştırmanın örneklerini oluşturuyorlar.

1386 ve 1387 sokaklar

Pastane / kafeterya ile benzer nitelikte yeme içme mekanlarının yer aldığı, perakende ticaretin de bulunduğu bir alan, özellikle hafta sonlarında çoğunlukla Alsancak 'ta oturan gençlerin "toplandığı", "orada bulunduğu" bir alan olarak yayalar tarafından önceden de yoğun biçimde kullanılan bir alan, yayalaştırma ile varolan kullanım biçimi sürdürülüyor, bu alanda yayalaştırmanın başlıca işlevi yaya güvenliğine yönelik.

3.Geçiş alanı olma / perakende ticaret / yeme içme / toplanma işlevlerini benzer ağırlıklarla bir arada bulunduran alanlar

Ali Çetinkaya Bulvarı'nın bir kısmı :

İlk örnek olma niteliğinde, yayalaştırma öncesinde de yayalar tarafından yoğun kullanımı sözkonusu, yayalaştırmanın katkısı yaya güvenliği ve ticari potansiyelin geliştirilmesine dönük, geçiş alanı olarak kullanımı da yoğun.

Kıbrıs Şehitleri Caddesi:

Uzunluğu ve konumu nedeniyle yayalaştırılması ile başka yollara yoğun bir trafik aktarımı yaşandı. Yayalar tarafından önceden de yoğun biçimde kullanılan bir aks. Perakende ticaret, yeme içme, geçiş alanı olma gibi nitelikleri benzer oranda barındırıyor, hızlı yaya trafiğine olanak veren ancak yeme içme dışında oturma ve toplanma aktivitelerine daha az olanak veren bir alan.

Kıbrıs Şehitleri Caddesine açılan ara yollar (1440-1441-1447 sokaklar): Perakende ticaret ve büro kullanımlarının yoğunlukla yer aldığı alanlar. Yaya kullanımı görece az yoğun, fiziksel çevre niteliklerini iyileştirme yönelimi.

Gül Sokak (1382 sokak) : Perakende ticaret ve yeme içme fonksiyonlarının yer aldığı ancak geçiş alanı olarak da kullanımı yoğun bir alan, yayalaştırmanın katkısı yaya güvenliği ve ticari potansiyele dönük, ancak kullanımda araç trafiğine de rastlanıyor.
Yayalaştırma kararı verilen sokakların konumları, işlevleri, yayalaştırma biçimlerine ilişkin olarak sorunlu sayılan bazı noktalar da gözlenmektedir.

İzmir - Alsancak yaya yolları örneğinde gözlenen sorunlar

Sorunlardan ilki yayalaştırma uygulamalarının bir plan bütünlüğü ve program zamanlamasına dayanmayan uygulanış biçimidir. Bu uygulanış biçimi, uygulayıcıların (Büyükşehir ve Konak İlçe Belediyelerinin) arasındaki yaya yolu biçiminde "hizmet götürme yarışı"ndan kaynaklanıyor. Yayalaştırma ile birlikte ticari kazanç ve rant artışı, yayalaştırılan yolların dışındaki alanlarda da ticari birim sahiplerinin yayalaştırma taleplerini gündeme getiriyor. Bu talepleri "kıramayan" yerel yönetimlerce yayalaştırma çalışmaları artıyor.

Hangi yolun yayalaştırılacağı bu nedenle yerel yönetimlerin "hedef çerçeveleri" doğrultusunda, taleplere bağlı, anlık kararlarla ve "kim önce davranırsa" yarışına dönüşen bir niteliğe bürünüyor. Böyle bir niteliğin sorunlu tarafı, bu alanların planla birlikte ve yaya araç ayrımını otopark alanlarıyla birlikte sağlayabilecek bir sistemin gerçekleştirilmesi için bütünleşmesi açısından zamanlama sorunları olarak karşımıza çıkıyor.

Alanların planla bütünleşmemesinden kaynaklanan sorunlar
Özel araç trafiği ile alana erişimde ciddi bir otopark bunalımı,
Park etmenin yayalaştırma yapılmayan yan yollara kayması ile bu yolların araç trafiğini kriz ölçüsünde güçleştirecek biçimde park etme amaçlı kullanımı,
Yaya yollarının sürekliliğinin kesintiye uğraması ve ana yollarla kesişme noktalarında gözlenen sorunlar
Yaya yolu olarak trafiğe kapatılan alanda servis problemleri

Alanların tasarımından ve tasarımın uygulama niteliğinden kaynaklanan sorunlar
Bu konudaki temel nokta, yayalaştırmada başlıca yönelimin alanın mevcut fiziksel çevre niteliklerinin benzer biçimde sürdürülerek iyileştirilmesi ve simgesel, estetik değerlerdeki yönelimlerde süslemecilik kaygılarının ön plana alınmış olmasıdır. Sokakların büyük bölümünde yayaların toplanabilme alanları oluşturulmadığından bu tür aktiviteler erişimi kesintiye uğratmakla olanak kazanmaktadır. Uygulamalar kullanımda esneklik sağlamayan niteliktedir.

İşlevsel açıdan, yayalaştırılan sokakların bir bölümünde karşılaşılan diğer bazı sorunlar ise şöyle özetlenebilir :
Kesişme noktalarında hareketi engelleyici elemanlar (havuz, çiçeklik vb.)
Oturma olanaklarının çeşitliliğinin sınırlı olması
Plastik öğelerin az sayıda olması ve sembolik anlamlarındaki belirsizlik
Bina ve dükkan girişlerini yansıtmayan döşeme kaplaması, yeşil alan tasarımı
Peyzaj öğelerinin sınırlı ölçü ve nitelikte olması
Oynayan taş döşemeler

Alanların kullanım biçiminden ya da kullanıcılarından kaynaklanan sorunlar
Çöp atma sorunu,
Yaya yollarına servis saatleri dışında araç erişimi
Bloke edilen geçişler
Özel alan olarak algılanan alanlar
Bisiklet ve mobiletlerin yayalarla birlikte hareketindeki kesişmeler.

Bugünden Geleceğe

Kimliği yaratacak olan buradaki yaşantılardır. Yaşantıya da tasarımın bir katkısı olacaktır. (Tekeli, 1991, s.74) Sosyal yaşamdaki çeşitliliğin yaya mekanlarının fiziksel düzenlemelerinde, sayı, nitelik ve bütünleşme biçimlerinde yansımaları, bu anlamda beklenmektedir. Çevre düzenlemeleri toplumun ekonomik ve sosyal yapısını yansıttığı gibi aynı zamanda insanın yaşaması öngörülen bir toplumsal modeli de sunmaktadırlar. İnsanların sokağı "nasıl yaşadığı", sokakta nasıl yaşayacağı üzerinde de etkili olmaktadır. Yaya sokaklarının mekan kullanımında potansiyellerin oluşumu ve ortaya çıkarılmasındaki yeri sorgulanarak, toplumsal ilişkilerin yeni biçimiyle üretilmesi için fiziksel mekanın düzenlenmesinde bir "araç" olarak konumları yeniden tanımlanabilir. Böylelikle yeni bir hedef çerçevesine referanslı ele alışlara oturması beklenebilir.

Yaya yollarının, toplumsal amaçlar doğrultusunda bir araç olarak taşıdığı potansiyellere dönük bir hedef çerçevesi denemesi :

Hedef çerçevesi denemesinde ilk sorulacak sorular şunlardır : Acaba kentin tüm mekansal düzeninden bağımsız bir yaya mekanları sistemi önerilebilir mi ? Yaya sokakları güzergahları seçimi diğer erişim biçimleri seçiminden aynı zamanda kentin arazi kullanım yapısından bağımsız ele alınabilir mi ?

Yaya yolları tek başlarına belirli güzergahlar oluşturmak biçiminde değil, araç trafiği ile birlikte kentin tüm kullanımları ve ulaşım sisteminin ayrılmaz parçaları ile kentin yapısını ve yaşamını oluşturacak biçimde anlaşılmaktadır. Bu nedenle, öncelikle, çevre kullanımlarla, fiziksel ve kullanım bütünleşmesi anlamında ele alınmak durumundadır. Temel yönelim, yayaları "kentsel mekanın tümü ile ve tümünde bütünleştirmek"tir.

Böyle bir ele alışta, yaya yolları/mekanlarının, çoğunlukla kentlerin merkez alanlarında, yalnızca ticaretle eklemlenmiş olarak değil, konut alanlarında, rekreasyon alanlarında da mekan düzenlemeleri kapsamında yaygın ve çeşitlilik içinde gerçekleşme olanağı bulacağı söylenebilir. Tasarımda bu, yaya alanlarının kent bütününde, varolan ve yeni gelişme alanlarının tasarımında kullanımlar ve trafik dağılımı ile beraber düşünülmesini gerektirmektedir.

Bu yaklaşım, kısa dönemde tamamlanan projelerle prestij kazanımını sağlayan ve yayaları rahatlatır görünen ancak otopark sağlama ve taşıt trafiği yönünden ek önlemlerle desteklenmediği için hem kısa hem de uzun dönemde kentli için başka sorun alanları oluşturan hedeflerden ayrılmaktadır.

Yaya erişimine biçilen rol nedir?

Bir yaya sisteminin varlığı kentlinin belirli bir güzergahı yaya olarak katedebilmede seçim yapabilme özgürlüğünü artırmakla kenti yalnız belirli otobüs güzergahları dışında ve yaya olarak algılayabilme olanağını sunmaktır. Belirli bir güzergahı yaya olarak geçmek, bir başlangıç ve varış (origin /destination) noktası arasında / noktasal erişime yönelik olarak tasarlanmış bir araç yolundaki hareketten farklı olarak bir "süreç" yaşamaktır. Kentsel mekanın "süreç" olarak algılanması , mekanın bu biçimde "yaşanması", gerek yayalaştırma çabalarında, gerekse yeni oluşturulan yaya sistemlerinde, fiziksel mekanın tasarımındaki temel hedefi de belirlemektedir.

Fiziksel mekanın tasarımına yönelik seçimlerdeki temel kabuller nelerdir?

Temel kabuller, "yaşanabilir sokaklar" ve sokakların kentlerde sosyal, ekonomik ve ekolojik açıdan rollerini vurgulayan "demokratik sokaklar" alternatifi (Francis,1987) paralelindedir. Sokağın yaşanabilirliği, güvenli ve rahat olmasını gerektirir. Herkese açık olmak, seçim özgürlüğüne bağlı olmak, benimseme, denetleme ve dönüştürebilme yaya sokaklarının tasarımında ve kullanımında amaçlanan diğer olanaklardır. Yaya yollarının / sokaklarının, temelde kamusal açık alanlar olmaları nedeniyle herkese açık,

dolayısıyla temel ve kullanıcıların yaş ve bedensel yeterlilik durumundan kaynaklanan tüm özel gereksinmelerini sağlayacak biçimde tasarlanması temel hedeftir.

Bu anlamda sokak tasarımındaki temel yönelimler
-gereksinmelere dönük tasarım
-davranışların özgür kılınması
-farklı özne kategorilerinin bir arada ve/veya ayrı ayrı mekanı kullanabilmesidir.

Amaçlar ve yönelimler, tasarımda kullanım çeşitlenmesine işaret etmektedir.
Herkesin kullanımına açık olmak, kullanımların
-var olmasını,
-erişilebilir olmasını gerektirir.

Erişilebilirlik hem fiziksel bariyerlerden arınmış olmayı hem de sembolik bariyerler bulunuyorsa seçim yapılabilecek bir çeşitliliğin sunulmasını gerektirir.

Belirtilen niteliklerin doğrudan tasarıma dönük ifade biçimleri araştırıldığında, örneğin, oturma olanağının ne biçimde sağlanmış olduğu üzerinde durulabilir : Yalnızca ticari birimlerde oturma olanağının bulunması yalnız belirli sürelerle (birşeyler yeme içme süresi) ve o kullanımın niteliğine bağlı olarak belirli gelir gruplarının kullanımını sağlayacaktır. Oturma niteliğinde bu anlamdaki çeşitlenme aynı sokakta bulunamıyorsa yakın olanaklar araştırılabilir.Oturma elemanlarının cadde mobilyası olarak yerseçimi ve biçimi de belirli bir oturma yapısına işaret eder. Örneğin, yalnız üç-dört kişinin oturabileceği tipte ve önünde bırakılan minimum bir boş alanla doğrusal olarak yerleştirilen oturma yerleri, hızlı bir yürüyüş güzergahında kısa süreli oturmaya daha fazla olanak verirken, tek tek bölünebilen, grup olarak bir oturma düzeni de sağlayabilen alana sahip oturma grupları kullanımda daha fazla olanaklar içermektedir. Yerde oturabilme de oturma olanağının bir biçimi olarak görülmektedir.

Çeşitlilik hem aynı olanağın farklı biçimlerini hem de çeşitli aktivitelerin bulunabilirliğini içermektedir. Bunlar, oturabilme, bir yerden bir yere yaya olarak rahat ve güvenli bir biçimde erişebilme, bu arada dinlenebilme, dışarıda orada satın alarak ya da evden getirerek birşeyler yeme içme, sokağın serinliğini ya da güneşini yaşayabilme, gölgede ya da saçak altında bulunabilme, yalnızca durabilme, izleyebilme, oyun oynayabilme, sohbet edebilme, dükkan ya da sergiden alışveriş yapabilme, sergi izleyebilme, ağaç altında bulunabilme, çiçekleri koklayabilme, bir konut alanında çiçekleri sulayabilme, su öğesini izleyebilme , su içebilme, kuşları besleyebilme, meydanda gezinebilme, kitap okuyabilme, telefon edebilme, çöpünü çöp sepetine

atabilme, wc olanağını bulabilme, sanat etkinlikleri izleyebilme, sanat icra edebilme, kentteki sanat ortamından haberdar olabilme, gibi çeşitli aktiviteleri içermektedir. Aktivite çeşitlenmesi, kullanıcıyı sürekli "meşgul edecek" ortamlar yanında, yalnızca "kendi kendini duyabilme" olanağını sağlayabileceği kaçış seçenekleri için mekanları da içermektedir.

Amaçlar arasında sayılan, kullanıcının/kentlinin sokağını denetleyebilmesi ve değiştirebilmesi/dönüştürebilmesi tasarımda rijid/katı uygulamalarla engellenir. Bu olanaklar, tamamen bitmiş, değiştirilemez uygulamalar ve "ambalajlar" yerine kullanıcının katılımına izin veren / kolaylaştıran daha esnek tasarımları içermektedir. Katılım "sokak yaşamına" olduğu kadar sokağın oluşmasına ya da yeniden biçimlenmesine ve bakımına katılım anlamlarını da taşımaktadır. Denetim ise, burada sınırlama boyutu ile değil kullanıcıların yaşam ortamının iyileştirilmesine müdahaledeki olanakları anlamında kullanılmıştır. Ortamın bu biçimde yaşanmasının sokak sakinlerine kendini ifade etme olanağı ve özgüven katkısı sağlayabileceği savunulabilir. Bir oluşuma katılım / katkıda bulunma ile "benimseme" ve giderek "sokağını sevme" de kolaylaşacaktır.

Yayalaştırma - Evet !

Yayalaştırma/yaya sokakları, bize, ekonomik canlandırmadan fiziksel çevreyi iyileştirmeye, trafiğin düzenlenmesinden, toplumsal yaşantıyı yeniden örgütlemeye kadar farklı amaçlara hizmet eden bir "araç" olarak olanaklar sunmaktadır. Bu kapsam, kentsel mekanda yalnızca bugün varolan niteliklerin benzer bir biçimde sürdürülmesi anlamında değil, gerçekleşme olasılığı taşıyan başka olanakların ortaya çıkarılması anlamında da yeni olanaklar sağlamaktadır. Fiziksel mekanın, yeni ve çeşitlenmiş toplumsal aktivitelere olanak tanıyan bir biçimde ele alınması, yayalaştırmanın yaşam kalitesini geliştirmeye yönelik amaçlarla bir araç olarak uygulanmasını teşvik edecektir.

Kaynaklar :

-Appleyard, Donald (1981) : Livable Streets, University of California Press, Berkeley.
-Bakan, Kayhan, G. Konuk (1987) : Türkiye'de Kentsel Dış Mekanların Düzenlenmesi, Tübitak Yapı Araştırma Enstitüsü.
-Brambilla, Roberto&G.Longo (1977) : For Pedestrians Only, Whitney Library of Design, NewYork.
-Çıkış, Şeniz (1992) : Pedestrian Spaces at Urban Areas, Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
-Francis, Mark (1987): " The Making of Democratic Streets", Public Streets for Public Use, edited by Anne Vernez Moudon, Van Nostrand Reinhold, NewYork, pp.23-39.
-Gülersoy, Nuran Zeren; A. Teker; E.Eyüboğlu; R. Yiğiter (1993) : "Tarihi Şehir Merkezlerinin Gelişme Sürecinde Yayalaştırmanın Etkileri", 2.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, 21-22 Mayıs 1992, Der. Prof.Dr. Mehmet Çubuk, MSÜ, İstanbul, s.95-99.
-İHD Çevre Komisyonu (1990) : "Yaya Hakları Bildirgesi Gerekçeli Uygulama Planı", Planlama, sayı:7, 90/1-2, s. 59-63.
-Kaplan, Hülagü (1993) : " Sokak İmgesi ve Sokak Kimliğinin Belirlenmesinde Yardımcı Bir Yöntem Olarak Paylaşımlı Yol Planlaması", 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, 21-22 Mayıs 1992, Der. Prof.Dr. Mehmet Çubuk, MSÜ, İstanbul, s.145-151.
-Kaplan, Hülagü (1992) : "Kentsel Merkez Yaya Alanları Tasarımında Erişebilirliğin Trafik Bütünleşmesi Yönü İle İrdelenmesi", 1. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Der. Prof.Dr.Mehmet Çubuk, 23-24 Mayıs 1991, MSÜ, İstanbul, s.269-276.
-Moudon, Anne Vernez ed.(1987): Public Streets for Public Use , Van Nostrand Reinhold, NewYork.
-Suher, Hande; M.Ocakçı; L.Berköz (1992) : "Kent Merkezlerinde Yaya-Taşıt İlişkileri, Yayalaştırma ", 1.Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, Der.Prof.Dr. Mehmet Çubuk, 23-24 Mayıs 1991, MSÜ, İstanbul . s.246-250.
-Tekeli, İlhan (1991) : "Kentsel Tasarımın Sorunları Tartışılmaya Başlanmalıdır", Mimarlık, 91/1, s.74-75.
-Top, Nehare (1990) :"Bir Ulaşım Türü Olarak Yaya ve Yaya Mekanları Üzerine Düşünceler", Planlama, sayı:7, 90/1-2, s.52-55.
-Yaşlıca, Erdoğan (1991) : "Kamu Alanlarındaki Kullanıcı Katılımı ve Ankara'da Konur Sokak'ta Çevre Tasarımı İçin Kullanıcıya Dönük Bir Araştırma", Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, 15-16 Mayıs 1989, Der.Prof.Dr. Mehmet Çubuk, MSÜ Mim.Fak., İstanbul, s.137-141.

MİMAR SİNAN ÜNİVERSİTESİ

ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ
KENTSEL TASARIM DİSİPLİN GRUBU

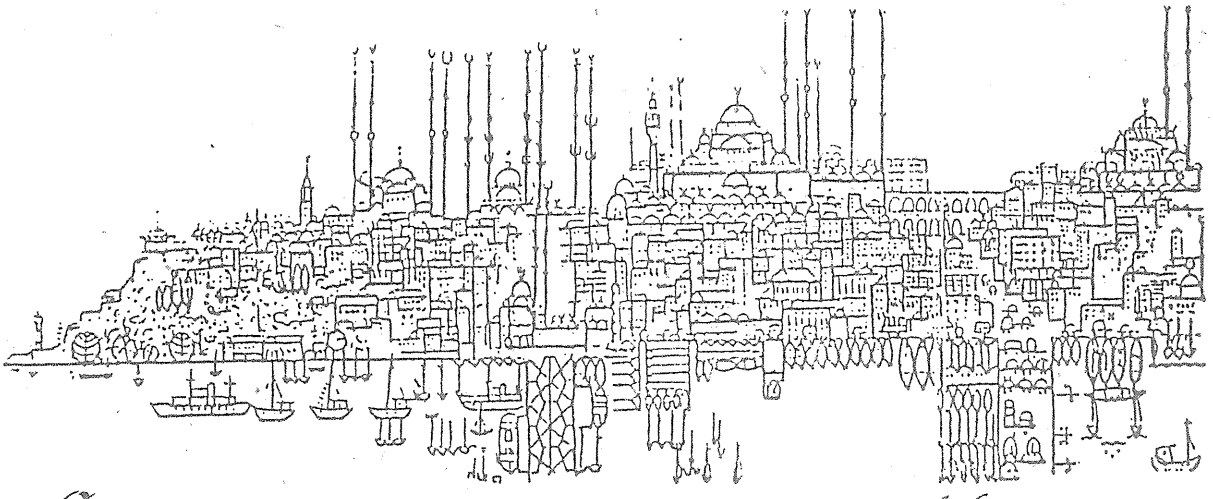
The group for the discipline of urban design in the section of urban and regional planning

Group de discipline du dessin urbain dans la séction de la planification urbaine et régionale

VI. KENTSEL TASARIM VE UYGULAMALAR SEMPOZYUMU

6th. SYMPOSIUM OF URBAN DESIGN AND PRACTICES

6é. LE SYMPOSIUM DU DESSIN ET PRATIQUES URBAIN



Sayın Yrd. Doç. Flülya Koç'a

BÖLÜMÜMÜZ TARAFINDAN DÜZENLENEN KOLLOKYUMA / BİLDİRİ / OTURUM BAŞKANLIĞI / TARTIŞMA VE DİĞER YARDIM VE KATKILARI İÇİN TEŞEKKÜRLERİNİ SUNAR

THE DEPARTMENT OF CITY AND REGIONAL PLANNING APPRECIATES YOUR KIND PARTICIPATION AND CONTRIBUTIONS TO THE SYMPOSIUM

LA SECTION DE LA PLANIFICATION URBAINE ET REGIONALE VOUS REMERCIE POUR VOTRE PARTICIPATION ET VOS CONTRIBUTIONS AU SYMPOSIUM

İSTANBUL
MAY 16-17 MAYIS/ MAI

1995

DOÇ. DR. AYKUT KARAMAN

DOÇ. DR. GÜZİN KONUK

PROF. DR. MEHMET ÇUBUK