



**T.C.**  
**Avrasya Üniversitesi**  
**Sosyal Bilimler Enstitüsü**  
**Kamu Yönetimi Anabilim Dalı**  
**Yerel Yönetimler Bilim Dalı**

**İŞYERİ SAHİPLERİNİN PERSPEKTİFİNDEN**  
**KENTLERDE YAYALAŞTIRMA PROJELERİNİ ETKİLEYEN**  
**FAKTÖRLER: ERZİNCAN ÖRNEĞİ**

**Abdulsamet DİNÇ**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Nisan 2017**

**TRABZON**



**İŞYERİ SAHİPLERİNİN PERSPEKTİFİNDEN KENTLERDE YAYALAŞTIRMA  
PROJELERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER:  
ERZİNCAN ÖRNEĞİ**

**Abdulsamet DİNÇ**

**Avrasya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Kamu Yönetimi Anabilim Dalı  
Yerel Yönetimler Programı**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Danışman: Yrd. Doç. Dr. Burak HERGÜNER**

**Nisan 2017**

**TRABZON**

## TEZ ONAY

Kamu Yönetimi Anabilim Dalı, Yerel Yönetimler Bilim Dalı yüksek lisans programı öğrencisi Abdulsamet DİNÇ tarafından Yrd. Doç. Dr. Burak HERGÜNER yönetiminde hazırlanan “**İşyeri Sahiplerinin Perspektifinden Kentlerde Yayalaştırma Projelerini Etkileyen Faktörler: Erzincan Örneği**” başlıklı tez aşağıdaki jüri üyeleri tarafından ..... tarihinde yapılan tez savunma sınavında başarılı bulunmuş ve Yüksek Lisans Tezi olarak kâbul edilmiştir.

Jüri Başkanı

Jüri-Danışman

Jüri

Jüri

Jüri

Avrasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun .....tarih ve ..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

**Enstitü Müdürü**

## ETİK BEYAN

Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini; bu çalışmanın doğrudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel etiğe uygun olarak kaynak gösterildiğini ve alıntı yapılan çalışmalara atıfta bulunulduğunu beyan ederim. ..../...../.....

**Abdulsamet DİN**



## ÖZET

### İşyeri Sahiplerinin Perspektifinden Kentlerde Yayalaştırma Projelerini Etkileyen Faktörler: Erzincan Örneği

Dinç, Abdulsamet. “İşyeri Sahiplerinin Perspektifinden Kentlerde Yayalaştırma Projelerini Etkileyen Faktörler: Erzincan Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, Trabzon, 2017.

Günümüzde gelişen teknolojiyle beraber sayısı artan motorlu araçlar, kent hayatını olumsuz etkilemektedir. Bu probleme çözüm bulmak için yerel yönetimler yıllardır kent planlarında, trafik kurallarında ve ulaşım sistemlerinde birçok düzenlemeler yapmışlardır. Bunların en önemlilerinden olan yayalaştırma, giderek daha fazla önem kazanmaktadır. Fakat kentlerde yıllardan beri var olan yapısal düzeni değiştirmek çok kolay olmadığından, yayalaştırmanın uygulanması da kolay değildir.

Bu çalışmada yayalaştırma yaparken hangi faktörlerin göz önünde bulundurulması gerektiği incelenmiş ve bu faktörlerden hangilerinin yayalaştırmanın yapıldığı bölgedeki işyeri sahiplerinin yayalaştırmaya verdiği desteği etkilediği ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Öncelikle yayalaştırmayla ilgili literatür taranmış ve farklı yayalaştırma türleri incelenmiştir. Buradan yola çıkılarak bir kuramsal çerçeve ve araştırma modeli oluşturulmuştur. Modeli test etmek üzere, 5’li likert ölçeğiyle hazırlanmış bir anket kullanılmıştır. Katılımcıların belirlenmesi için veriyi toplayan kişinin belirli bir alanı seçtiği anket odak (focal) örneklem metodu 161 katılımcıya uygulanmıştır.

Test edilen toplam 6 hipotezden 3’ü kabul edilirken, 3’ü kabul edilmemiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Yayalaştırma, Trafik, Kent, Motorlu Araçlar, Yaya, Yaya Bölgesi

## ABSTRACT

### **The Factors Which Effect Pedestrianisation Projects From The Perspective Of The Owners Of The Business: The Case Of Erzincan**

Dinç, Abdulsamet. “The Factors Which Effect Pedestrianisation Projects From The Perspective Of The Owners Of The Business: The Case Of Erzincan”, Master Thesis, Trabzon, 2017.

Increasing the number of motor vehicles with the improving technology of today effect the urban life negatively. In order to find a solution to this problem, local authorities have been doing a lot of regulations in their urban plans, traffic rules, and transportation system for many years. The pedestrianisation, which is one of the most important of these, has gaining more importance gradually. But because it is not so easy to change existing structural system for many years in urbans, it is not also easy the application of pedestrianisation.

In this study, it was searched which factors must be considered when pedestrianize and it was tried to find out which of these factors effect the support of the owners of the business in the area where is pedestrianized. First of all, the literature, which is related to pedestrianisation and different types of it, was searched. Starting from here, a theoretical framework and researching model was formed. To test the model a survey, which is prepared in 5 point likert scale, was used. Focal sampling method ,which the data collector determine a specific area to choose the participants, was applied to 161 participants.

From the tested hypotheses, 3 of them are accepted, 3 of them are refused.

**Keywords:** Pedestrianisation, Traffic, Urban, Motor Vehicles, Pedestrian, Pedestrian Zone.

## TEŞEKKÜR

Yüksek lisansımın başlangıcından itibaren yaptığım tüm çalışmalarda ve tezimde bana büyük bir akademik destek veren danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Burak Hergüner'e teşekkürlerimi sunuyorum.

Kaynak bulmamda yardımcı olan Yrd. Doç. Dr. Etem Osma'ya ve anketimin hazırlanmasına katkı sağlayan Yrd. Doç. Dr. Yener Özen'e teşekkür ederim.

Ayrıca verdikleri değerli bilgilerden dolayı Erzincan Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürü İkrım Çamur'a ve Kentsel Tasarım Müdürlüğü'ne teşekkür ederim.

Yalnızca tezimi hazırlarken değil yaptığım tüm çalışmalarda ve sosyal faaliyetlerimde beni destekleyen sevgili kuzenim Mustafa Metin Aksakal'a, bu süreçte daima yanımda olan sevgili kuzenim Murat Aydın Mutlu'ya, tez çalışmasında benden yardımlarını esirgemeyen sevgili kuzenim Serkan Dinç'e, tezimin şekillenmesinde bana yardımcı olan değerli öğrencim Merve Halıcı'ya, değerli yorumlarıyla katkıda bulunan ve bana çevirilerimde yardımcı olan iş arkadaşlarım Burcu Gökçe, Yılmaz Cengiz ve Raşit Çıldır'a ve tezime yaptığı katkıdan dolayı değerli arkadaşım İhsan Ercan'a çok teşekkür ederim.

Ayrıca bu süreçte hep yanımda olan tüm aileme ve sevgili arkadaşlarıma, tez yazmanın ağırlığını hafiflettikleri için çok teşekkür ederim.

**Nisan, 2017**

**Abdulsamet DİNÇ**



# İÇİNDEKİLER

	Sayfa
TEZ ONAY FORMU.....	i
ETİK BEYAN.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
ŞEKİLLER.....	ix
TABLolar.....	x
SİMGE VE KISALTMALAR.....	xi

## BİRİNCİ BÖLÜM

### GİRİŞ

1.1. Araştırmanın Soruları.....	5
1.2. Araştırmanın Önemi.....	5
1.3. Araştırmanın Kısıtları.....	5

## İKİNCİ BÖLÜM

### KENTLERİN ORTAYA ÇIKMASI VE TARİHSEL GELİŞİMİ

2.1. Kent, Kentleşme ve Kentlileşme.....	6
2.1.1. Kent.....	6
2.1.2. Kentleşme.....	7
2.1.3. Kentlileşme.....	8
2.2. Kentlerin Ortaya Çıkışı.....	8

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KURAMSAL ÇERÇEVE

3.1. Şikago Okulunun Ortaya Çıkışı.....	13
3.2. Şikago Okulu Öncesi Teorisyenler.....	15
3.2.1. Karl Marx ve Frederich Engels.....	15
3.2.2. Max Weber (1864-1920) .....	15
3.3. Şikago Okulu Teorisyenleri.....	16
3.3.1. Robert Ezra Park (1864-1944) .....	16
3.3.2. Louis Wirth (1897-1952) .....	16
3.4. Çağdaş Kent Kuramcıları.....	17

3.4.1. Henri Lefebvre (1901-1991) .....	17
3.4.2. Manuel Castells (1942- ) .....	18
3.4.3. David Harvey (1935- ) .....	18
3.5. Türkiye’de Kentleşme Süreci.....	19
3.5.1. Cumhuriyet Dönemi Kentsel Gelişim.....	20
3.5.2. 1950-1960 Dönemi Kentsel Gelişim.....	20
3.5.3. 1960-1980 Dönemi Kentsel Gelişim.....	21
3.5.4. 1980 Sonrası Kentsel Gelişim.....	22
3.6. Erzincan'ın Kentsel Gelişimi.....	22
3.7. Kentsel Gelişimin Amaçları.....	23
3.8. Kentsel Değişimin Kente Etkisi.....	26
3.9. Kentleşme Sorunları.....	27
3.10. Kentleşmenin Faydaları.....	28
3.11. Kentleşmenin Yol Açtığı Zararlara Çözüm Önerileri.....	28

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **YAYALAŞTIRMA**

4.1. Yayalaştırma Kavramı.....	30
4.2. Yayalaştırmanın Tanımı.....	30
4.3. Yayalaştırmanın Tarihi.....	32
4.4. Yayalaştırılan Alanların Özellikleri.....	34
4.4.1. Yaya Caddesi.....	34
4.4.2. Yaya Bölgesi.....	35
4.4.3. Yaya Alışveriş Bölgesi.....	35
4.5. Yayalaştırmanın Etkileri.....	36
4.5.1. Çevresel Etkileri.....	37
4.5.2. Ekonomik Etkileri.....	38
4.5.3. Sosyal Etkileri.....	39
4.5.4. Birey ve Toplum Sağlığına Olan Etkileri.....	42
4.5.5. Ulaşım Etkileri.....	45
4.6. Yayalaştırma Çeşitleri.....	45
4.6.1. Tam Zamanlı Yayalaştırma.....	45
4.6.2. Yarı Zamanlı Yayalaştırma.....	46
4.6.3. Trafik Sakinleştirme.....	47

4.7. Erzincan Dörtüyl Yayalaştırma Projesi .....	49
4.8. Araştırma Modelinin Bağımsız Değişkenleri.....	49
4.8.1. Sosyal ve Kültürel Gelişmişlik.....	49
4.8.2. Kentsel Planlama.....	50
4.8.3. Çevresel Gelişmişlik.....	52

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ**

5.1. Araştırmanın Modeli.....	56
5.2. Çalışmanın Hipotezleri.....	56
5.3. Araştırmanın Evreni ve Örnekleme.....	57
5.4. Araştırmanın Veri Toplama Aracı ve Çözümlemesi.....	58

## **ALTINCI BÖLÜM**

### **BULGULAR**

6.1. Katılımcıların Demografik Özellikleri.....	59
6.2. Örneklem Yeterliliği ve Faktör Analizi Uygunluk Testleri.....	59
6.3. Anketin Geçerliliği (Faktör Analizi).....	60
6.4. Anketin Güvenilirliği.....	61
6.5. Korelasyon Analiz Bulguları.....	61
6.6. Anket Sonuçlarının Özeti .....	66
<b>SONUÇLAR VE ÖNERİLER.....</b>	<b>67</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>70</b>
<b>ERZİNCAN DÖRTYOL BÖLGESİNİN YAYALAŞTIRILMASI ANKET FORMU....</b>	<b>74</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>76</b>

## ŞEKİLLER DİZİNİ

	Sayfa
Şekil 1. Erzincan, 2000'li Yıllar.....	23
Şekil 2. Hong Kong.....	26
Şekil 3. New York.....	26
Şekil 4. İstiklal Caddesi, İstanbul, 1930'lu yıllar.....	34
Şekil 5. İstiklal Caddesi, İstanbul, 2000'li yıllar.....	34
Şekil 6. Stroget, Kopenhag.....	35
Şekil 7. Miami Beach Lincoln Mall.....	35
Şekil 8. Taksim Meydanı İstanbul.....	46
Şekil 9. Sai Yeung Choi Street South, Hong Kong.....	47
Şekil 10. Ottawa, Kanada.....	48
Şekil 11. Erzincan Dörtüol (Yayalaştırma Öncesi).....	49
Şekil 12. Araştırmanın Modeli.....	56
Şekil 13. Araştırma Modeli.....	62

## TABLolar DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 1. Katılımcıların Demografik Özellikleri.....	59
Tablo 2. KMO and Bartlett's Test Değerleri.....	60
Tablo 3. Dönüşümlü Faktör Yükleri.....	60
Tablo 4. Değişkenlerin Cronbach's Alpha Değerleri.....	61
Tablo 5. Sayısal Analizler İçin Kullanılan İstatistiksel Metotlar.....	62
Tablo 6. H1 Hipotezine Yönelik Korelasyon Tablosu.....	63
Tablo 7. H2 Hipotezine Yönelik Korelasyon Tablosu.....	63
Tablo 8. H3 Hipotezine Yönelik Korelasyon Tablosu.....	64
Tablo 9. H4 Korelasyonuna Yönelik Korelasyon Tablosu.....	64
Tablo 10. H5. Hipotezine Yönelik Korelasyon Tablosu.....	65
Tablo 11. H6 Hipotezine Yönelik Korelasyon Tablosu.....	65
Tablo 12. Anket Sonuçlarının Özeti.....	66

## SİMGE VE KISALTMALAR DİZİNİ

KMO	Kaiser-Meyer-Olkin
ITS	Akıllı Ulaştırma Sistemleri
SKG	Sosyal ve Kültürel Gelişmişlik
KP	Kentsel Planlama
ÇG	Çevresel Gelişmişlik



# BİRİNCİ BÖLÜM

## GİRİŞ

İkinci Dünya Savaşı sonrası başlayan kalkınma hamleleri birçok ülkeyi gelişmiş ve gelişmemiş diye sınıflandırırken, aynı zamanda küresel tehdit oluşturacak birçok çevresel soruna da sebep olmuştur. Başlangıçta kalkınmayı engellemek için göz yumulan bu sorunlar küresel boyutlara ulaştıkça, kalkınma ile doğa arasında bir denge sağlanması gerektiğini göstermiştir. Bu gereklilik sonucunda ortaya çıkan "Sürdürülebilir Kalkınma" olgusu önem kazanmıştır ve bu olguya 1987 yılında Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nun raporunda doğal kaynakların insan ve doğa arasında dengeli bir şekilde tüketilecek, gelecek nesillerin de ihtiyaçlarını karşılayabilmesine olanak sağlayacak bir şekilde anlam yüklenmiştir (Kaypak, 2011).

Sürdürülebilir kalkınmanın bir unsuru olan ulaşımın sürdürülebilirliği, kent sakinlerinin kent içi ulaşımında hareketlilik ve ulaşım hizmetleri erişilebilirliğinin yükselmesi anlamına gelmektedir. Ulaşımın sürdürülebilirliğin sağlanmasıyla çevreye yararlı ulaşım araçlarının kullanımı ve güvenli bir şekilde seyahat edebilme olanağı doğmaktadır. Sürdürülebilir ulaştırma sisteminin en büyük amaçları arasında, trafikteki motorlu araçların sayısının azaltılması ve seyahat süresinin kısaltılması vardır. Böylece hem trafik sıkışıklığına çözüm bulunurken hem de motorlu araçların olmadığı alanların artırılmasıyla bölgedeki yaya hareketlerinin kolay yapılması sağlanmış olur. Yetersiz yaya kaldırımları ve bisiklet yolları insan hareketlerinin kolayca yapılabilmesinin engellemektedir. Bu açıdan, ulaşım ve trafik düzenlemeleri, taşıma araçlarından daha çok, yayaların kullanımı esas alınarak yapılmaktadır (Akbulut, 2016).

Ulaşımın iki temel problemi vardır. İlki her türlü araçla ulaşımın güç olması, diğeri ise trafiğin kentleri yaşanılmaz bir hale getirmesidir. Fakat unutmamak gerekir ki kentlerdeki ulaşım problemi yeni bir durum olmayıp, uzun zamandır süregelen bir problemdir (Biyela, 2000). 1900'lü yıllara kadar yayalar ve motorsuz taşıtlar tarafından kullanılan sokaklar ve yollar, o zamandan beri motorlu taşıtlara da hizmet etmeye başlamıştır. Önceleri çocukların oyun oynayabildiği, insanların yürüyebildiği, bisiklet sürebildiği, dinlenebildiği kamusal sosyalleşme yerleri olan sokaklar ve yollar, zamanla bu işlevini kaybederek motorlu taşıt izi olarak kullanılmaya başlanmıştır. İnsanlık tarihi içerisinde 100 yıllık kısa bir geçmişi olmasına rağmen motorlu araçlar, kentsel yol

sisteminin fonksiyonunu değiştirerek bu alana hâkim olmayı başarmıştır. Yaya ve bisiklet gibi diğer ulaşım Şekillerine göre daha korunaklı ve hızlı olması bu hâkimiyeti güçlendirmiştir. Fakat bu durum çeşitli sorunlara da sebep olmuştur. Hava, gürültü ve görüntü kirliliği, ulaşım maliyetlerinin artması, trafik kazası oranlarının yükselmesi, beden gücü ile hareketliliğin azalması, kentlerin parçalanması, insanların bireyselleşmesiyle toplumsal bütünlüğün sağlanamaması, kentsel yol ağının bisikletliler ile özellikle yaşlılar, çocuklar ve engelliler olmak üzere tüm yayalar için güvenli mekânlar olmaması bu sorunların en nde gelenleridir (Kaygısız, 2012).

Gelişmiş ülkelerde trafik sıklıklağı ve insanların trafikte harcadığı zamanı azaltmak için karayoluna alternatif olarak ulaşım sistemlerinin kullanılması, yolcu taşıma kapasitesi yeterli olmayan toplu ulaşım araçlarının kent merkezine girişlerinin kısıtlanması, yol ve alanların kullanımının bir bedele bağlanması, toplu taşımada hizmet kalitesinin yükseltilmesi gibi planlamalar yapılmaktadır. Seyahat süresini azaltmak ve trafiğin akışının kolayca yapılabilmesini sağlamak amacıyla ayrılmış, yol veya şeritler dizayn edilmektedir. Ulaşım Şekillerinin ve araçlarının birbiriyle aynı yolu veya şeridi kullanmaları trafik akış hızını düşürmekte, kapasiteyi olumsuz etkilemekte ve ulaşım hizmetlerinin kalitesini düşürmektedir (Akbulut, 2016).

Özellikle gelişmiş ülkelerde, trafik sorunlarının hissedilmeye başlandığı 1970’li yıllardan beri kentsel ulaşım ağı kullanımının temel ulaşım türleri olan yaya, bisiklet, toplu taşım, otomobil arasında dengeli paylaşımının yapılması, kentlerde motorlu araçların hızı ve kullanım oranının kontrol altında tutulması ve bu Şekilde kentsel yaşam kalitesini artırılması hedefiyle bir dizi önlemler alınmaya başlanmıştır. Bu hedefi gerçekleştirmek için uygulanan önemli önem türünden biri de trafiği sakinleştirmeye yönelik yapılan düzenlemelerdir. Avrupa’da 1960’lı ve 70’li yıllarda araç sahibi olma oranlarının hızla artması, özellikle kentlerdeki yol ağının uzunluğunun ve alansal büyüklüğünün artmasına sebep olmuştur. Bu durum da mahalli sakinler ile özellikle yaya, bisikletli, engelli, ocuk gibi kaza olması halinde zarar görme ihtimali yüksek olan korumaya muhtaç kesimi olumsuz etkilemiştir. Kaldırımlar araç yolunu genişletme amacıyla daraltılmış ve daha önceleri bisikletlilerin ve yayalarının kullandığı alanlar iken motorlu taşıt parkına dnşmştir. Bu sorunu çözmek için, önce İsveç’te, daha sonra İngiltere’de yayalar ile motorlu taşıtlara ait olan mekânların birbirinden ayrıldığı meşkn alanların tasarlanması dşnlmştir. Ancak bu yaklaşım da; maliyetlerin artması, bisikletli ve toplu taşımının



zorlaşması ve yalnızca yeni kurulan yerleşimlerde uygulanabilirliği gibi problemlere sebep olmuştur (Kaygısız, 2012).

Ulaşım ve trafik sorunu, hızlı kentleşme, plansız yapılaşma, kontrolsüz büyüme kent açısından ciddi sorulara neden olur. Belirli bölgelerdeki trafik yoğunluğu ve sıkışıklığı insanların rahat bir yaşam sürmesini engellemekte, trafikte harcanan zamanı artırmakta ve çevre üzerinde olumsuz etkilere sebep olmaktadır. Günümüzde ulaşım araçlarının sebep olduğu kirlilik çevresel sorunların temel kaynağı olarak gösterilmektedir. Motorlu taşıtların sebep olduğu emisyon miktarının artmasıyla çevre kirliliği yüksek oranlara çıkmaktadır. Özel taşıt kullanımı oranlarındaki artış doğal alanlara zarar vermekte, hava kalitesini olumsuz etkilemekte ve ortamda gürültüye sebep olmaktadır. Araç gürültüsünün temel sebepleri motor, egzoz, korna sesi ve sürtünmedir. Güçlü ve ağır araçlar diğer araçlara oranla bu etkilere daha fazla sebep olmaktadır. Plansız ve kontrolsüz kentsel büyüme, ulaşım ve çevre sorunlarının da temel sebebidir. Nüfus artışıyla birlikte kentlerin dışı doğru büyüyerek genişlemesi ve yerleşim alanlarının yayılması, kent içi seyahat maliyetlerini artırmaktadır ve uzayan seyahatler ulaşımın toplumsal maliyetlerinden biri haline gelmektedir. Mesafelerin uzaması ve yapılan yolculuk sayısının artmasıyla kentlerin bazı kesimlerinde kent içi seyahat, kentler arası seyahatten daha uzun zaman almaktadır. Ayrıca düzensiz ve kalitesiz yerleşimler, kamu hizmetleri ve toplu taşıma hizmetlerine erişim açısından zayıf durumdadır. Fakat kent merkezine toplu taşıma ile ulaşımın uzun sürmesi, insanları bireysel olarak yolculuk yapmaya yönlendirmektedir (Akbulut, 2016).

Ulaşım hareketlerinin olumsuz çevresel etkileri olarak trafik sıkışıklığı, kaza, zaman kaybı, gecikme ve stres gösterilebilir. Trafik sıkışıklığı, kent yaşamındaki hareketleri kısıtlayan ve insan ilişkilerini zayıflatan en temel faktörlerden biridir. Ulaşımın altyapı yetersizlikleri, gereksiz kaynak kullanımı, toplu taşımacılığa gereken önemin verilememesi gibi faktörler, kentsel ulaşım sorunlarının ana sebeplerindedir. Yetersiz kapasitedeki toplu taşıma araçları ile taksi ve minibüslerin yolcu almak için trafiğe karışmaları ve yavaş hareket etmeleri trafik sıkışıklığına sebep olmaktadır. Bununla birlikte, sürücülerin kent içi trafiğinde araçlarını park etmek için harcadıkları zaman, ulaşımındaki akışını ciddi oranda azaltmaktadır. Karayolu ağlarının ve yol kapasitesinin yetersizliği, trafikte artan araç sayısı, trafik sıkışıklığının en temel nedenidir. Trafik tıkanıklığı, insanların işe gidiş geliş saatlerinde, kent merkezlerinde ve yerleşimin yoğun olduğu bölgelerde daha fazla görülmektedir. Yaya etkinlikleri ve hareket alanları

kısıtlanmakta olup kent merkezindeki alışveriş, kültür ve eğlence yerlerine ulaşım güçleşmektedir. Kent içi ulaşımında artan araçlar için gerekli olan otopark eksikliği ve kent içinde yasadışı olarak arabaların yol kenarlarına park edilmesi yolların kapasiteleri ile araç ve yaya hareketini kısıtlamaktadır. Yolcular için kurallara uygun bir şekilde duraklarda olmaması, diğer araçlar açısından ulaşımı zorlaştıran bir nedendir. Duraklara varmak için katedilen yürüme mesafelerinin fazla olması, otobüs ve minibüs güzergâhlarının uzun olması kent insanını bireysel araç kullanmaya iten başlıca sebeplerdir (Akbulut, 2016).

Kentsel ulaşım planlaması için ön koşul çok sayıdaki parametrelerin ve faktörlerin bilinmesidir. Bunların arasında, insan hareketleri merkez olarak ele alınmaktadır. Bu uygulama yürüyüş yolu, bisiklet yolu, demiryolu ağları ve park alanları şeklinde geniş ulaşım altyapısı gerektirir. Alt yapının inşası ve geliştirilmesi trafik sisteminde yeni kullanım alanları oluşmasını sağlar. Planlama alternatif kavramlarla, sistematik bir düzen getirerek bu karmaşık durumun üstesinden gelinmesi açısından önemlidir. İnsanların planlanmış önlemlere farklı şekilde gösterdikleri tepkilerden doğan uyuşmazlık trafik planlama sisteminin doğasında vardır. Planlama bir yandan insan davranış biçimlerini etkilemek zorundayken diğer yandan da onların davranış şekillerine uyum sağlamak zorundadır. Bir taraftan planlama, insanların hareketlerini düzene sokmalı diğer taraftan yapılan planlamaya adapte olmalarını sağlamalıdır (Kincl ve Matos, 2015).

Türkiye kentsel ulaşımında, şahsi araç kullanımının yüksek olduğu ülkelerdendir. Şahsi araç kullanımındaki artış, kent merkezlerinde park yerlerinin kapasite olarak yetersiz kalmasına yol açmıştır. Ülkede karayolu ulaşımı, bu alanda kurumsallaşmanın olmadığı ve rekabetin fazla olduğu bir alandır. Genel olarak motorlu toplu taşıma araçlarının hizmet kalitesi, hız, sefer aralığı, konfor, güvenilirlik ve güvenlik bakımından bir hayli yetersiz kalmaktadır. Karayolunda seyreden ağır taşıt oranının yüksek olması trafik güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Türkiye’de, kent içinde deniz taşımacılığı ülkenin belirli kentlerinde yapılabilmektedir. Raylı taşımacılığın olmadığı kentlerde, minibüs ve belediye otobüsleri yolcu talebini karşılayamamaktadır. Türkiye’de kentler için yapılan ulaşım planlamalarında bütün ulaşım şekillerini göz önünde tutan bir yaklaşımla araştırmalar yapılmaktadır. Fakat genel olarak bu yaklaşım raylı sistem ve rota olarak sınırlı kalmaktadır. Otobüs sistemi ve yol ağını etkili kullanmak için, yaya ve bisiklet kullanımını arttırmaya yönelik öneriler yeterince dikkate alınmamaktadır (Akbulut, 2016).

Türkiye, son iki yüz yıldır toplumsal, son yüz yıldır ise mekânsal değişim sürecindedir. Osmanlı'da bu değişim batılılaşma olarak adlandırılmaktayken, Cumhuriyetten sonra çağdaşlaşma olarak adlandırılmaya başlanmış ve içeriğinde değişiklikler olmuştur. Bu durum, bugüne kadar kültürel değişimle birlikte gelmiş ve kentsel değişimin fiziksel yönünü etkilemiştir (Ulu ve Karakoç, 2004).

### **1.1. Araştırmanın Soruları**

Bu çalışmanın ana araştırma sorusu şu şekildedir: Kentlerde yayalaştırma uygulamasını etkileyen faktörler nelerdir? Bu çalışmanın alt soruları şunlardır:

- İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile kentsel planlamasına olan inancı arasında pozitif korelasyon var mıdır?
- İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin kentsel planlamasına olan inancı ile çevresel gelişmişliğine olan inancı arasında pozitif korelasyon var mıdır?
- İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı arasında pozitif korelasyon var mıdır?
- İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında pozitif korelasyon var mıdır?
- İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin kentsel planlamasına olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında pozitif korelasyon var mıdır?
- İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdikleri destek arasında negatif korelasyon var mıdır?

### **1.2. Araştırmanın Önemi**

Bu çalışma yayalaştırma uygulamasıyla ilgili yeterli kaynak olmadığı için literatür eksikliğini gidermeyi amaçlamaktadır. Yayalaştırmayla ilgili daha sonra yapılacak çalışmalara kaynak olması ve bu uygulamayı yapacak olan yerel yönetimlere yol göstermesi açısından önemlidir.

### **1.3. Araştırmanın Kısıtları**

Araştırmanın kapsamı Erzincan Dört Yol bölgesi olarak belirlenip, bu bölgede yapılacak olan yayalaştırma uygulamasından etkilenecek işyeri sahiplerinin görüşleri ile sınırlıdır. Çalışmanın genelleştirilmesi durumunda bu konunun dikkate alınması gerekmektedir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### KENTLERİN ORTAYA ÇIKMASI VE TARİHSEL GELİŞİMİ

#### 2.1. Kent, Kentleşme ve Kentlileşme

##### 2.1.1. Kent

Kent, kentsel yerleşim yerlerinin genel adlandırılmasıdır. Sanayi devrimiyle birlikte hızla gelişen kentlerin yapısındaki değişimler, kent kavramının tanımlanmasında da değişikliğe neden olmuştur. Yapısı itibariyle içerisinde yaşayan insanların tarım ve hayvancılık dışındaki faaliyetlerle de uğraştığı bir yerdir. Tek bir kent tanımı olmayıp "cite", "polis", "medine" ve "kent" gibi kelimeler de kenti tanımlamaktadır (Başaran, 2007). Kendine özgü nitelikleri bulunan, insanların kendi aralarında örgütlendikleri toplumsal yerleşim birimidir. Gelişmiş iş bölümleri ve giderek önemi artan kitle iletişim araçları vardır fakat toplumsal çatışmalar meydana gelmekte ve akrabalık ilişkileri zayıflamaktadır. Kendi kendini yöneten ve bir arada bulunan insanlardan oluşmaktadır. Ekonomisinde tarımsal etkinlikler azalmıştır, ticaret, sanayi ve hizmet sektörü önem kazanmıştır (Kaypak, 2013).

Ayrıca kent, sahip olduğu iklim, toprak, su, doğal yapı, insan, hayvan ve bitki gibi faktörlerden oluşur ve bu faktörlerin niteliğine göre tanım ve karakter kazanır. Çevreyi oluşturan doğal, kültürel, tarihi, estetik ve görsel unsurlar da çevresel değerlerdir (Erdoğan, 2006). Kırsal alanlardaki gibi doğurganlık oranının yüksek olmadığı ve aile yapısının genellikle anne, baba ve çocuklardan ibaret olduğu, dinamik yerleşim yerleridir. İçerisinde yaşayan insanların ortak yaşamlarından meydana gelen ve yaşam tarzlarıyla şekillenen tüm mekânlardır. Bununla birlikte tarihi, sosyal, kültürel, siyasi, ekonomik vb. niteliklere de sahip olan yerlerdir (Başaran, 2007).

Eğer iyi idare edilirse şehirler, ekonomik ve sosyal kalkınma için önemli fırsatlar sunar. Şehirler her zaman ekonomik büyüme, yenilikçilik ve istihdam için odak noktası olmuştur. Aslında, birçok şehir tarihsel olarak nakliye veya ham madde temini bakımından bazı doğal avantajlar sayesinde gelişip büyümüştür. Şehirler, özellikle de başkentler, modern üretim faaliyetlerin büyük çoğunluğunun gelişmekte olan dünyada yoğunlaştığı ve istihdam olanaklarının büyük çoğunluğunun bulunduğu yerlerdir. Kentler ayrıca, kadınların işgücüne katılımının en fazla olduğu, genel sağlık ve refah, okuryazarlık, kadın statüsü ve sosyal hareketlilik göstergelerinin en yüksek olduğu modern yaşam

merkezleridir. Son olarak, kentler; müzeler, sanat galerisi, sinema endüstrisi, tiyatrolar, moda evleri ve diğer önemli kültür merkezlerine ev sahipliği yapan önemli sosyal ve kültürel merkezlerdir (Cohen, 2006).

Kentler, yüksek nüfus yoğunluğunu azaltmak ve insanın yerel ekosistemler üzerindeki etkisini en aza indirmek için uygun yerleşim alanlarıdır. Bu yoğunluk, kişi başına düşen altyapı ve temel hizmetler sağlama maliyetinin daha düşük olması anlamına gelir ve birçok şehirde bulunan yüksek kentsel yoksulluk oranlarına rağmen şehir sakinleri için, ortalama olarak kırsal alandaki insanlara kıyasla temizlik, elektrik, su gibi diğer temel kamu hizmetlerinin yanı sıra sağlık hizmetleri ve eğitime daha iyi bir erişim sağlar (Cohen, 2006). Kentle ilgili tanımlamalarda birbirlerinden farklı ölçütler ve kıstaslar esas alınmakla birlikte genel olarak bu ölçütler “yönetimsel sınır, nüfus, ekonomik ve sosyolojik” olarak sınıflandırılabilir. Kent ile ilgili yönetimsel bir tanımlama yapılacak olursa; kent belediye sınırları içerisinde kalan nüfusu kentli nüfus olarak kabul edilebilir. Nüfus ölçütü dikkate alındığında ise; kent nüfusu 2000'den fazla olan yerleşim yerleri olarak tanımlayabiliriz. Ekonomik açıdan baktığımızda kentler nüfusunun çok az bir kısmının tarımla uğraştığı birimlerdir. Sosyologların tanımlamalarına göre ise kent; toplumsal bakımdan benzer olmayan bireylerden oluşan, iş bölümü ve uzmanlaşmanın gelişmiş olduğu, nüfus yoğunluğu fazla olan yerleşimler olarak tanımlanır. Görüldüğü üzere kentin tanımlamasında genel olarak 2 temel yaklaşımdan bahsedilebilir. Bunlar; kültürel öğelere ağırlık veren tanımlamalar ile sosyo-ekonomik açıdan yapılan tanımlamalardır (Niray, 2002).

### **2.1.2. Kentleşme**

Kentleşme dar anlamı itibarıyla kentin sahip olduğu nüfusun artmasıdır. Köyden kente göç kentsel nüfusun artmasının temel nedenidir. Gelişmekte olan ülkelerde bu göç, daha büyük kitleler halinde gerçekleşmektedir. Fakat kentleşme, nüfus hareketliliği ya da kentlerin büyümesi olmayıp, toplumun ekonomik ve toplumsal yapısı arasında güçlü bir ilişkiye sahip olan bir kavramdır. Sonuç olarak kentleşme, sanayileşme, ekonomik gelişme, toplum yapısındaki değişim ve uzmanlaşma sonucu ortaya çıkan nüfus birikim süreci olarak tanımlanmaktadır (Başaran, 2007).

### 2.1.3. Kentlileşme

Kentlerde yaşayan insanlara "Kentli" denmektedir. Fakat kentlerde yaşayan insanların hepsi kent hayatına uyum gösterememiştir. Köylerden kentlere göç etmiş bazı insanlar geçmiş alışkanlıklarından vazgeçemedikleri için kent hayatının düzenine uyum sağlayamamışlardır. Kentleşme, insanlar arasındaki iş bölümü ve uzmanlaşmadan oluşur. Toplumsal değişimler kentleşme ile birlikte meydana gelir. Gelişmişlik düzeyinin en önemli ölçütü olan sanayileşme kentleşmenin önemli bir unsurudur (Kaypak, 2013).

Ayrıca geçimini tarım ve hayvancılık dışında başka bir yoldan sağlayan, kent kültürüne adapte olmuş kırsal yaşam tarzından kentsel yaşam tarzına geçmiş ve kentte ikamet etmeye başlamış kimseye de kentli denir. Kentte yaşayan insanlar ve kente sonradan göç edenler kent kültürünü, davranış biçimlerini, kente özgü düşünme biçimini ve yaşam tarzını benimser (Başaran, 2007). Kentlileşme bireyin geçimini tamamen kentte veya kente ait işlerle sağlamaya başlamasıdır. Kır kökenli insanların farklı farklı meselelerde kentlilere ait tutum ve davranış şekillerini benimsemesidir. (Ulusoy ve Vural, 2001).

### 2.2. Kentlerin Ortaya Çıkışı

Kentleşmenin ilk olarak ne zaman ortaya çıktığı konusunda farklı görüşler vardır. Bunlardan en yaygın olanı, kentlerin Mezopotamya ve Mesoamerika (Orta Amerika)'da ortaya çıkmasıdır. Ayrıca Çin'deki Huang Ho nehri vadisi ve Kuzey Hindistan'daki Ganj Nehri vadisi civarlarının kentlerin ortaya çıkıp geliştiği yerler olduğu bir diğer görüştür. Nüfus olarak kıyaslandırıldıklarında bugünkü kentlerden çok daha küçük yerlerdi. Doğu Avrupa'daki ilk kentleşme hareketleri M.Ö. 3000 ile 2000 yılları arasında ortaya çıkmıştır. Bu kentleşme hareketleri arasında gemi teknolojisi ve para basımı olarak gösterilebilir. Bu gelişmelerin de Roma ve Yunan İmparatorluklarının doğmasına sebebiyet verdiği söylenebilir. Sanayileşme öncesi M.Ö. 400 ile 100 yılları arasında Roma nüfusunun 650.000, Patna nüfusunun 350.000, Babylon nüfusunun ise 250.000 kişi olduğu tahmin edilmektedir. Orta Çağda artan kent sayısına rağmen nüfuslarının çok fazla olmadıkları görülmüştür. 1850'li yıllara kadar insanların büyük kısmı kırsal alanlarda yaşamaktaydı. Sanayi Devrimi'nin tarımsal üretimde makine kullanımını artırması, endüstri ve imalattaki gelişmişliği sağlaması kentleşme sürecini hızlandırmıştır. 1950'den sonra kentleşme en hızlı dönemine girmiştir. Bu dönemde nüfusu 500.000 üzerindeki kentlerde yaşayan insan

sayısı 245 milyon iken, 2014 yılına gelindiğinde 1 milyar 943 bin kişiye çıkmıştır (Ulusoy ve Akdemir, 2014).

İlk kentler toplumların örgütlenme şekline bağlı olarak üretilen mal varlıkların toplandığı yerlerde ortaya çıktığı ileri sürülebilir. Bu doğrultuda neolitik yerleşim yerleri kent olarak sayılmamaktadırlar. Devlet yapılanmasının görüldüğü ve kentlerin ilk ortaya çıktığı dönem Kalkolitik Çağ olarak bilinmektedir. Mezopotamya bu dönemde Anadolu'da ortaya çıkmıştır. Türkiye'de Neolitik Çağ'a ait birçok kentin olduğu yapılan arkeolojik çalışmalarla belirlenmiştir. Diyarbakır Ergani'deki Çayönü, Urfa Nevali Çöri, Akarçaytepe ve Teleilat, Konya Çatalhöyük, Aksaray Aşıklı Höyük, Burdur'daki Hacılar ve Höyücek, Bursa Akçalar Aktopraklık Höyük ve Bursa İznik Ilıpınar, İstanbul Pendik ve Kırklareli Aşağı Pınar Türkiye'deki Neolitik Çağ'a ait ilk yerleşim yeri örneklerindedir (Deveci, 2013).

Kentler ortaya çıktıkları andan itibaren gelişme ve değişimin taşıyıcısı olmuşlardır ve yararlı işlevlerinden dolayı desteklenmişlerdir. Toplumsal hayatı etkileyen devrimlerden ilki Tarım Devrimi, diğeri ise Sanayi Devrimi'dir. Tarım Devrimi ile birlikte insanlar yerleşik hayata geçmişler ve köyler ve kentler ortaya çıkmıştır. Sanayi Devrimi'nden sonra ise göçler artmış ve modern kentler ortaya çıkmıştır. Tarihçiler açısından kentlerin ortaya çıkması uygarlığın doğuşudur. Çünkü tarıma dayalı köy toplumlarından, kent toplumlarına doğru bir geçiş olmuştur. Kentler, kamusal yaşam alanları olmaları yanında kendine özgü yapıya sahiptirler. İnsanlar, tarım uygarlığını izleyen sanayi uygarlığından sonra bilgi uygarlığı ile karşı karşıya gelmişlerdir. Bilim ve teknolojiye hızlı gelişmeler bu bilgi uygarlığına geçildiğini göstermektedir. Bilgi toplumunun yapısal özellikleri sanayi toplumunun yapısal özelliklerinden farklıdır ve bilgi toplumu tüm dünyayı etkisi altına almıştır. Bilgi toplumu "Bilgi Çağı" veya "Sanayi Devrimi Sonrası Toplumu" olarak adlandırılmaktadır (Kaypak, 2013).

Kentin kökenleri toprağı işlemenin bulunuşuna ve özellikle tarımda hayvan gücünün kullanılmaya başlanmasına dayanmaktadır. Tarımda uğraşan köylülerin sayısında zamanla meydana gelen artış önemli bir noktaya ulaştığında kent olarak adlandırılmaya hak kazandıkları söylenebilir. Yakındoğudaki toplumların İÖ. 4000 yıllarından sonra madenleri tanınmalarıyla tarım dışında uğraşı olan bir nüfus ortaya çıkmıştır. Artan gelirlerin muhasebesini tutmanın zorlaşması, yeni yazı ve rakam düzeneklerinin

gelişmesine de yol açmıştır. İkinci devrimle beraber artık, ticaret ilişkileri de oldukça gelişmiş ve kentlerde pazarlanan ürünlerin çeşitliliği artmıştır. Kendi kendine yeterli besin üretiminden dış ticarete dayanan ekonomiye dönüşüm, nüfusun artmasına ve “Kentsel Dönüşüm” olarak tabir edilen ikinci devrimin yaşanmasına neden olmuştur. Avrupa'nın Orta Çağ'daki ekonomik gelişiminde ise Roma İmparatorluğu'nun ve Akdeniz'in kendine has niteliklerinin etkisi görülmektedir. Uzunca bir süre içe kapalı, para kullanımı olmadan toprağa bağlı olarak işleyen Avrupa ekonomik yaşamı; tarımsal üretimde geliştirilen yeni tekniklerle canlanmış ve bölgede ticari hayat gelişmiştir. Gelişen ticaret, iklimin ılımanlığı, salgın hastalıkların kontrol altına alınması ve serflik kurumunun biterek kölelerin de aile kurmaya başlamalarıyla birlikte, nüfusun çarpıcı bir şekilde artmasına bağlı olarak şehirlerin çoğalmasına yol açtı. Ortaçağ boyunca kilisenin her türlü engellemelerine karşın Batı Avrupa önceki çağların ve medeniyetlerin birikimlerini öğrenmeyi ve bunu içselleştirip geliştirmeyi çok iyi başardı. Böylelikle de bugünkü uygarlığın temeli olan Sanayi Devrimi'ni gerçekleştirdi (Niray, 2002). Toplumsal ve kültürel yapının yeniden şekillenmesine sebep olan Sanayi Devrimi modern kentlerin en temel ortaya çıkış sebebidir. Günümüz kentleri modernliğin, bilimin, uygarlığın ve teknolojinin ilerlemesi sonucunda daha da gelişmektedirler. Batılı sanayi toplumlarında kırsal yerleşme günden güne azalmaktadır. Çünkü kentleşme insanlara daha çekici gelmektedir ve daha serbest bir ortam sunmaktadır (Kaypak, 2013).

Makinelerde buhar gücünün kullanılması Sanayi Devrimi'nin en büyük atılımıdır. Sanayi ve teknoloji alanındaki ilerlemeler 18.yy'a gelindiğinde büyük kitleleri sanayi alanına doğru çekmiştir. Bu durumun nedeni olarak ise salt teknolojik ilerlemelerin değil beraberinde sosyo-ekonomik faktörlerinde önemli olduğunu kâbul etmek gerekir. Özellikle İngiltere'de 16.yy'ın sonlarından itibaren ortaçağın köylü toplumunun yıkılması ve köy ekonomisinin ortadan kalkmasıyla köylü farklı noktalara itilmiştir. Kırın itici gücünün etkisiyle oluşmuş olan bu süreç bir süre sonra kentte belirli bir grubun doğmasına sebep olmuştur. Özellikle 19.yüzyılda hızlı bir şekilde kente göç eden işçi ve işsizler, eski kentlerin dışına kurulan büyük fabrikaların etrafında yerleşmeye başlamışlardı. Yaygınlaşan demiryolları ağı bir yandan enerji ve ham madde ihtiyacına kolaylıkla ulaşmayı sağlarken bir yandan da geçtiği bölgeleri endüstri merkezlerine dönüştürüyordu. Bugün hala yaşanan birçok dönüşümün ardından kentin temel özelliklerinden bazıları şöyle sıralanabilir:



- Geçmişte kentlerin sahip olduğu siyasi ayrıcalıklar kalkmıştır. Bugün kırsal ve kentler aynı siyasi haklara sahiptirler.
- Günümüzdeki modern kentlerin sınıf yapısı hukuki ayrımlara dayanmaz.
- Siyasi anlamda kentler artık sadece yerel özerkliğe sahip bir merkez durumundadırlar (Niray, 2002).

Birleşmiş Milletler'in, aşırı açlığın ve yoksulluğun giderilmesine yönelik 1000 yıllık kalkınma hedefini başarmak büyük ölçüde, gelişmekte olan ülke hükümetlerin şehirlerini ne kadar iyi yönettiklerine bağlıdır. Şehirler şu anda dünya nüfusunun neredeyse yarısına ev sahipliği yapmakta ve önümüzdeki 30 yılda da küresel nüfusta 2 milyardan fazla insan artışının, gelişen dünyada kentsel alanlarda olması beklenmektedir. Böylece, kentsel ve kırsal alanlar arasında eşit bölünen nüfus, gelişmekte olan dünyada geçmiş 30 yılda olan nüfus artışının mekânsal dağılımından belirgin bir şekilde ayrılmaktadır. Şimdiye kadar tarihte, dünya kentleşme seviyesi ve dünyanın en büyük şehirlerinin sayısının ve büyüklüğünün bir benzeri görülmemiştir. Mevcut veriler, dünyanın fakir ülkelerinde çok sayıda kent yoksulluğunun, genel kentsel nüfus artış hızından daha hızlı arttığını göstermektedir. Gelişmekte olan ülkelerdeki hızlı kentsel büyüme ciddi bir şekilde kentteki çoğu vatandaş için yeterli temel hizmet sunma kapasitelerini aşmıştır. Yine de her yıl şehirler, artmakta olan yerli nüfusla birlikte gecekondulaşma ve gecekondulu şehirlerinin sayısını arttırarak kentsel tıkanıklık ve yayılma sorunlarını kötüleştirmekte ve yerel makamların temel altyapıyı iyileştirme ve gerekli hizmetleri sunma girişimlerini engelleyen yeni göçmenleri cezbetmektedir (Cohen, 2006).

Batılı ülkelerde 19.yy'da sanayileşme ile başlayan kentleşme serüveni Türkiye ve gelişmekte olan diğer ülkelerde özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde hız kazanmıştır. Bu noktada kentleşme olgusunun önemini ve ortaya çıkış nedenini kısaca şöyle açıklayabiliriz:

- Kentleşme olgusu tarım ve sanayide meydana gelen değişimlerin ortaya çıkardığı bir sonuçtur.
- Kentleşme aynı zamanda sadece bir sonuç olarak kalmamakta toplumsal değişme sürecini de etkileyen bir öge olmaktadır.

Kentleşme olgusunun çok yönlü olması ve pek çok tanımının bulunmasına karşılık en genel anlamda kentleşme sanayileşmeye ve ekonomik gelişmeye bağlı olarak kent sayısının artması ve mevcut kentlerin büyümesi sonucunu doğuran, iş bölümü ve uzmanlaşma yaratan bir nüfus birikimi olayıdır. Bu noktada karşımıza kentleşme sürecinin sosyal ve kültürel boyutu olarak da ele alabileceğimiz “kentlileşme” kavramı çıkmaktadır. Kentlileşmeyi; birey ölçeğinde gerçekleşen psikolojik yönü ağır basan bir değişim süreci olarak tanımlayabiliriz (Niray, 2002).

Günden güne artan kentli sayısı dolayısıyla endüstrileşme, kentleşme odaklı olmaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde nüfus dengesiz ve kontrolsüz bir şekilde kentlerde toplanmaya başlamıştır. Gelişmiş ülkelerde kır yaşamı ile kent yaşamı daha dengeli bir şekilde yaşanırken, gelişmekte olan ülkelerde bu denge bir hayli bozulmuştur. Bu farklılığın sosyal, politik, ekonomik ve kültürel alanlarda da ortaya çıktığı görülmektedir (Tatlıdil, 2009).

Günümüzde postmodern toplumlar oluşmakta ve bu oluşum toplumların, geleneksel değerlerini terk etmelerine ve yenilikler yapmalarına ortam hazırlamaktadır. Dünyada yaşanan büyük değişimler siyasal ve sosyal hayatı da etkilemektedir. Teknolojide yaşanan yenilikler ise toplumları birbirine yaklaştırmaktadır. Bu gibi değişiklikler toplumları etkileyen köklü dönüşümlere sebep olmaktadır. Bu dönüşümler, insanların yeni yaşam alanı olan kentlerde meydana gelmektedir ve ekonomik, sosyal, kültürel faktörlerle yakından ilgilidir. Kentleşme ile beraber modernizm ve postmodernizm olguları ön plana çıkmaktadır (Kaypak, 2013).

Türkiye'de ise kent ve kente ait formlara yönelik yaklaşımlarda son 50 yılda büyük bir artış gözlenmiştir. Bununla birlikte ortaya çıkan bu ivmenin batılı ülkelerin yaşadığı süreçten farklı olduğu da yadsınamaz bir gerçektir. Sonuç olarak kentleşme hareketlerinin asıl başlangıç noktası olarak Sanayi Devrimi kabul edilmektedir. Kentler sadece iş imkânı açısından değil sundukları diğer hizmetlerle de cazibe merkezi haline gelmiştir. Tüm bu olumlu şeylere rağmen kentleşme bir süre sonra bir takım sorunlar da meydana getirmiştir. İşçiler için kışlalara dönüşmüş fabrikalar, yaşanan konut sıkıntısı, hava ve su kirliliği ve atık maddeler kentin önemli sorunlarından bazılarıdır (Niray, 2002).

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### KURAMSAL ÇERÇEVE

#### 3.1. Şikago Okulunun Ortaya Çıkışı

Sosyal bilimciler kentsel yaşam ile ilgili birbirine zıt fikirler ileri sürmüşlerdir. Bazılarının uygarlaşmış bir ahlak, yenilik, hareketlilik, gelişme, ilerleme, özgürlük ve mutluluk kaynağı olarak değerlendirdiği kentler, diğer sosyal bilimciler tarafından saldırgan, güvenli olmayan, suç, şiddet ve ahlaki yozlaşmanın olduğu mekânlar olarak değerlendirilmiştir (Özyurt, 2007).

18. yy'da gerçekleşen sanayi devrimi, kentlerin dengesizce büyümesine yol açmış ve insanlara kötü yaşam koşulları oluşturmuştur. Modern devletler gelişen sanayinin büyüyen işçi sınıfı üzerinde yaratabileceği siyasal tehditleri ve sömürü sonucu çıkacak kötü sosyal sonuçları erken fark edip, kentleşme politikasını hükümet politikası haline getirmişlerdir. Devletlerin, sosyalistlerin, muhaliflerin ve planlamacıların ortak noktası, sanayi toplumu, rasyonel iş örgütlenmesi, hijyen, sağlıklı ve planlı bir çevre ve eğitim gibi alanlar olmuştur. Yönetilmesi, planlanması ve değiştirilmesi gereken toplum artık bir bilim dalı olmuştur ve sosyolojinin temelleri atılmıştır. Bu temel 19. yy'da atılmış olup ilk defa 1838'de Comte tarafından kavramsallaştırılmıştır. Karl Marx, Ferdinand Tönnies, Max Weber klasik sosyal bilimin kuramcıları olup, kent sosyolojisinin kuramsallaşmasında büyük rol oynamışlardır. Marx, şehri ağırlıklı olarak mülkiyet ilişkileri ve sınıflar olarak incelemiştir. Tönnies ise cemaat ve cemiyet kavramları ile kırsal topluluk ve kentsel topluluğun ana farklılıklarını göstermiştir. Max Weber ise içlerinde kent olgusuna en çok değinen kişi olmuştur. Fakat kent olgusunun geniş bir şekilde ve bütüncül olarak ele alınması ve kent sosyolojisinin kuramsallaşması Şikago Okulu ile olmuştur. Kent sosyolojisi çerçevesinde daha sonrada gelişecek bütün kent kuramlarının referansı haline gelmiştir (Serter, 2013).

Şikago Okulu, Şikago Üniversitesi Sosyoloji Bölümü tarafından 1. Dünya Savaşı'ndan 1930'lu yıllara kadar kent odaklı yapılan çalışmalara verilen genel isimdir. Bu okulun gelişip ilerlediği yer olarak Şikago Üniversitesi görülmektedir (2011, Kaya).

Şikago Okulu teorisyenleri kenti, bir araştırma laboratuvarı olarak görüp nitel araştırma yöntemiyle ele almışlardır. Doğal ve kentsel çevre arasında temel bir ilişki kurarak karmaşık sosyal yapıları, dinamik süreçler olarak kabul etmişlerdir. Şikago okulu

temel anlayışına göre, canlılar dünya üzerinde sistematik bir şekilde yayılmışlardır. Farklı türler arasında sağlanan dengenin temel sebebi budur. Şikago Üniversitesi bağlantı sahibi yazarlardan Robert Park, Ernest Burgess ve Louis Wirth sosyolojideki kuram ve araştırmalarıyla yeni fikirler geliştirmişlerdir. Kente dair geliştirilen bu fikirlerin en önemlileri olarak Park'ın Ekolojik yaklaşımı ve Wirth'in kentliliği bir yaşam biçimi olarak görmesi kabul edilebilir (Güllüpnar, 2013).

Comte ve Spencer'a göre insan toplulukları da doğal dünyayı yöneten yasalar gibi yasalarla yönetilir ve böylece toplumsal olgular belirlenebilir. Ekolojik görüşe göre, kent farklı ve zıt sosyal unsurların olduğu bölgelerin bir haritasıdır. Kenti ilk defa tek başına bir olgu olarak inceleyen Şikago Okulu'nun teorik temelini Darwin, Comte ve Spencer'ın fikirleri oluşturmuştur ve daha sonra Weber ve Tonnies gibi Alman sosyologlar düşünsel yapısını geliştiren kişiler olmuşlardır (Serter, 2013).

Marx ve Engel, kent analizini toplumsal değişim kuramlarına göre yapmışlardır. Marx, Weber ve Simmel kenti ayrıntılı olarak tek başına incelemeyip toplum hayatındaki diğer faktörleri göz önünde bulundurarak ele almışlardır. Simmel, Durkheim, Weber ve Wirth kentlerin toplumların duygularının yok olmasına sebebiyet verdiğini öne sürmüşlerdir. Kentleşme hızının artması ve büyük şehirlerde toplanan nüfusun topluluk duygusunu yok ettiğini ve kaynaşmayı engellediğini savunmuşlardır. 1920'li yıllarda kentin tek başına bir olgu olarak ele alınması ilk olarak Şikago Okulunda gerçekleşmiştir. Kent sosyolojisinin Şikago'da meydan çıkması, kentin sosyal araştırma konusu olarak ele alınması ile olmuştur. Bu okulun teorisyenlerinde olan Park ve Wirth, Amerika'nın büyüyen kentlerini niteliksel olarak sosyolojik açıdan incelemişlerdir. Karl Marx ve Frederich Engels kenti tek başına bir olgu olarak pek fazla ele almamışlardır (Güllüpnar, 2012).

Kuzey bölgesinin zenginleşmeye başladığı ve ABD'nin bir cazibe merkezi haline geldiği bu dönemde Şikago, modernliğin temsil edildiği bir yer ve ABD'nin imajını yansıtan somut bir form olarak ortaya çıkmıştır. Dünyanın her yerinden insanların ziyaret ettiği bir kent haline gelmiştir. Bu şekilde yaşam standartları ve çalışma koşullarıyla cazip bir konum olmuştur. Kendi yurtlarında sahip olmadıkları haklara ve yaşam koşullarına ulaşmak isteyen güney bölgelerindeki siyahiler için yoğun bir şekilde göç edilen bir yer olmuştur. Çünkü eski yurtlarında yaşam koşulları oldukça kötüydü ve yeterli seviyede iş imkânları yoktu. Tüm bu gelişmeler sonucunda Şikago hızlı endüstrileşme ile beraber toplumsal

problemler, yoğun göç etnik çatışmalar, ırkçı hareketler, işsizlik, çeteler, yüksek suç oranları, düşük yaşam kalitesi, evsizlik, fakirlik ve salgın hastalıklar gibi problemlerle yüzleşmiştir. Bu sorunların çözümü için araştırmacıların yeni sistemler tasarımları gerekmektedir. Bu yüzden Şikago Okulu birçok disiplinden araştırmacının ve bilim adamının odak merkezi haline gelmiştir. Şehircilik ve kent sosyolojisi alanında özgün bir yere sahip olup kentte yaşayan insanların hareketleriyle ve özellikleriyle kenti açıklamaya çalışmışlardır (Serter, 2013).

### **3.2. Şikago Okulu Öncesi Teorisyenler**

#### **3.2.1. Karl Marx ve Frederich Engels**

Marx ve Engels kenti kayda değer bir şekilde incelemişlerdir fakat tek başına değerlendirme yoluna gitmemişlerdir. Ancak Engels'in Salford ve Manchester kentlerini analiz ederek yazdığı "İngiltere'de Emekçi Sınıfların Durumu" çalışmasında, kent mekânının siyasal stratejiler açısından önemine vurgu yapmaktadır. Bu açıdan döneminin ve daha sonra gelecek olan kuramcılarının değerlendirmesi ile karşılaştırıldığında kenti daha kapsamlı olarak ele aldığı söylenebilir. Marx ve Engels'e göre kentlere göçün temel nedenlerinden birisi, kırsal üretimdeki insanların önemli bir kısmının işsiz kalmasıdır (Güllüpnar, 2012). 1844 yılında İngiltere'de işçi kesiminin yaşam koşullarını inceleyerek yoksul insanların kötü yaşantısını, temizlik problemlerini, yiyecek ve giyecek sıkıntılarını ortaya koyan araştırmalar yapmıştır. Ayrıca kapitalizmin kentsel mekânlardaki etkisini incelemiştir. Kent sosyolojisine, geleneksel toplumların çöküşünden sonra ortaya çıkan yeni toplumların sorunlarına değinerek büyük katkısı olmuştur. Zengin ve yoksul arasındaki yaşam kalitesinin uçurumuna dikkat çekerek bu durumu "eşitsiz gelişme" olarak adlandırmıştır (Tılıç, 2013).

#### **3.2.2. Max Weber (1864-1920)**

Weber, kenti siyasi ve ekonomik örgütlenme temelinde ele almıştır. Ona göre kent insanların tarımdan daha çok ticaretle uğraştıkları bir yerdir. Loncalar kentteki ekonomik faaliyetlerden daha çok siyasi faaliyetlerle uğraşmaya başlamışlardır. Bu sebeple vatandaşlık hakları lonca örgütlenmeleri biçiminde temellenmiştir. Weber'e göre kent, kapitalist girişimciye ve vatandaşlık haklarının ortaya çıkmasına kurumsal bir meşruluk kazandırması dolayısıyla önemlidir. Kent olgusunu, Kıta Avrupası'nın sosyal kurum ve

ilişkileri ile eski ve çağdaş medeniyetlerden ayrı olarak açıkladığı kentsel topluluk üzerinde durmuştur (Güllüpinar, 2012).

### **3.3. Şikago Okulu Teorisyenleri**

#### **3.3.1. Robert Ezra Park (1864-1944)**

Robert Ezra Park Amerika'nın ilk kent sosyologu ve ilke kent teorisyeni olarak kabul edilmiştir. Ayrıca insan çevrebiliminin kurucu olarak görülmektedir. İnsan çevrebilimi yaklaşımıyla kent toplumlarının gelişimlerinin açıklayan bir bilimsel dil oluşturmuştur. Park'a göre yapay bir olgu olmayıp insan doğasından kaynaklanmaktadır (2011, Kaya).

Park'a göre kentler bilinçli bir tasarım ya da planlama ile değil doğal bir süreç sonucunda ortaya çıkmaktadırlar. Ona göre kentsel alanlardaki lüks konutlar ve sanayi bölgeleri doğal alanlardan oluşmaktadır. Kentleşme sürecini doğal seçilme ve hayatta kalma mücadelesi gibi Darwin ilkeleri ile açıklayan Park, kenti kendine has bir yaşamı olan organizma veya sosyal orman olarak tanımlamaktadır. Park'a göre kentin ayıklayan ve sınıflandıran bir mekanizması vardır. Şehir merkezleri, ticari kuruluşlar, iş ve eğlence yerleri, çevre bölgelerde ise ucuz daireler ve kiralık odaların olduğu mekânlardan oluşur (Güllüpinar, 2012). Sosyoloji Bilimine Giriş adlı eserde Park ve Burgess Sosyoloji Bilimi'nin başlangıcını Auguste Cote'un Cours de Philosophie Positive (Pozitif Felsefe Kursları) adı altındaki yayımını referans almışlardır. Bu eserde insan davranışları, topluluk ilişkileri ile doğa arasında doğrudan bir ilişki pozitif yaklaşımla kurulmuştur. Park kenti, özünde ilkel güdülere sahip insanlardan oluşan toplum yapısına bağlı olan insanların özü olarak tanımlamaktadır (Serter, 2013).

#### **3.3.2. Louis Wirth (1897-1952)**

Wirth'e göre, kentleşme bir yaşam biçimidir. Kenti, sistematik bir şekilde açıklamaya çalışan Wirth bu özelliği ile diğer yaklaşımcılardan ayrılmaktadır. Bu düşüncesini 1938 yılında kaleme aldığı "Bir Yaşam Biçimi Olarak Kentsellik" adlı makalesinde ifade etmiştir. Wirth'e göre, belirli bir mekânda toplanan insanlar nüfus yoğunluğunu ifade eder. Kentlerde bu yoğunluğun ortaya çıkardığı karmaşaya engel olmak için statü farklılıkları ya da yasal düzenlemelerle insanların hareket alanları kısıtlanmıştır. Nüfusun kente dağılışı biçimi yapılan işler, ırksal ve etnik özellikler, toplumsal statü,

gelenekler, alışkanlıklar, zevkler, tercihler ve ön yargılar belirlemektedir (Güllüpnar, 2012). Wirth'e göre işlevsel farklılıklar ve kültürel farklılıklar kentte mevcuttur. Kültürel farklılıklar hoşgörü ile karşılanmasına rağmen varlıklarını çok uzun süre devam ettiremezler. Çünkü kent, ırkların ve kültürlerin kaynaştığı bir yerdir (Özyurt, 2007).

Wirth, kenti insanlara sadece iş ve yerleşim imkânları sağlayan bir mekân olarak değil ayrıca dünyanın farklı yerlerinden insanları kendisine çeken siyasal ve kültürel yaşamı kontrol eden bir yapı olarak tanımlamaktadır. Kent insanı hayat tarzıyla kır insanından ayrılır ve bu yönüyle kültürel bir unsur olarak ortaya çıkar (Serter, 2013).

Kenti "yoğun" ve "sürekli bir yerleşim yeri" olarak tanımlamaktadır. Kentte yaşayan insanların daha hoşgörülü olmasının sebebi çeşitli insanların bir arada bulunmasıdır. Kentte işlevsel ve kültürel farklılıklar mevcuttur. İnsanlar arasında ikincil ilişkiler hâkim olup kişisel ilişkiler kurulamamaktadır. Kentin karmaşıklığı ve güvensizliği bireyleri özel ilgi grubu olarak örgütlenmeye yönlendirmektedir (Özyurt, 2007).

### **3.4. Çağdaş Kent Kuramcıları**

1970'li yılların başında kent teorisini, kentsel gelişmeyi ve bu gelişmenin evrelerini eleştirel bir yaklaşımla kavramsallaştıran Lefebvre, Castells ve Harvey bu dönemin en önemli isimleridir. Eleştirdikleri şey ise kentsel mekânı biyolojik analogi vasıtasıyla betimleyen ve kentlerin kapitalist üretim şekliyle ortaya çıkmış sosyal ölçekler olduğunu inkâr eden Chicago Okulu'dur (Güllüpnar, 2012).

#### **3.4.1. Henri Lefebvre (1901-1991)**

Lefebvre'e (1991) göre mekân, toplumsal bir üründür ve her üretim şekli kendi mekânını üretir. Bu şekilde mekânın üretim aşamasında ortaya çıkan yeni mekânlar, toplumsal ilişkilerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Ona göre kent planlaması ve şehircilik kapitalizmin stratejik araçlarıdır. Lefebvre (1976), klasik kent planlamasının "mekânın toplumsal olarak üretildiği" gerçeğini görmediğini söylemiştir. Kent planlamasında mekânın ideolojik bir yaklaşımla değerlendirilmesini eleştirmiştir. Mekân bilimsel bir nesne ya da ideoloji olmayıp siyasetten de bağımsız değildir. Aksine politik ve stratejik bir olgudur (Güllüpnar, 2012).

### 3.4.2. Manuel Castells (1942- )

Castells'e (1977) göre kent, mekânsal bir birim olup kolektif tüketimin ve işgücünün yeniden üretildiği yerdir. Bu şekilde üretim için kentlerde eğitim, sağlık ve konut gibi kolektif gereksinimler sağlanmaktadır. Ona göre, kentler tüketim mekânları olup temel sağlık hizmetlerinin, kamusal eğitimin, ulaşımın ve konut ihtiyacının devlet tarafından karşılandığı yerdir. Devlet konut, eğitim, sağlık, kültür ve ticaret gibi tüketim araçlarına müdahale ederek kenti yönetmektedir. Devlet aynı zamanda bu kolektif tüketim araçlarını tedarik ederken toplumun ihtiyacı olan gıda, barınma, dinlenme vb. ihtiyaçları da karşılar. Bu anlamda kentler işgücünün de yeniden üretiminin meydana geldiği mekânsal birimlerdir (Güllüpnar, 2012). 1972'de yaptığı "Kentsel Sorun" isimli çalışmasında kentin, kendi toplumsal gruplara ayrılma biçimlerini ve davranış şekillerini oluşturduğu fikrine karşı çıkmıştır. Kent Sosyologları tarafından kullanılan "kentleşme" kavramını eleştirerek bu kavramın aslında bir efsane olduğunu ileri sürmüştür. Ona göre kentsel sistem, bireylerin kendi emek güçlerini yeniden üreten bir yapıya sahiptir ve bu nedenle kentsel analiz dâhilinde değerlendirilmelidir (Tılıç, 2013).

### 3.4.3. David Harvey (1935- )

Kenti, kapitalist sistemin adaletsizliğine maruz kalan bir mekân olarak gören Harvey, bu mekân kavramını kapitalist sermaye birikiminin hareketlerini ve krizlerini göz önünde bulundurarak değerlendirmektedir. Kentleşmeyi ise Harvey, kapitalizmin mekânı örgütlenme şekli olduğunu ifade etmektedir. Kentlerde yapılan gökdelenler, alışveriş merkezleri, lüks konutlar ve oteller sermayenin karını artırmak amacıyla yapılan yatırımlardır. Bu gibi mekânsal yatırımlar kentin dizaynını da değiştirmektedir. Fakat bu yatırımların yapıldığı mekânlar kentteki sistemin çelişkilerini ve adaletsizliklerini göstermektedir (Güllüpnar, 2012). Harvey, ekonomi politik perspektifinin temsilcilerindedir. Kentselliği, bir endüstriyel ürüne benzeterek üretilen kentsel mekânın değişim ve tüketim değerinin belirleyen en önemli fiziksel ve sosyal ortam olarak tanımlamıştır. Bu bağlamda şirketlerin makine ve hammaddeler yerine gayrimenkule yatırım yapmaya başladıklarını ileri sürmüştür. Bunların sonucu olarak bu çevrenin oluşturulmasını sermaye birikim sürecine bağlamıştır (Tılıç, 2013).



### 3.5. Türkiye’de Kentleşme Süreci

Türkiye, kentleşme yapısı ile gelişmekte olan ülke olması sebebiyle batılı gelişmiş ülkelere göre farklılık göstermektedir ve yine bu durumun başlıca sebebi sanayileşme ve teknolojik gelişmenin geç başlaması olarak gösterilebilir. Ülkemizin toplumsal ve kültürel dinamikleri incelendiğinde kentleşme yapısında göçler ve tarihsel süreç içinde farklı medeniyetlere yapmış olduğu ev sahipliği olgusunun payı fazladır. Toplumsal ve ekonomik yapısını biçimlendiren temel öğelerin başında kentleşme olgusu gelmektedir. Bu durum sadece sanayileşmenin veya tarımdaki farklılaşmanın sonucu değil toplumsal değişimin de bir göstergesidir. Ülkemizde kentleşme sürecinin planlı ve sistemli bir şekilde yürütülmediği bilinen bir gerçektir. Ayrıca bu süreç kamu tarafından belirlenen açık piyasa koşulları içinde de gerçekleşmez. Öte yandan kentleşme denince aklımıza klasik devlet-halk ilişkilerinin belirlemiş olduğu statik ve otoriter kurallarla işleyen kurumlar, basiretsiz yerel yönetimler ile gayri resmi örgütlenmelerin harmanı olmuştur ve dışarıdan bakıldığında düzensiz bir çevre gibi görünmektedir (Niray, 2002). Türkiye’deki kentleşme, sanayileşmeye bağlı olarak başlamadığı için sağlıklı bir yapıda gerçekleşmektedir. Kentler, özellikle 2. Dünya Savaşı’ndan sonra çok hızlı bir değişim sürecine girmiştir. Bu değişimin ekonomik, toplumsal, kültürel, idari ve siyasi yönleri olmuştur. Bu değişimi hızlandıran bir sebep olarak ise kırsal yaşamın iticiliği ve kentsel yaşamın çekiciliği olarak görülmektedir (Özel, 2005).

Osmanlı devletinin değerleri batıdan gelen gelişmelerle etkilenmiş, başta askeri harcamalar olmak üzere değişen dünya düzeni ile paralel olarak artan giderleri karşılayabilmek için vergi sisteminde değişikliğe giderek tımar giderlerini iltizama devretmeye başlamıştır ve bu durumu miri toprak düzeninin yerini özel mülk toprak sistemine geçiş izlemiştir. Tüm bu değişiklikler sonucu devletin köy topraklarında egemenliği, ayanların toprak egemenliğine dönüşmüş ve zamanla köylü topraktan uzaklaşarak kentin yolunu tutmuştur. Bu da, kentlerin birçok işsiz insanlarla dolması durumunu getirmiş ve kentlerin çehresi değişmiştir. Bu değişimler Avrupa’da meydana gelen yeniliklerle beraber Osmanlı Devleti’ni yeni koşullara uyum için reform çalışmalarına zorlamıştır. Böylece devletin yerleşme yapısını önemli anlamda değiştirmiştir. Nüfus oranı %25'lere yükselen kentlerde büyümenin yanında mekânsal dağılımı da değişme göstermiştir. Ek olarak kentlerin formunda da değişiklikler yaşanmış

ve bu değişimler kentlerde yeni meydanlara, yeni yapılarla ihtiyacı da beraberinde getirmiştir (Niray, 2002).

### **3.5.1. Cumhuriyet Dönemi Kentsel Gelişim**

Ülkemizdeki kentlerin kimliğini, Anadolu'da 5 bin yıldır yaşayan insanların çeşitli kültürlerinin etkileşimi ve kaynaşması, son yüz yıldır ise Osmanlı dönemi kültür yapısı oluşturmaktadır. 20. yüzyılın başlarında üretim mekanizmalarına ayak uyduramayan ve sanayi devrimini yapamayan Osmanlı İmparatorluğu'nun çökmesi ile Türk toplumu kültürel olarak da aydınlanamamıştır. 1923-45 yılları arasında Atatürk'ün topluma uygun gördüğü kimlik benimsenmiş ve yaşam tarzı olarak uygulanmıştır. Bu kimlik günümüzde de varlığını hala korumaktadır (Ulu ve Karakoç, 2004).

İmparatorluk sonrası kurulan modern ülke düşleri kendini cumhuriyet ile göstermiş ve bu modernlik çabaları kentsel alanda yoğun bir değişimi de beraberinde getirmiştir. Cumhuriyetle Ankara başkent olmuş ve bu da kentleşme oranını %6 dolaylarına yükseltmiştir. Öte yandan yapılan demiryolu geliştirme planlarıyla liman şehirleri nüfusu artmış, İç Anadolu kentleri ise önemini kaybetmeye başlamıştır. Bu dönemde bu gelişmelerden bağımsız ve belki de daha da önemli olan bir gelişme ise 1930-1935 yıllarında çıkarılan yasalarla belediye yönetimlerine verilen yetkilerin genişletilmesi ve imar mevzuatının tamamen değiştirilmesi olmuştur. Bu dönemde kent nüfusu büyük kentlerde toplanmıştı. Toplam nüfusun 16,4'ü büyük kentlerde yaşamaktayken, İstanbul ve İzmir dışındaki iller tarıma dayalı ve devlet eliyle sanayileşmeye başlamış şehirlerin lokomotifleri olmuşlardır. Pek çok kentte olduğu gibi bu iki büyük kentte de kent yapısı diğer şehirler gibi çevresel ürünlerini iç ve dış pazarlara sunan hanlar, ihtişamlı hamamlar, camiler ve çeşmelerin yer aldığı dar sokaklı geleneksel yapılardır. Bu yapılar zamanla yerini geniş meydanlara sahip düzenli ve planlı sokakların olduğu modern kent yapılarına bırakacaktır. Lakin 1940'lı yıllarda bu hızlı kentleşme süreci küresel anlamda çatışmaların, özellikle de 2. Dünya Savaşının başlaması ile yavaşlamış, hatta geriye doğru köylere yerleşim olmuş ve bu da kentlerin yapısını etkilemiştir (Niray, 2002).

### **3.5.2. 1950-1960 Dönemi Kentsel Gelişim**

1950'ye kadar fazla bir gelişme göstermeyen kentleşme 50'li yıllardan sonra hız kazanmış hatta bir sorun haline almıştır. Bu hızlanmanın asıl sebebi dünyadaki siyasal akımın liberal sisteme doğru yönelmesidir. Liberal dünyayla birlikte savaş öncesinde iç

pazara hapsolmuş ülke ekonomisinin özellikle tarımda dışa açılma süreci başlamış, demiryolları ve karayolları ile özellikle ticari yollar geliştirilmiş ve sanayileşmenin büyümesi hedef alınmıştır. Kentler, sanayileşmenin hızlanmasına, kazanç yollarının kentlerde olmasına, bu kentlerin azami şekilde nüfus yoğunluğunun artmasına ve kentlerin yapısının yeniden şekillenmesine sebep olmuştur (Niray, 2002). 1950'li yıllarda Türkiye'de yaşanan sosyo-ekonomik gelişmeler kentleşme hızının ve kentsel nüfusun artmasına neden olmuştur. Kentler daha önce görülmemiş bir şekilde kentsel dönüşüm sürecine girmişlerdir. Bu dönemde merkezi yerler değişmiş ve gelişmenin seyri değişmiştir. Kent merkezlerinde nüfus artarken araziler değer kazanmıştır. Yüksek binalar yapılmış, yeşil alanlar ve tarım arazileri konutlarla dolmaya başlamıştır (Genç, 2008).

### **3.5.3. 1960-1980 Dönemi Kentsel Gelişim**

60'lı yıllarda önceki dönemlerden farklı olarak planlı ve sistemli kent planları yapılmış ve bu planlar hızlı şekilde uygulamaya konulmuştur. Planlamaya ağırlık verilerek, kent merkezlerinde yoğunlaşan işyerleri ve sanayi kuruluşları kentlerin dışına çekilmiş, sanayi siteleri sistemli şekilde kentlerin belirli yerlerinde konuşlandırılmıştır. Kent merkezlerinde ise ticaret ve hizmet faaliyetleri ağırlık kazanmıştır. Bu dönemde kentlerin yerleşim planında belirleyici rol oynayan iki önemli veri etkili olmuştur. Bunlardan ilki yeni konut sunum biçimleri ve yeni ulaşım sorununu çözmeye yönelik çabalar, ikincisi ise 1954 yılında çıkarılan kat mülkiyetine olanak sağlayan mevzuat değişimidir. Bu değişimle 1-2 katlı yapılar yerine daha yüksek yapılar yapılmaya başlanmıştır. Ulaşımında ise belediyelerin yetersiz kalması neticesinde, dolmuşçuluk sektörü büyümüş ve kent içinde araçlar büyük bir pay sahibi olmuştur. Nüfus yoğunluğunun her geçen gün artması gecekondulaşmayı getirmiş, bu da kent düzenini gerek estetik açıdan gerekse kentin dokusu açısından adeta felç etmiştir. Bu gelişme beraberinde gecekondu yasaları ve gecekondu aflarıyla siyasi rantı getirmesi sonucunda etkilenen yine kentlerin dokusu olmuştur (Niray, 2002). 1970'lerde kentsel gelişme planlaması politik yönetme hakkı ile birlikte ekonomik ve sosyal gelişmeyi de yönlendirme hakkı şeklinde genişlemiştir. Fakat zamanla bu geniş yetki geri alınmış ve mekânsal genişleme planlaması büyük ölçüde sınırlandırılmıştır (Özel, 2005).

### 3.5.4. 1980 Sonrası Kentsel Gelişim

1980 sonrası, ülkemizde kentleşme bakımından birçok konuda olduğu gibi dönüm noktası olmuş, küresel dünya düzenine ayak uydurmak isteyen hükümet yeni kurumlar kurmuş, alt yapı ve telekomünikasyon yatırımlarına öncelik verilmiş ve ihracata dayalı kalkınma modelleri geliştirilmiştir. 1990'lı yıllara gelindiğinde ise özellikle büyük kentlerin gecekondulaşma bölgelerinde bu dönüşüm farklı boyutlar kazanıp siyasi ranta konu edildiği bilinmektedir ve bu dönemde önemli gelişme olarak toplu konut idaresinin kurulması, İmar İskân Bakanlığı'nın kaldırılması ve belediye kaynaklarının önemli ölçüde artırılarak imar plan yapma yetkilerinin belediyelere verilmiş olması sayılabilir. Öncesinde bahsettiğimiz gibi bu dönem ülkenin kentleşme yapısı açısından dönüm noktası olmuştur. Son olarak 90'lı yıllarda köylerden kentlere göçler gerek güvenlik gerek hizmet ulaşımları için artmaya devam etse de nüfus artış hızının azalmasıyla kent yapısı değişimi de aynı yönde gelişimi yavaşlamıştır (Niray, 2002). 1980 sonrası kentsel gelişmeler bakımından sadece Türkiye'de için değil bütün dünya için büyük önem taşımaktadır. Temel olarak ele alınan sorunlar gecekondulaşma, göç, kentsel yaşam kalitesinin düşüklüğü, kentsel rantlar, kentsel dönüşüm problemleri, afetler, tarım ve meraların yanlış kullanımı, doğal ve kültürel kaynakların değerlendirilememesi olarak görülebilir (Güler ve Turan, 2013).

### 3.6. Erzincan'ın Kentsel Gelişimi

"Erzincan bu gün 210 bin nüfusu ile bir Anadolu şehri olarak hayatını sürdürüyor. Şehir merkez nüfusu 90 bin 100. Gümüşhane, Bayburt, Tunceli, Erzurum, Elazığ, Malatya, Bingöl ve Sivas'a sınırı bulunan şehrin Gümüşhane, Bayburt, Erzurum, Tunceli ve Sivas'a doğrudan ana karayolu ile bağlantısı bulunmaktadır. 11.903 km<sup>2</sup> yüzölçümüne sahip Erzincan, karasal iklimin hâkim olduğu bir il olmasına rağmen bölge illerine kıyasla ılıman bir havaya sahiptir. Bu sebeple bölgede narenciye hariç hemen hemen her türlü meyve yetişmekte olup, tarım gelirlerinin önemli bir kısmını meyvecilik oluşturmaktadır. Fırat nehrinin önemli bir kolu olan Karasu Nehri Tercan ve Erzincan ovalarının sulanmasında büyük katkıya sahiptir. Ayrıca Karasu'yu besleyen küçük dere ve çaylar bölgenin sulak bir yapıya sahip olmasını sağlamaktadır. Kurulan ve kurulması planlanan sulama maksatlı barajlar da buna katkı sağlamaktadır" (Erzincan Belediyesi, 2017). "1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin bir ili olan Erzincan, 1939'da şiddetli depreme maruz kalmış, şehir harabeye dönmüştür. Şehirde taş taş üstünde kalmamış, on binlerce insan hayatını

kaybetmiştir. Depremden sonra demiryolundan yukarı yeni bir şehir inşaatına başlanarak bugünkü Erzincan şehri meydana getirilmiştir" (Erzincan Valiliği, 2017).

Doğu Anadolu Bölgesi, Türkiye’de aktif fay haritasının en riskli bölgelerinden biridir. Kuzey Anadolu ve Doğu Anadolu Fay Hatlarının kesişim alanında bulunan bu bölgenin büyük bölümü deprem açısından çok risklidir. Kentin jeolojik yapısı kentsel gelişimini doğrudan etkilemiştir. 1939 ve 1993 Erzincan Depremleri, büyüklükleri ve ortaya çıkan can ve mal kayıpları açısından kent halkında derin izler bırakmış olaylardır. Sebep olduğu yıkım, can ve mal kayıpları nedeniyle kitlesel göçlere sebep olan bu depremler, yıkılan kentin tekrar imarını gerektirmekte ve uzun süre bu kentin çok çeşitli sorunlarla karşılaşarak kentsel büyüme ve kentsel gelişme göstermesini engellemiştir (Coşkun, 2013: 247).

### **Şekil 1. Erzincan, 2000’li Yıllar**



### **3.7. Kentsel Gelişimin Amaçları**

Kentsel gelişimin amacı yeni konutlar, sanayi, ticaret alanları, kamu ve teknoloji hizmetleri, reaksiyon yerleri ve sosyal faaliyetler için yeni imkânlar oluşturulmasıdır (Şahin, 2014).

Toplumun ihtiyaçları ile kentin fiziksel koşulları arasında bir bağlantı kurulmalıdır. Toplum içindeki bozulmalar kent içindeki alanlarda da bozulmalara yol açmaktadır. Bu nedenle öncelikle toplum içindeki bu bozulmaların nedenleri araştırılmalıdır. Daha sonra bu araştırmaların sonuçlarına göre bir kentsel plan yapılmalıdır. Kentsel dönüşüm, kenti oluşturan tüm fiziksel unsurlar göz önünde bulundurularak sağlanmalıdır. Kentteki hızlı değişim, büyüme ve bozulan kent yapısındaki fiziksel, toplumsal, ekonomik, çevresel ve altyapısal ihtiyaçları göz önünde bulundurularak kentin yeniden dizaynı sağlanmalıdır. Kentte yaşayan insanların refahını artıracak ve hayat kalitesini geliştirecek düzenlemeler yapılmalıdır. Kentin fiziksel ve toplumsal yapısındaki bozulmalar dışındaki bir diğer olumsuz yön ise ekonomik yapısındaki bozulmalardır. Ekonomik canlılığını kaybeden kentin refah düzeyi de zamanla azalacaktır. Kentsel alanlar etkin ve verimli bir şekilde kullanımı ve gereksiz kentsel yayılmadan kaçınılması da amaçlar arasında olmalıdır. Bu amaçlar her kentte olmalı fakat kentin yapısına göre bazıları ön plana çıkarılmalıdır (Şişman ve Kibaroğlu, 2009).

"Lennard ve diğ. (1995), dünyanın birçok kentinde yapılan gözlemler sonucu, bir kentin yaşanabilir olması için ondan beklenen özellikleri 9 madde halinde sıralamışlardır. Bu çalışmaya göre yaşanabilir bir kent:

1. Toplumsal birliktelik ve iletişim için kamusal yaşama yardım eden mekânlara sahip,
2. Kentin ve bölgenin tarihine uygun mimarisi olan,
3. Günlük yaşamı zenginleştiren geleneklerini, pazarlarını ve sivil halk festivallerini sürdüren,
4. Çocukları kentsel planlamaya ve toplumsal etkinliklere katan gelenekleri olan,
5. Gelir düzeyi tarafından ayırım yapılmayan ve konutları, dükkânları ve servisleri birbirine bağlayan konut politikaları benimseyen,
6. Yürüyüşe erişme ve yürüyüşe dayalı arazi kullanım politikaları öngören,
7. Toplu taşımının yaygın ve otomobilin kısmi kullanımını destekleyen ulaşım politikaları olan,
8. Mimari ve kentsel tasarım için ekolojik temellere sahip,

9. Kentliler için anlamlı olan şiiirsel anıt yapı, küçük ölçekli, etkileşimli ve nitelikli halk sanatına yatırım yapan” yerleşimler olarak tanımlanmaktadır" (Beyazıt, 2007: 10).

Ulaşım, kentlerin yaşanabilirliğinin sağlanmasında önemli bir unsurdur. Kentlerin yaşanabilir mekânlar olması için uygulanan politikalar ulaşım planlaması alanında yürütülmektedir. Kent içi ulaşımında toplu taşımanın etkin bir şekilde yürütülmesi ve halk tarafından tercih edilmesini sağlamak için teşvik politikaları ve kentlerdeki özel araç kullanımı caydırıcı uygulamalar kenti daha yaşanabilir hale getirecektir. Ulaşımında yürüyüş ve bisiklet kullanımının teşvik edilmesiyle birlikte toplu taşımanın sağlıklı yürütülmesi, Avrupa'nın büyük kentlerinde uygulanan bir sistemdir. İnsanların hem ev ve iş yeri arasında rahatça gidip gelebilmesi hem de kentin değişik yerlerine sosyal faaliyetler için erişebilmesi kentin yaşanabilirliğinin önemli bir ölçütüdür. Habitat raporuna göre kent yaşanabilirliğini belirleyen faktörler şunlardır:

- Kent tasarımı
- Arazi kullanım yapısı
- Nüfus ve yapı yoğunluğu
- Ulaşım
- Temel gereksinimlere kolay erişim (Beyazıt, 2007).

Victoria Ulaşım Politikaları Enstitüsü yaşanabilirliliğin tanımını yaparken bir yerin çevresel ve sosyal gelişmişliğini, o yerde yaşayan insanların, çalışanların, müşterilerin ve ziyaretçilerin bakış açısı üzerinden değerlendirmektedir. Bu değerlendirmede trafik güvenliği, bireysel güvenlik, kamu sağlığı, hava kalitesi, gürültü düzeyi, su kalitesi, sosyal ilişkilerin kalitesi, eğlence imkânları, estetik ve özgün kültürel ve çevresel kaynaklar göz önünde bulundurulmaktadır. Yaşanabilirliliğin insanlara etkisi olarak ticari faaliyetlerdeki ve gayrimenkul değerlerdeki artış, kamu sağlığının gelişmesi ve güvenliğin sağlanması gösterilebilir. Sokaklar, parklar, ulaşım hizmet yerleri, kamu hizmet yerleri insanların doğal bir şekilde birbirleriyle iletişim halinde olduğu yerler olup yaşanabilirliliği direkt olarak etkilemektedir. Yaşanabilirlilik bu sebeple kamusal politika ve planlamaların neticesi olarak ortaya çıkar. Arazi kullanım şekillerinin, ulaşımın, kamusal alan oluşturulmasının, toplumsal yapının, ekonomik değer yaratmanın, sağlık, güvenlik, tasarım mevzularının, eğitimin, ekolojik değerlerin korunmasının kentlerdeki yaşanabilirlilik



üzerinde önemli etkileri vardır. Buradan yola çıkarak kent planlama sürecinin yaşanabilirlikle ilişkisi tartışılmaktadır (Beyazıt, 2007).

### 3.8. Kentsel Değişimin Kente Etkisi

Kentsel imgeler, kentte yaşayanlar için fayda sağlayacak ortak değerlerdir ve bu değerler sürekli artmaktadır. Kentteki mimari yapılar kentsel imgelerdendir. Örneğin Hong Kong ve New York'un gökdelenleri buldukları kentin ekonomik gelişimine katkı sağlarken, turizm açısından da kente olumlu etkileri olmaktadır (Ulu ve Karakoç, 2004).

Şekil 2. Hong Kong



Şekil 3. New York





### 3.9. Kentleşme Sorunları

Kentlerdeki hızlı değişim, kentin fiziksel mekânının görüntüsünü olumsuz etkilemiştir ve doğallıktan uzaklaştırarak çevre sorunlarına sebep olmuştur. Doğal ve kültürel değerleri zarar görmemiş kentsel mekânlarda yaşayan halkın beton yığınları arasında yaşamaya başlaması bu problemlerin çözümü için yeni planlamalar yapılmasını gerektirmektedir. Bu tip sorunlara maruz kalan halk için kentte rahat ve güvenli bir şekilde kullanabileceği ulaşım imkânlarının, konutsal yerleşim alanlarının, alışveriş yerlerinin ve yaya bölgelerinin yapılması gerekmektedir. Kentlerin önemli unsurları olan sokaklar, meydanlar ve yaya alanları onun karakterini yansıtmaktadır. Kentin fiziksel görünümünde yeşilliklerin azalması, nüfus baskısı ve iç içe geçmiş farklı alanların olması yeni ihtiyaçlar doğurmuştur. Özellikle yeşilliklerin insanların temel ihtiyaçları olan yaşama, çalışma, reaksiyon gibi birçok ihtiyaca cevap vermesi bu sorunun en önemlilerinden biridir (Gültekin, 2007).

Ulaşım ve taşımacılık için binek hayvanların ve motorsuz arabaların kullanıldığı dönemlerde kentlerin sokak, cadde ve meydanlarında toplumsal ve kültürel aktiviteler yapılmaktaydı. Gelişen teknoloji ile birlikte sokak, cadde ve meydanların görünümünde değişiklikler olmuş ve daha önce yayaların kullandığı yollar araçlara bırakılmıştır. Ve bir süre sonra yayaların kullandığı kaldırımlar ise otopark haline gelerek daha da daraltılmıştır. Kentleşmenin diğer olumsuz etkileri mağaza, iş yeri ve konutlardaki insanlar üzerinde olmuştur. Caddelerdeki araç trafiği ve motor sesleri insanların sağlığına olumsuz etki ederek yaşam kalitesini düşürmüştür. Bu olumsuz etkilerin sadece yayalar üzerinde değil araç sahipleri üzerinde de görüldüğü söylenebilir. Bu sebeple yayaların en fazla kullandığı mekân olan konut alanları, alışveriş merkezleri ve kent merkezlerinin insanların rahatça kullanabileceği yerler olması için bu mekânlarda trafiğin kısmen ya da tamamen ortadan kaldırılması gerekmektedir (Gültekin, 2007).

Ekonomik unsur olarak üretim şeklinin kentleşmede önemli rolü vardır. Kent tarım dışı faaliyetlerin gerçekleştiği ve kendine ait tutum ve davranışların benimsendiği yer olarak karşımıza çıkmaktadır. Fakat kentlerin dengesiz ve aşırı büyümesi maliyetleri artırmaktadır (Ulusoy ve Vural, 2001).

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yaşanan hızlı kentleşmeden, Türkiye belirli oranda etkilenmiştir. Kırsal ve kent arasındaki sosyo-ekonomik gelişmişlik farkı Türkiye'nin en

büyük sorunlarından biri haline gelmiştir. Kırdan kentlere yapılan göçlerin temel nedeni olarak birçok faktör gösterilebilir. Bunların en önemlisi olarak sosyo-ekonomik özelliklerin incelenmesi daha kesin çıkarımların yapılabilmesine olanak sağlayabilir (Gürbüz ve Karabulut, 2008).

### **3.10. Kentleşmenin Faydaları**

Kentleşmenin, toplum yapısından ekonomiye, iş bölümünden ve uzmanlaşmadan insan davranışlarına kadar birçok yararlı etkisinden söz edilebilir. Sanayileşmenin artmasıyla birlikte tarımsal üretimden daha ileri düzeyde bir üretim sistemine geçişi sağlar (Ulusoy ve Vural, 2001). Kentlerin kimlik kazanmasını sağlayarak var olan değerlerin korunmasına katkı sağlama önemli işlevleri vardır. Ayrıca teknolojik ve ekonomik gelişmeler bağlı olarak kentin sosyal karakterinin işlevini artırıcı etkisi vardır (Ulu ve Karakoç, 2004).

Bazı diğer faydaları olarak şunlar söylenebilir:

- Kentlerdeki gelişim dikey yönde olduğundan, insanlara daha fazla yaşam alanı oluşturması.
- Müstakil evler apartman dairelerine nazaran daha fazla enerji tüketir. Dolayısıyla kentleşme sonucu bu gereksiz harcamanın önüne geçilmesi.
- Toplu taşıma ile araçların tükettiği akaryakıtta tasarruf edilebilmesi.
- Geri dönüşüm sistemiyle çöplerin işlenerek toplum yararına farklı şekillerde kullanılabilmesi.
- Kentteki eğitim olanaklarının artması dolayısıyla eğitim seviyesinin yükselmesi.
- Kentlerdeki doğum oranlarının az olması dolayısıyla çevre tahribatının da düşük olması.
- Kentleşmenin bireylere iş bulma imkânı, sağlık hizmetleri ve sosyal olanaklar vermesi (Ulusoy ve Vural, 2001).

### **3.11. Kentleşmenin Yol Açtığı Zararlara Çözüm Önerileri**

Kentleşmeyle birlikte meydana gelen aşırı nüfus artışı kentlerin bu yeni durum için altyapısal olarak hazırlıksız yakalanmasına neden olmaktadır. Bununla birlikte oluşan yeni talepler karşılanamamakta ve konut sorunları, sağlıksız kentleşme, gecekondulaşma,

kentsel değerlerin korunamaması gibi önemli problemlere yol açmaktadır (Ulu ve Karakoç, 2004).

Bu gibi zararlara bazı çözümler önerileri maddeler halinde şu şekilde sıralanabilir.

- İhtiyaçların gelecek nesilleri de hesaba katarak görülmesi gerekir.
- Sürdürülebilir kalkınma ve sürdürülebilir kentleşme sağlanmalıdır.
- Kentleşmenin bir plan ve program dâhilinde yapılması gereklidir.
- Kentleşme politikaları çevreye olabildiğince az zarar vermek üzerine kurulu olmalıdır.
- Konutlar yatay değil dikey yapılanma ile inşa edilmelidir.
- Böylece alandan tasarrufa gidilerek insanlara daha fazla yeşil alan ayrılabilir.
- Yeşillikler korunarak ve yaygınlaştırılarak hem görüntü açısından insanlara daha iyi bir çevresel ortam hazırlanmış hem de yeşilliğin havayı temizleme özelliği sayesinde daha sağlıklı bir ortam hazırlanmış olur.
- Tarıma elverişli vadiler kentleşme için kullanılmamalıdır.
- Su kaynaklarını korumak için, sübvansiyon uygulamasına son vererek, suyu gerçek fiyatına çekip kontrol altına almak gereklidir.
- Enerji tüketimini artıran, havayı kirleten, verimli arazilerin yok olmasına yol açan motorlu araç kullanımının teşvik edilmemesi gereklidir.
- Katı ve zararlı atıklardan, geri dönüşüm uygulamasıyla yeniden insanların faydalanması sağlanmalıdır (Ulusoy ve Vural, 2001).

# DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

## YAYALAŞTIRMA

### 4.1. Yayalaştırma Kavramı

Cambridge sözlüğü yayalaştırmayı "bir yeri, araçların giremediği yer haline dönüştürmek" olarak tanımlamaktadır. Bu yüzden, tüm motorlu araçları çıkartarak, (bir caddeyi) bir bölgeye sadece yayaların kullanımı için dönüştürmektir. Bir bölge, yalnızlaştırmayla yayalaştırılmaz. Kamu taşımacılığı imkânlarının, yaya altyapısının ve motorsuz ulaşım (örn. bisiklet) altyapısının yeterli ve etkili gelişimi ve oluşturulması ile eşleştirilmiştir. Mutlak yayalaştırma gerçek dünyada mümkün değildir. Anlaşmalar kent sisteminin düzgün yapılmasını devam ettirmek için yapılmak zorundadır; vatandaşlar arasında, kamu kolaylığı ve çeşitli devlet otoriteleri ve kabul edilebilir ve popüler yayalaştırma programı için. Örneğin ambulans, polis, itfaiye vb. gibi acil durum araçları, yayalaştırılmış alanlara girebilmeli. Benzer şekilde okul otobüsleri ve kent içi araçlar gibi toplu taşıma araçları yayalaştırılmış alanın içinden geçebilmeli. Eğer bir yayalaştırılmış alan ticari aktivitelere sahipse, nakliye kamyonları ve yük kamyonları izinli olmalıdır. Benzer özellikteki motorlu ulaşım araçlarına da izin verilebilir. Bu izin zaman sınırlamalı olabilir, örneğin taşımacılık, yoğun olmayan saatlerde veya gece, kısıtlı ve sabit zamanlarda izinli olması. Bu izinli araçlar tarafından kullanılacak caddeler önceden belirlenebilir. Piyasada, izinli araçların bölgeye girişlerini ve diğerinin girişi kısıtlayan birçok Akıllı Ulaştırma Sistemleri (ITS) çözümleri ve elektriksiz sistemler vardır (Soni ve Soni, 2016).

### 4.2. Yayalaştırmanın Tanımı

Yayalaştırmanın tanımı ilk olarak Monheim (1975) tarafından yapılmıştır. Monheim, çoğunluğu geri teslimat ve toplu taşıma erişiminin mümkün olduğu ve sadece günün belirli saatlerinde mümkün olan teslimatlarla, yayalaştırmayı sadece yayaların kullanımı için olabilen bir cadde olarak tanımlamıştır. Daha sonra, Brambilla ve Longo (1977) yayalaştırmanın özel motorlu araçların yasaklandığı kentsel bölgeler ve daha önemlisi, önceliğin yaya hareketlerine ve toplu taşımaya verildiğini açıklayarak yayalaştırma fikrini daha da sağlamlaştırmaya çalışmışlardır. Genel olarak toplumun bakış açısından yayalaştırma, araçların girmesine izin verilmediği ve bunun sonucu olarak bütün

caddenin sadece yayalar tarafından kullanıldığı alanlar olarak basite indirgenebilir (Leung, 2009).

Kent yaşamının en önemli halkası olan sokaklar, meydanlar ve yaya alanları kentlerin karakterize özelliklerinin tanımlayıcısı olacaktır. Kentin farklı mekân kullanımının iç içe geçmesi ve gerek nüfus yoğunluğu gerekse çarpık yapılaşmanın sonucu olarak yoğunlaşma artmakta ve kentlerin karakterize özelliklerini yeşil alanlar ve yaya kullanım alanları aleyhinde etkilemektedir. Özellikle kent insanının yaşama, çalışma gibi ihtiyaçlarına çözüm olan yeşil alanlar imar değişimleri ile betonarme yapılaşma alanlarına dönüşmekte ve kaçınılmaz son olarak kişi başına kullanılabilir yeşil alan miktarı da azalmaktadır. Tüm bu bilgiler ışığında yaya yoğunluğunun fazla olduğu konut alanları, sosyal yaşam merkezlerinin taşıt trafiğinden bertaraf edilerek kent insanına konforlu ve huzurlu biçimde kullanabileceği açık mekânlar oluşturulmasının kaçınılmaz olduğunu görmekteyiz. İnsanlara yalnızca görsel ve ergonomik yaya yolları değil uzun yürüyüş imkânı sağlayan, kentin tarihsel dokusunu bozmayacak ve kent meydanları ile bütünlük sağlayacak yaya bölgeleri sunmak ve peyzaj planlama ilkeleri ile çelişmeyen estetik ve kullanışlı düzenlemeleri öncelikli koşul olarak değerlendirilmektedir (Gültekin, 2007).

Devletin bakış açısından, yayalaştırma yaygın olarak trafik kontrol ölçüsü yapar. Yayaları araç trafiğinden ayırmayı ve trafik kazalarını azaltmayı amaçlar. Mevcut sokaklardan trafiğin çıkarılması, genellikle asfalt, sokak donanımları ve diğer tasarım detayları açısından uygun işlemlerin yapılmasıyla aynı anda uygulanır. Bu yüzden, yayalaştırma kapalı alışveriş merkezleri gibi diğer trafiksiz alışveriş mekânlarından ayrılır. Aslında, şu ana kadar yayalaştırma için kesin bir tanımlama yoktur. Farklı ülkeler farklı yayalaştırma türlerine sahip olabilirler ve uygulanan yayalaştırmanın ölçükleri ve boyutları farklı olabilir. Yayalaştırmanın en yaygın özelliği yaya kullanımı için tahsis edilmiş ve araçsız anayol olan bölgeler veya sokaklar olmasıdır (Leung, 2009).

Yayalaştırma uygulaması yapılırken sonuçlar estetik olarak tatmin edici olmalıdır. Yayalaştırma yapılırken çalışmalar, trafiğe ve alışveriş yapanlara minimum oranda karışarak bitirilmelidir. Ortaya çıkan maliyetler, planın zamanından önce geri çekilmesi ihtimaline karşı düşük tutulmalıdır (Turner ve Giannopoulos, 1974).

### 4.3. Yayalaştırmanın Tarihi

Kayıtlarda bazı yayalaştırma biçimleri Leonardo da Vinci'nin zamanlarına kadar bulunabilir. Paris'te kapalı çarşı alışverişleri 1800'lü yıllarda çok popülerdi. 19. yüzyılda, birçok Avrupa ülkesi yaya çarşıları inşa ettiler. Fakat bu bölgeler günümüzdekilerden farklıdır. 19. yüzyıl şehirleri yeni özgür trafik alanları geliştirdiler. Fakat yaya çarşısı oluşturmak, var olan araç trafiğini kaldırmayı gerektirmekteydi. 20. yüzyıl boyunca, arabalara ve park yerlerine ayrılan yer dünya çapındaki tüm büyük şehirlerde yoğun trafik sonuçlarıyla giderek artmıştır. Şehirler, daha fazla arabalara bağlı hale gelmiş ve araba yolculuklarını kolaylaştırmak için yeniden dizayn edilmiştir. Şehir yapısındaki böyle değişiklikler hem güvenlikte hem de devlet seviyesinde desteklenmiştir. Taşımacılığa "öngör ve sağla" yaklaşımı 1950'lerde yaygındı ki o zamanlar planlayıcılar motorlu trafik miktarını tahmin edebiliyorlardı ve tahmin edilen talebi karşılamada altyapı sağlayabiliyorlardı. Talep arttığı zaman, daha fazla altyapı inşa edildi. Bu geniş bir motorlu şehir sistemiyle ve sıkça eski şehir merkezlerinin kaybıyla sonuçlandı. Bu gelişme süresince, daha çok savunmasız yolu kullanıcılarının, yayaların ve bisikletlilerin altyapı talepleri büyük çapta görmezden gelindi (Moosajee, 2009).

Bir trafik politikası olan yayalaştırma, birçok şehirde akıllıca benimsenmiştir ve Avrupa ve Birleşik Krallık'ta yayalaştırma uygulaması uzun bir geçmişe sahiptir. En erken yayalaştırma uygulaması 1960'lara dayandırılabilir. Amerika Birleşik Devletleri kenar kasaba müstakil alışveriş merkezlerinin ticari başarısına cevap olarak şehir merkezi bölgelerinde yaya merkezleri kurarak deney yapılmıştır (Leung, 2009).

Modern yayalaştırma çağının başlangıcı, bildiğimiz kadarıyla, 1920'li ve 1930'lu yıllarda başladı fakat en büyük tablo, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra şehirlerin yeniden inşası ile ortaya çıktı. Avrupa kentlerinde 1940'lı, Kuzey Amerika'da ise 1960'lı yıllarda başlatılan çalışmalar ile tarihsel karakterin korunması, gün boyu motorlu taşıt trafiği altında ezilen, geceleri terk edilen mekânların yaşatılması amaçlanmıştır. Almanya, 1960'a kadar 35 şehirde en az bir yayalaştırılmış caddeyle modern yayalaştırmanın öncüsüydü. 1984'e kadar şehirlerde ve alt merkezlerde 800' den fazla yayalaştırılmış alana sahipti. Yayalaştırma son yıllarda, yeşil-ulaştırma (green-transportation) hareketleri diye adlandırılmasının yanı sıra, özellikle sürdürülebilir ulaşım yönündeki akım ışığında dünya çapında daha fazla konu oldu. Bugün, gezilerin yüzdelik payı 100.000 nüfuslu herhangi bir şehirde %37'den, 10 milyonun üzerindeki nüfuslu mega şehirlerde %28'e kadar çeşitlilik

gösterebilir. Fakat gelişmekte olan ülkelerdeki bu moda, özel araç kullanımı altyapısını sağlamak için hala mevcuttur. Bu hala, gelişmekte olan ülkelerdeki ciddi trafik güvenliği meselelerinin yanı sıra trafik sıkışıklığında ve hava kirliliğinde artışa neden olmaktadır (Moosajee, 2009).

Yaya bölgeleri sadece günümüzde değil eski zamanlarda da sosyal yaşamın vazgeçilmezi olarak görülmektedir. Dönemin gelişmiş toplumu Roma İmparatorluğuna baktığımız zaman kentlerinde büyük meydanlar bulunduğunu görmüş oluruz o kadar ki forum adını verdikleri bu meydanlar günümüzde dahi Roma ve İstanbul kentlerinde turistlerin ve yerel kent insanlarının sosyal yaşam merkezlerindedir. Yayalara münhasır olan bu meydanların bu özelliği de dönemin önemli yaşam mekânları olan kilise ve pazar alanlarına entegre edilmiş olması yine kent yaşamını konforlu ve yaşanabilir hale getirmiştir (Gültekin, 2007).

Yayalaştırma uygulaması son 20 yılda Pekin, Şanghay, Singapur, Japonya gibi Asya kentlerinde uygulanmaktadır. Yayalaştırma projeleri, kent planlayıcıları tarafından kenti cezbetmek için uygulanır (Leung, 2009).

Şehirlerde sayısı gittikçe artan arabalar, hayatı insanlar için gerçekten çok zorlaştırmaya başlamıştır. Araç sayısının az olduğu bölgelere baktığımızda kaza sayısının ve gürültünün daha az olduğunu görüyoruz. Yayalaştırma bu gibi sonuçları sağladığından insanları daha mutlu kılar ve dışarıda daha fazla zaman harcamalarını sağlar. Fakat şimdiye kadar başarıyla yapılmış yayalaştırma uygulamaları olduğu gibi başarısızlıkla sonuçlanmış girişimler de vardır. Bu uygulamalara örnek olarak Buffalo's Main Street ve Ottawa's Sparks gösterilebilir (Proulx ve Baron, 2015).

#### 4.4. Yayaştırılan Alanların Özellikleri

Yayaştırılan alanlar farklı yapılara dönüşebilirler. Bu yapılardan bazılarını inceleyelim.

##### 4.4.1. Yaya Caddesi

Trafiğin sınırlandırıldığı ve sadece yayalara ait olan caddelerdir (Leung, 2009).

Şekil 4. İstiklal Caddesi, İstanbul, 1930'lu yıllar (Yayaştırma Öncesi)



Şekil 5. İstiklal Caddesi, İstanbul, 2000'li yıllar





#### 4.4.2. Yaya Bölgesi

Şehrin bir kısmı boyunca araç trafiğini yok etmeyi amaçlar. Ayrıca ticari ve tarihi amaçlar için kullanılır (Leung, 2009).

Şekil 6. Stroget, Kopenhag



#### 4.4.3. Yaya Alışveriş Bölgesi

Çoğunlukla yaya bölgesi olarak da adlandırılan bu yayalaştırma modelinde, insanlar rahatça dolaşıp alışveriş yapabilmektedirler (Leung, 2009).

Şekil 7. Miami Beach Lincoln Mall



#### 4.5. Yayalaştırmanın Etkileri

Yayalaştırma düzenlemeleri için çeşitli sebepler vardır. Yayalaştırma özellikle yayaların güvenliğini ve hareketliliğini geliştirmeyi amaçlar. Bir diğer önemli faydası çevreyle ilişkilidir. Bu planlamalar gürültünün ve kirliliğin azaltılmasına gereksiz araçların ulaşımını kısıtlayarak ya da engelleyerek yardımcı olabilir. Dahası bu ulaşım şekli yürümeyi daha eğlenceli yaparak yayalaştırmaya katkı sağlar. Bunun manası yayalaştırma hem de insanları dahil olabilecekleri farklı sosyal, kültürel ve turistik aktivitelerde hoş bir çevre oluşturmaktır. Şu husus da varsayılır ki; yayalaştırma bölgenin ekonomik büyümesini artırabilir (Iranmanesh, 2008).

Tarihi merkezlerdeki ulaşım sorunlarını gidermek için uygulanan düzenlemeler trafik yoğunluğunun yanısıra çevreye yönelik zararların da ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu zararları şu şekilde sıralayabiliriz;

- Trafik gürültüsü,
- Egzoz gazları ve havadaki kurşun miktarının artması,
- Toz ve duman gibi faktörlerin sebep olduğu hava kirliliği,
- Çevrede meydana gelen görsel bozulma,
- Trafik kazası riskinin artması,
- Kaldırımında veya yolda park edilen araçlar.

Bu gibi zararlı etkilerin yok edilmesinde göz önünde bulundurulması gereken en önemli faktör yaya ile taşıt sistemlerinin birbirinden ayrılmasıdır. Bu şekilde yaya hareketleri kolaylaşacak ve bölgede insanlar daha rahat hareket edebilecektir. Bu amacı gerçekleştirmek için alt-üst geçit uygulamaları, sinyalizasyon, kavşaklarda yaya geçitleri ve yaya bölgeleri tasarımları gerekmektedir. Ayrıca tarihi yapıların çevresel imajını da korumak için yayalaştırma önemli bir uygulamadır. Yaya hareketlerinin yoğun olduğu ve çevresel imajın korunmak istendiği bölgelerde yapılacak olan yayalaştırma uygulamaları ile tarihi dokunun korunması, insani ölçeğin ve yayaların güvenliğinin sağlanması amaçlanmaktadır. Kent merkezlerinde çokça tercih edilen toplu taşıma araçları tarihi dokunun korunması için teşvik edilmelidir. Ayrıca raylı sistemlerin kurulmasıyla da görsel bütünlük sağlanabilir ve çevreye olan zararlı etkilerinde önüne geçilmiş olur (Erkoç, 2008).

Yayalaştırma uygulamaları, çalışma yapılan bölgelerin yapısına göre farklılık gösterebilir. Bu uygulamalar bölgesel etki göstermekle birlikte kentin kimlik kazanmasını

da sağlar (Postalcıoğlu, 2009). Araç trafiğini kapatma programları birçok çevresel, ekonomik ve sosyal açılardan faydayı beraberinde getirecektir. Şüphesiz ki, gelişmiş şehirlerdeki yerliler ve işadamları, farklı yönleriyle araç trafiğini kapatma uygulamalarının sayısız avantajlarına sahiptirler (Leung, 2009).

Yayalaştırmanın en yaygın etkileri aşağıdaki gibi 5 şekilde kategorize edilebilir.

1. Çevresel Etkileri
2. Ekonomik Etkileri
3. Sosyal Etkileri
4. Birey ve Toplum Sağlığına Olan Etkileri
5. Ulaşım Etkisi (Soni ve Soni, 2016).

#### **4.5.1. Çevresel Etkileri**

Çevresel hedefler açısından yayalaştırma hava ve gürültü kirliliğini azaltır ve hafifletir. Çünkü araba sayısında ve motorlu araç sayısında azalma olur. Bugünlerde büyük şehirlerin çoğu içlerinde yaşayan insanlar için hoş olmayacak ve tehlikeli olabilecek hava ve gürültü kirliliği ile yüzleşmiştir. Yayalaştırma herhangi bir yakıtı ihtiyaç duymadan yürümeyi destekler. O yüzden aynı zamanda yakıt tasarrufunda da bulunmuş oluruz. Araştırmalar gösteriyor ki, yayalaştırmayla birlikte otobüs ve raylı sistemler gibi toplu ulaşım sistemlerinin kullanımı artmıştır. Yayalaştırma oturduğu zaman sadece yayalar için değil hem de cadde dekoru ve şekillerinin gelişimi ve ek olarak yeşillendirme için daha fazla boş alan olacaktır. Tüm bunlar yerel caddelerin güzelliğine ve daha iyi bir çevre oluşturulmasına yardım etmektedir. İnsanoğlunun kalıtsal tembelliği gideceği yer için toplu ulaşım yerine kendi arabasını tercih etmesine neden olmuştur. Hem de modernistler zengin insanların arabalarını kendi evlerine park etmesine önem verdiler ve bunun sonucu, şehir meydanlarının yok olmasıdır. (Iranmanesh, 2008).

Yayalaştırılan bölgelerden araçların arındırılmasıyla hava kirliliğinin önüne geçilmiş olur. Bu bölgelerde yapılan yeşillendirme çalışmalarıyla oksijen seviyesi artırılarak hava kalitesi iyileştirilebilir. Görüntü kirliliği de araçların arındırılması ve çevre bölgelerdeki sokaklarda uygulanan trafik yavaşlatma teknikleriyle giderilmiş olur. Bir bölgenin yayalaştırılmasıyla çevresel düzenleme yeniden yapılıp yaya ölçeğine uygun

haline getirilerek insanların ihtiyaçlarına cevap verilebilir. Ayrıca araç trafiğinin sebep olduğu kirlilikten çevredeki binalar korunmuş olur (Postalcıoğlu, 2009).

Yayalaştırma uygulaması ile yaya bölgeleri kentlerin aktif kullanılmasını sağlar ve kente işlerlik kazandırır. Bölgedeki ticarethane ve otopark problemleri de bu uygulama ile beraber zlmş olur (Erkoç, 2008).

"Tolley'e (1990) göre yürümenin hava kirliliği, gürültü, kazalar ve trafik tıkanıklığı gibi bazı temel problemlere neden olmadığı için göz ardı edildiğine inanmaktadır, bu nedenle ulaştırma uzmanları ulaştırmada yürümeye çok az yer vermektedirler. Otomobile olan bağlılığa ve insanlardaki tembelliğe rağmen insanlar bazı durumlarda yürümeyi tercih edebilirler. Her Őeyden önce hava Őartları uygun olmalıdır. Yağmur, kar, aşırı sıcak veya soğuk, insanların yürümeyi Őemelerine engel olacaktır. Gidilecek noktalar arası mesafeler yürünebilir uzaklıkta olmalıdır son olarak insanları memnun edebilmemiz için yürüyüş yerlerinin konforlu, güvenli, çeşitli aktivitelerin bulunduğu bir ortamın sağlanmasıdır. Gerekli ortamın sağlanmasıyla insanları yürümeye teşvik edebiliriz. İnsanlar taşıtlarını park edecekleri zaman, mümkün olduğunca merkeze en yakın olan alana park etmek isterler bunun amacı tatsız yürüyüşleri biran önce bitirmek isteğidir. Eğer alışveriş alanında çekici ve engel bulunmayan yaya çevresi oluşturulursa, insanlar çevrede gezinmek saatlerini harcamak için çekinmeyeceklerdir" (Gltiken, 2010: 13-14).

#### **4.5.2. Ekonomik Etkileri**

Ağır vasıtalı çoğu büyük Şehirler için, her yıl hem devlet hem de özel sektör tıbbi masraflara ve kayıp üretim maliyetlerine hava kirliliği oranları açısından maruz kalmaktadır. Daha az motorlu araçlarla ve daha az kirlilikle yayalaştırmadan sonra, katlanılan maliyetlere de bir azalma olabilir. Fizikçiler hava kirliliği ve onun tehlikelerine, hava kirliliğiyle ilişkili olan hastalıkların tedavisine çok masraf yapılmasına dikkat çekmişlerdir. Bu yüzden daha az hava kirliliği bağlantılı olarak daha az tıbbi masraf yapılmasını sağlar. Yayalaştırma zerindeki bir diğer ekonomik etki bölgedeki perakende satış gelirleridir. İstatistikler der ki bir bölgede araç kısıtlamasından sonra perakende satış cirosu genellikle yükselir (Iranmanesh, 2008). Yayalaştırmanın, yeni iş imkanlarının sağlanması, talepteki artışı, vergi gelirlerinin artması, varlık değerlerinin artması, ticari aktivitelerin çoğalması gibi ekonomik yükselişi sağlayan etkileri vardır (Sastre vd., 2013).

Ek olarak görülür ki sadece perakendeciler değil, kira gelirleri ve ikamet etme oranları da artmaktadır. Temel sebep yayanın alışveriş yapabilmesi ve araçlardan korkmadan işyeri vitrinlerini daha iyi izleyebilmesi ve bundan keyif alabilmesidir. Yayalaştırma planlaması yapılan bazı yerlerde insanlar kafelere gelecek ve fazla miktarda yiyecek alacaklardır. Yayalaştırılmış bölgelerin olduğu şehirler, turistlerle sık sık iletişim kurmak için güzel bir yere sahiptir. Daha az nüfus, diğer artı olarak hayatı kolaylaştıran kaldırım kafeleri, hoş yürüme çevresi, çeşmeler veya diğer cadde malzemeleri bölgenin yerel halkı ve turist için cezbedici olmasına katkı sağlar (Iranmanesh, 2008).

Yayalaştırılan bölgelerde ticari aktivite yapan insan sayısındaki artışla birlikte bölgenin çekiciliği artırılmış olur. Kullanılmayan işyerlerinin aktif hale getirilmesiyle de ekonomik canlılık artar. Ayrıca bölgenin kullanımı gece ve gündüz sürekli hale gelerek ticari aktiviteler artar. Yaya yoğunluğunun artması bölgeyi cazip hale getirerek emlak fiyatlarında artışa neden olur. Yakıt, tamir ve otopark giderleri, bölgeye olan erişimin özel araç kullanımının yerine toplu taşıma ile sağlanmasıyla azalır (Postalcıoğlu, 2009).

"Yayalaştırılmış mekânı kullanan ziyaretçilerin kalış süresi arttığı ve vitrin izleme zaman ve algılama düzeyi arttığı için ticari anlamda kazanç doğru orantılı olarak artmaktadır. Bir sokağın yayalaştırması sonucu iyileşen çevre şartlarının etkisiyle o sokak ve çevresindeki konutların kıymeti artmaktadır. Diğer bir konu da yatırım maliyetleri açısından önem taşımaktadır. Kentin tüm yollarını taşıtlara göre yapmak, altyapı yatırım maliyetlerini arttırmaktadır. Yaya mekânlarında, 90 kg/m<sup>2</sup> taşıma gücü olan yol yapıldığı gibi, kent merkezinde en fazla gereğinde 7,5 tonluk taşıtların geçebileceği yaya yolları düzenlenmektedir.

Böylece, yollara yapılacak yatırım en aza indirilmektedir. Kentin tüm yollarını 10 ve daha fazla tonlu taşıtlara göre döşemek yerine, taşıma gücü az ve yaya yoğunluğu ile orantılı genişlikte (min. 155 cm) yaya yolu yapmak yatırımda büyük ekonomik yarar sağlamaktadır " (Postalcıoğlu, 2009: 20-21).

#### **4.5.3. Sosyal Etkileri**

Bugünlerde, gelişmiş ülkelerdeki insanlar özel arabalar, otobüsler, demiryolları, taksiler gibi farklı motorize taşımacılık türleri vasıtasıyla gidecekleri yerlere ulaşmaya çalışıyorlar. Ancak, motorize olmayan ulaşım türlerinin en temel taşlarından biri olan yürüme, insanlar için özellikle de daha zengin olanlar için elverişsiz hale gelmektedir.

Çoğu geleneksel taşımacılık planlama uygulaması ayrıca kişisel motorlu araç ulaşımının yürümekten çok daha önemli olduğunu ileri sürmüştür. Yürüme ihmalinin arkasındaki nedenleri anlamak kolaydır: Farklı otomobiller insanlara hız, uygunluk ve rahat bir seyahat yolu sağlamaktadır. Sonuç olarak, yürümek genellikle motorize araçlarla kıyaslandığında daha düşük statülü bir aktivite olarak düşünülmektedir (Leung, 2009).

Yayalaştırmanın doğrudan sağladığı sosyal yararların yanında dolaylı olarak sosyal gelişimi artırıcı etkisi vardır.

Bunlar;

- Birey ve toplum arasındaki ilişkilerin gelişmesi,
- Demokratik gelişimin artması,
- Açık alanların rahatça kullanılabilmesi,
- Suç oranlarının düşmesi,
- Tarihi dokunun zarar görmemesi,
- Kentsel imajın yaratılması (Altunbaş, 2006).

Yayalaştırma öncelikle yaya olarak ulaşımın desteklenmesini sağlar. Aslında insanlar günümüz kent yaşamıyla öncesine göre daha az yürüyorlar ve diğer toplu taşıma araçlarındansa kendi özel araçlarına bağlılar. Sonuç olarak, çok fazla insan yeterli egzersiz yapmamaktadır. Sağlık uzmanları yetişkinlerin en az haftada 3 kez günde 30 dakika fiziksel aktivitelere katılmasını önerirler. Bu yürüyüşle yapılabilir çünkü yürüyüş iyi bir egzersizdir. Bunu yapmak birçok fiziksel yarar sağlar. Örneğin aşırı kilo alımının önlenmesi, kalp hastalıkları riskinin azaltılması ve güçlü kemiklere sahip olunmasıdır. Yayalaştırmanın diğer bir sosyal etkisi insanların araçlardan ayrılmasıyla yaya güvenliği ve ulaşım olanaklarının geliştirilebilmesidir. Elbette özel araç sahipleri yayalaştırılmış bölgelere giriş haklarının unutulduğunu şikâyet etmektedir. Aslında karmaşık görevlerle yayalaştırılmış bölgelerde ikamet edenlerin, tüccarların, diğer insanların evlerine ulaşımı kısıtlanmıştır ve aslında bu gruplar arasında bir eşitlik yoktur. Yayalaştırmanın bir diğer sosyal etkisi, insanların araçlardan ayrılmasıyla yaya güvenliği ve ulaşım olanaklarının geliştirilebilmesidir (Iranmanesh, 2008).

Yayalaştırılmış alanların sosyal doğasında belirgin bir yükseliş vardır. Yayalaştırılmış alanlar yoğun olarak agresif ve aşırı kalabalık alanları uygarlaştırmada ve

islah etmede önemli bir unsurdur. Çünkü bu yeniden geliştirilen alanların dayanak noktası olmaktadır (Sastre vd., 2013).

Ağır vasıtaların yoğun olduğu büyük şehirler için, her yıl hem devlet hem de özel sektör tıbbi masraflara ve kayıp üretimin maliyetlerine hava kirliliği oranları açısından maruz kalmaktadır. Daha az motorlu araçlarla ve daha az kirlilikle yayalaştırmadan sonra, katlanılan maliyetlerde bir azalma olabilir. Yayalaştırmanın bir diğer ekonomik etkisi, bölgedeki perakende satış gelirleridir. İstatistikler der ki bir bölgede araç kısıtlamasından sonra perakende satış cirosu genellikle yükselir. Sadece perakendeciler değil, kira gelirleri ve ikamet etme oranları da artarak bundan faydalanmaktadır. Temel sebep, yayanın alışveriş yapabilmesi ve araçlardan korkmadan işyeri vitrinlerini daha iyi izleyebilmesi ve bundan keyif alabilmesidir. Yayalaştırma planlaması yapılan bazı yerlerde insanlar kafelere gidecek ve daha fazla miktarda yiyecek alacaktır. Yayalaştırma herhangi bir yakıtı ihtiyaç duymadan yürümeyi destekler. O yüzden aynı zamanda yakıt tasarrufunda da bulunulmuş olunur. Araştırmalar gösterir ki yayalaştırmayla birlikte otobüs ve raylı sistemler gibi toplu ulaşım sistemlerinin kullanımı artmıştır (Iranmanesh, 2008).

Alışveriş yapanların, turistlerin, ziyaretçilerin ve yürüyüş yapmaya çıkanların olduğu bölgelere, sokak tiyatrosu, otobüsler, artistik gösteriler vb. gibi kültürel olaylar hayat verir. Normalde yayalaştırılmış alanların oturtulması, tüm alanın düzeninin yeniden değiştirilmesiyle, binaların yeniden tasarımıyla, dekoratif ve artistik unsurlarla, önemli tasarım birleşimleriyle ve yeniden iyileştirme ve kentin kültürel miras unsurlarının kurulmasıyla kentin şeklinin değişimi sağlanır. Tüm bunlar, bölgenin kullanımını geliştirir ve kolaylaştırır. Yayalaştırma ile tarihsel merkezli önemli şehirler hem yurt içinden hem de yurt dışından bölgede çevresel ani gelişimi sağlamak ve şehrin yerel ekonomisini geliştirmek için, şehre hayat veren ve katkı sağlayan daha fazla ziyaretçi çekmek amaçlanmaktadır. Yayalaştırmada, konfor ve huzur sağlayan alan tasarımlarıyla daha uzak yerlerdeki yerel sakinlerin daha iyi temsili ve tanımlanması başarılacaktır (Sastre vd., 2013).

Birçok şehirdeki yaya geçitleri tatiller ve festival sezonları esnasında arkadaşlarla buluşmak ve zaman geçirmek için insanların kullandıkları kültürel ve eğlence amaçlı yerler olarak kullanılabilir. Motorize araç seyahatlerine yoğun bir biçimde maruz kalan şehirler genellikle yürüyenler için daha az erişime sahiptirler. Bunun aksine, çevre düzenindeki

çoğalmalar ile birlikte otomobilsiz olan sokaklar, insanların sosyal aktiviteleriyle meşgul olmak için çevre dostu kamusal alanların yaratılmasına yardımcı olacaklardır. Yürümek tabii ki de bir ulaşım aracı değildir. O sosyalleşmek için estetik zevk ve fırsatlar içeren kendine özgü ödülleriyle de bireylere katkıda bulunur. Şüphesiz, sokaklar kamusal alanın önemli bir parçasıdır, yani insanların toplumlarıyla etkileşim kurduğu yerlerdir. Daha çekici, güvenilir ve yürünebilir sokaklar toplumsal yaşanabilirliği artırır. Bu yüzden, araç trafiğine kapama, sakinler tarafından kullanılan araçların ayırımı ile yaşam tarzının geliştirilmesi ve toplumsal yaşanabilirliğin etkili bir önlemi olabilir. Bu kamu için hem istemli sosyal aktiviteleri hem de toplumsal bağlılık ve yakın çevre etkileşiminin artmasını teşvik edecektir ayrıca bu da başarılı bir şehircilik uygulamasına olanak verecektir (Leung, 2009).

Şehirlerde sayısı gittikçe artan arabalar, hayatı insanlar için gerçekten çok zorlaştırmaya başlamıştır. Araç sayısının az olduğu bölgelere baktığımızda kaza sayısının ve gürültünün daha az olduğunu görüyoruz. Yayalaştırma bu gibi sonuçları sağladığından insanları daha mutlu kılar ve dışarıda daha fazla zaman harcamalarını sağlar (Proulx ve Baron, 2015).

Miras korunumunun yanı sıra, araç trafiğine kapatma kentsel yeniden gelişim için de etkili olacaktır. Binaların vasıfları trafiğin daha iyi yönetilmesi sayesinde de aynı zamanda geliştirilebilir. Şehir plancıları odası, yoğun motorize araç trafiğini taciz etmeksizin yaya sokaklarının estetik yeni tasarımlarının geliştirilmesine daha fazla odaklanabilirler. Yaya alanlarının farklı ve özel kültürel karakteristiği ortaya çıkarılabilir ve toplumsal yaşanabilirlik ayrıca artırılabilir (Leung, 2009).

#### **4.5.4. Birey ve Toplum Sağlığına Olan Etkileri**

Kentlerimizde görülen hızlı değişim kent görüntüsünün negatif etkilenmesinin yanı sıra, tabiattan uzaklaşmak zorunda kalan kent insanının birçok çevre sorunlarıyla baş başa kalmasına sebebiyet vermektedir. Doğal ve kültürel normları korunmuş sağlıklı kent meydanlarını iskân ve yaşam hakkına sahip kent insanlarının sıradan betonarme yapılar arasında yaşamak zorunda kalması, sorunun çözümü için yeni fikirler ortaya konması ihtiyacını doğurmuştur. Bu sorunların bunalımını yaşayan insanlar için, kent içinde



konforlu ve güven içinde kullanılabilir, araç trafiğinden bertaraf edilmiş, açık mekânlar ortaya çıkarmak için hem konutsal yerleşim alanlarında hem de alışveriş alanlarında yaya meydanlarına yer vermek hedef olmalıdır (Gültekin, 2007).

Chiquetto'nun (1997) İngiltere'de Chester'in yayalaştırılmış merkezi bölgelerinde yaptığı bir araştırmaya göre, yayalaştırma, insan sağlığıyla doğrudan ilişkili olan hava kirliliğini ciddi oranlarda azaltmaktadır. Benzer bir araştırmada ise yayalaştırılmış bir bölgedeki hava kirliliğinin oranı %40'lara varan oranlarda azalttığı gözlemlenmiştir. Brabilla ve Longo'nun araştırmalarında ise (1977) yayalaştırmanın, bölgedeki gürültü seviyesini %10 ile %15 desibel arasında azalttığı kanıtlanmıştır. Burada, %6 desibel düşüşün algılanan ses seviyesinde %50 oranda etki yaptığı göz önünde bulundurulmalıdır. Aslında, insanlar günlük alışkanlık olarak yürüme eyleminde bulunsalar, sayısız fayda beraberinde görecektir. Bu faydalar fiziksel ve psikolojik açıdan sınıflandırılabilir. Yürümek aerobik egzersizlerin en iyi yollarından biridir. O elverişli, özel ekipmanlara ihtiyaç duymayan, kendi kendine gelişen ve doğal olarak güvenlidir. Yürümek nefes almak kadar doğaldır. İnsanlar küçük gayretlerle onların sağlıklarını kolayca sürdürebilir ve ayrıca virüslere karşı savaşmak için sağlıklarını güçlendirebilirler. Çeşitli çalışmalar düzenli yürümenin sağlığımıza birçok avantaj sağladığını ortaya koymaktadır. Fiziksel yönden de, yürümek kalp hastalıkları ve felç riskini yarıya indirebilir, kilo kontrolüne yardımcı olabilir, kan şekeri seviyesinin kontrolünü sağlayabilir, kötü kolesterolü azaltabilir ve bağışıklık sistemini güçlendirebilir (Leung, 2009).

Birey yönünden bazı yararları:

Kentte yaşayan insanların kent kimliğini benimsemesini kolaylaştırır. Kentsel yaşamın bu insanlar tarafından daha rahat algılanmasına ve gözlemlenmesine ortam hazırlar. Yürüme, koşma, bisiklet yolları gibi imkânların sağlanması kent halkını spor yapmaya teşvik eder ve insan sağlığına olumlu katkıda bulunur (Postalcioglu, 2009).

Psikolojik yönden ise, yürümek depresyon ve anksiyeteyi (aşırı kaygı) yatıştırıp önleyebilir ayrıca iş stresini de azaltır. İnsanlar ulaşım çeşidi olarak yürüme uygulamasının bir şehrin köken simgesi olduğu genel izlenimi altında olmalarına rağmen, araç trafiğine

kapama uygulaması böyle kalabalık toplumlarda egzersiz yapmak için onlara fırsatlar sağlamanın ve yürümeye insanları teşvik etmenin en iyi yollarından biridir (Leung, 2009).

Toplum yönünden bazı yararları:

Temiz hava, konfor, su, güvenli sokaklar, açık alanlar, kültürel faaliyetler için yeni bir çevre yaratılmasını sağlar. Sosyal etkileşimi artırarak insanlar arasındaki ilişkileri güçlendirir. Ayrıca yaşam kalitesinin yükselterek kent halkına daha iyi bir çevre oluşturur. Ortak bilincin oluşması çevresel ve kültürel ortamın korunması ve sosyal etkileşimin sağlanması açısından da önemlidir. İnsanların kentsel yaşamda görülen sorunların çözülmesinde aktif rol almasını sağlar (Postalciöğlü, 2009).

Eski dönemlere gidip lojistiğin ve ulaşımın binek hayvanları ile yapıldığı dönemlere bakacak olursak dönem kentlerinin sokak, cadde ve meydanların çeşitli toplumsal ve kültürel aktivitelerinin geliştiği kent meydanlarını görmüş olacağız. Fakat teknolojinin kent hayatına girmesi ile zaman içinde kent meydan, sokak ve cadde görünüşleri değişmiş yayalar kaldırımlara mahkûm bırakılarak, sokak ve cadde yollarının asli sahibi araç sahipleri olmaya başlamış. Belli bir süreçten sonra yayalara ait kaldırımlar dahi araç sahiplerinin park alanları haline gelmiş haliyle yaya kaldırımları da bir hayli daralmıştır. Bu durum dar kaldırımlara çekilen yayalar açısından olumsuz olduğu kadar kaldırımların yayalara yetersiz kalması sonucu taşıt alanlarını kullanmak durumunda kalan yayalar sebebiyle taşıt sahipleri içinde olumsuz bir durum ortaya çıkmıştır yani durumun sadece yayalar için olumsuz sonuç çıkardığı düşüncesi durumun basite indirgenmesi olacaktır. Gün geçtikçe artan taşıt trafiği ve caddelerdeki motor sesleri kent yaşamı konforunu, ortaya çıkan gaz salınımı ise kent insanların sağlığını doğrudan etkilemektedir (Gültekin, 2007).

#### **4.5.5. Ulaşım Etkileri**

Kentsel yerleşim alanlarındaki yaya hareketlerini artırarak iş, ticaret, eğlence gibi kentlere işlevlik kazandıran, canlılık getiren düzenli, çekici ve canlı bir çevre oluşturur. Yayalar için güvenle hareket edebilecekleri bir ortamın sağlanması trafik kazalarının önüne geçilmesine yardımcı olur. Motorlu taşıtların azalmasıyla birlikte trafik kazalarının önlenmesine yardımcı olur (Postalciöglü, 2009).

Yaya sokakları sadece gerekli aktivitelerin (yürümek ve alışveriş gibi zorunlu eylemler) değil aynı zamanda isteğe bağlı (gezme, oturma ve güneşlenme gibi) ve sosyal aktivitelerin de (konuşma, tanışma, insan gözleme) olduğu yerlerdir. En iyi tasarlanan kamusal alanlar en fazla sosyal aktiviteleri başarılı bir şekilde organize eden alanlardır. Başarılı bir şehir merkezi tanımlamasını, sadece trafik problemlerinin azaltıldığı yer olarak değil aynı zamanda insanların eğlenebildikleri yer olarak yaparız (Leung, 2009).

#### **4.6. Yayalaştırma Çeşitleri**

Üzerinde uzlaşılan, aşağıda gösterildiği gibi 3 çeşit yayalaştırma türü vardır:

1. Tam Zamanlı Yayalaştırma,
2. Yarı Zamanlı Yayalaştırma,
3. Trafik Sakinleştirme (Soni ve Soni, 2016).

##### **4.6.1. Tam Zamanlı Yayalaştırma**

Bu modelde araçların caddeye girişi tamamen yasak olmakla birlikte, hizmetler genellikle caddenin arka tarafından yapılmaktadır (Iranmanesh, 2008). Yayalar mutlak önceliğe sahiptirler. Acil durum araçları hariç diğerlerinin girişi kısıtlıdır yalnız servis araçları seçili bölgeler için belirli zamanlarda giriş yapabilirler (Soni ve Soni, 2016).

Bu caddeler, bir dizi yaya kolaylıklarıyla ve araçlara açık hak vermeden yayaların ihtiyaçlarını karşılamak için dizayn edilmiştir. Caddeler tamamen yeniden yapılandırılmış ve gündüz erken saatlerde ve gece ulaştırma amaçları hariç olmak üzere caddeye tüm trafiğin girişi yasaklanmıştır. Bu, yayalar için tamamen hareket özgürlüğü sağlar. Büyük fırsatlar bu caddelerde mevcuttur ama ölçü ve karakterle harmanlandığına emin olmak için, gelişimi dizayn ederken son derece dikkatli olunmalıdır. Örneğin dolambaçlı dar bir

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

### Şekil 8. Taksim Meydanı İstanbul



#### 4.6.2. Yarı Zamanlı Yayalaştırma

Yarı zamanlı yayalaştırılan caddeler belirli zamanlarda araçların ulaşabildiği yerlerdir. Caddelerde park alanları mevcut değildir ama yükleme bölmeleri mevcuttur (Iranmanesh, 2008). Bölgeye araçların ulaşımını minimum seviyeye indirmek için, caddelerde park alanları mevcut değildir. Fakat yükleme ve boşaltma amaçları için kullanılan bölmeler sağlanmıştır (Soni ve Soni, 2016).

Bir yarı zamanlı yaya caddesi çoğu durumda hem yayalara hem de araçlara tanzim edilmek için yapılmış caddelerdir. Tamamen kaldırım kenarı parkı kaldırılmış olarak sıradan bir caddeden farklıdır ve eskiden park alanı olan yerle birleştirmek için kaldırım genişletilmiştir. Kısıtlı kaldırım parkı için girintiler yeniden yapılandırılmış ve düzenlenmiştir ve genellikle birtakım yaya kolaylıkları için birleştirilmiştir. Genellikle, haftanın belirli zamanlarında ya da haftanın yoğun alışveriş caddelerinde ve alışveriş günlerinde yayalar için tamamıyla kapatılmış pazar yerleri ayrılmıştır. Birçok şehir öncelikle yaya caddelerini tecrübe etmiştir ve bu uygulama başarıyla sonuçlanınca kalıcı hale getirilmiştir (Biyela, 2000).

**Şekil 9. Sai Yeung Choi Street South, Hong Kong**



#### **4.6.3. Trafik Sakinleştirme**

Yayalaştırmanın 3. şekli hız kesici caddelerdir. Araçların ulaşımı için herhangi bir kısıtlama yoktur fakat yaya kaldırımları genişletilmiş ve park alanları azaltılmıştır. Dar trafik çizgileri, farklı yol yapısı ve sürücülere hız kesici bölgede olduklarını hatırlatan renkler içerir (Iranmanesh, 2008).

Yaya kaldırımları normal olarak genişletilmiş ve park alanları mümkün olduğunca azaltılmıştır. Taksi ve yeşil minibüs durakları, yalnızca yer değiştirme uygulaması olmadığı durumlarda sağlanmıştır. Hız tabelaları, keskin köşeler, daralan yollar ve geçitler vb. gibi trafik sakinleştirme kullanımlarıyla araçlar yavaşlatılmıştır (Soni ve Soni, 2016).

Özellikle özel araçlar olmak üzere belirli türdeki araçların kaldırılmasıyla kirlilik ve gürültü seviyesinin yanı sıra yaya araç çatışmasındaki düşüş başarılıdır. Azalmış trafik akışı kaldırımların genişletilmesine izin imkân verecek ve trafik ışıklı kavşaklardaki yaya bölgelerinde bir yükseliş sağlayacaktır. Taksi ve otobüsler hariç tüm araçların sık sık çıkartıldığı zaman toplu taşıma hizmetleri daha etkili bir şekilde yönetebilmekte, kalıcı



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

"1960'ların sonunda Hollanda'nın Delft Kenti'ndeki meskûn mahaldeki yol ağının "yaşayan avlu (woonerven)" olarak adlandırılan yapıya dönüştürülmesi ve böylece farklı özellikteki yol kullanıcıların bütünleşmesi (entegrasyonu) ile sağlanmıştır. Bu yaklaşımın temelini, meskûn mahalde sürücülerin yürüme hızında ve başta çocuklar olmak üzere tüm savunmasız yol kullanıcılarına öncelik tanıyarak (yol vererek) araç kullanması oluşturmaktadır. Yol ağında ve özellikle sokaklarda motorlu taşıtların daha yavaş (yaya hızına uygun) seyrini sağlayacak önlemler uygulanmış ve bu mekânlar çocukların oyun oynayabileceği, mahalli sakinlerinin dinlenebileceği, sosyalleşebileceği yapıya dönüştürülmüştür. Böylelikle bu bölgelerde yaşanan trafik kazalarında %25'lik bir azalma sağlanmıştır. Bu uygulamanın trafiği sakinleştirme yaklaşımının ilk örneği olduğu söylenebilir. Gelişmiş ölkelerdeki trafiği sakinleştirme uygulamalarında öncü ölkelerden biri olan Kanada'daki Ulaşım Mühendisliği Enstitüsü (1997) kavramın temel bileşenlerini; motorlu taşıt kullanımının yol açtığı olumsuz etkilerin azaltılması, sürücü davranışlarının değiştirmesi ve motorlu araç sürücülerini dışındaki yol kullanıcıları için mevcut Őartların iyileştirilmesi olarak belirtmiştir..." (Kaygısız, 2012: 5-6).

#### Şekil 10. Ottawa, Kanada



Bu çalışmada, yukarıda anlatılan yayalaştırma modellerinden tam zamanlı yayalaştırma üzerinden bir model geliştirilmiştir.

#### 4.7. Erzincan Dörtyol Yayaştırma Projesi

Erzincan Belediyesi'nin resmi internet sitesinden yapılan açıklamaya göre, 2017 yılında Dörtyol Yayaştırma Projesi çalışmalarına başlanacaktır.

#### Şekil 11. Erzincan Dörtyol (Yayaştırma Öncesi)



#### 4.8. Araştırma Modelinin Bağımsız Değişkenleri

##### 4.8.1. Sosyal ve Kültürel Gelişmişlik

Ülkemizde çok partili hayata geçişle birlikte sanayileşmenin hızlanması ve paralel olarak kentlere olan göçün de artması, toplumsal değişimle birlikte kentteki sosyal yapıyı da değişim sürecine sokmuştur. Bu sosyal değişimler, kentte yaşayan fakat farklı kültürlerle sahip olan insanlar arasındaki ilişkilerde de denge sağlamıştır. Bu dengenin sağlanmasında sorumluluk bilinci, vatandaşlık ve kentlilik bilinci gelişmiş, katılımcı ve paylaşımcı bir anlayış sağlayan insanların etkisi vardır. Farklı anlayışlara sahip insanlarla uyum içerisinde yaşamaya çalışma, hoşgörü ve toplumsal hayatı zenginleştiren katılımcılığı artırmak bu dengeyi sağlayacaktır. Böylece kentte eskiden beri yaşayan insanlarla kente sonradan göçen insanlar arasında ahenk sağlanacak ve kentteki yaşam kalitesi artacaktır (Başaran, 2007).

Kentlerin sosyal ve kültürel gelişmişliğinin bir sonucu olan kent kimliğini Ulu ve Karakoç (2004), nesnelere ya da canlılar için ayırt edici farklılıkları gösteren bir kavram olarak tanımlamaktadırlar. Aynı zamanda benzerler arasındaki kıyaslamayı yapan ve farklılıkları ortaya çıkaran bir kavramdır. Kentsel kimlik kentin tarihsel süreci içerisindeki birçok özelliğin bir araya gelmesiyle oluşmaktadır (Ulu ve Karakoç, 2004). Kent kimliği, kentlilerin evi ile işi dışında yaşadıkları alan kentin, kentli kimliğinde yaşayanların yaşam biçimleridir. Kültür, sanat, spor merkezlerinin dışında insanların boş zamanlarını değerlendirmeleri için yaratılan farklı alanlar kent kimliğini yansıtmaktadır. (Tatlıdil, 2009).

Bu çalışmada, Sosyal ve Kültürel Gelişmişlik kavramı, Ek-1'de verilen anketin 12, 13, 14, 15, 16 ve 17. soruları ile ölçülmektedir.

#### **4.8.2. Kentsel Planlama**

Kentsel planlama üzerinde çalışan toplumbilimciler, 1970'li ve 1980'li yıllarındakilerden daha farklı bir sistem üzerinden çalışmaya yönelmişlerdir. O yıllarda kent sosyolojisi, kent yapısı ve dinamikleri, kente yönelik göçler, örgütlenemeyen ekonomi, kent kültürü ve sosyal hareketlilikler, günün değişen küresel ekonomik sistemi içerisinde incelenmiştir. Bugün ise küreselleşen ekonominin ve toplumsal yapının çerçevesinde kentsel problemlere çözüm üretilmeye çalışılmıştır. Kentsel planlamanın yeterince iyi yapılmaması, göçlerin de temel nedeni olarak gösterilmektedir. Dengesiz politikalar sonucunda yaşanan göçler, gelişmekte olan dünyanın belirli kentlerini zor duruma sokmuştur. Bu göçlerin sonucu olarak Türkiye'nin de aralarında bulunduğu endüstriyel gelişimini tamamlayamamış gelişmekte olan ülkelerde altyapı sorunları ile birlikte doğal kaynakların tükenmesi sorunu da ortaya çıkmıştır. Gelişmiş ülkelerde, kentler doğal çevreye zarar vermeden ve kaynakların tüketiminde dikkatli davranarak gelişim sağlarken, gelişmekte olan ülkeler konutlaşma, su, kanalizasyon, ulaşım, enerji ve işsizlik gibi sorunlardan dolayı bu hassasiyeti gösterememektedir (Tatlıdil, 2009).

R. Ewing & S. Handy, "Journal of Urban Design" dergisinde yayınlanan "Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability" ("Ölçülemeyeni Ölçme: Yürünebilirlikle İlişkili Kentsel Tasarım Nitelikleri") adlı makalelerinde kentsel planlamanın nasıl olması gerektiğine ışık tutmaktadırlar. Bu makaleye göre bir kentsel tasarım literatür incelemesinde 51 algısal niteliğe vurgu yaparak



bir mekanın bu kavramlarla bir yayanın algısına hitap ettiğini vurgulamaktadırlar. Bu nitelikler şunlardır:

Uyumluluk (Adaptability), Ayırt Edicilik (Distinctiveness), Karmaşıklık (İntricacy), Zenginlik (Richness), Belirsizlik (Ambiguity), Çeşitlilik (Diversity), Okunabilirlik (Legibility), Duyarlılık (Sensuousness), Merkezilik (Centrality), Baskınlık (Dominance), Bağlantı (Linkage), Tekillik (Singularity), Açıklık (Clarity), Kuşatma (Enclosure), Anamlı (Meaning), Ferahlık (Spaciousness), Tutarlılık (Coherence), Beklenti (Expectancy), Esrarengizlik (Mystery), Yöresellik (Territoriality), Uyumluluk (Compatibility), Odaklılık (Focality), Doğallık (Naturalness), Doku (Texture), Rahatlık (Comfort), Biçimcilik (Formality), Yenilik (Novelty), Şeffaflık (Transparency), Tamamlayıcılık (Complementarity), İnsan ölçekli (Human Scale) Açıklık (Openness), Birlik (Unity), Karmaşıklık (Complexity), Tanımlanabilirlik (İdentifiability), Çok Süslülük (Ornateness), Bakım (Upkeep), Devamlılık (Continuity), Görüntüsellik (İmageability), Görünüm (Prospect), Çeşitlilik (Variety), Zıtlık (Contrast), Anlaşılabilirlik (İntelligibility), Sığınma (Refuge), Görünürlük (Visibility), Sapma (Deflection), İlgi (İnterest), Düzenlilik (Regularity), Canlılık (Vividness), Derinlik (Depth), Yakınlık (İntimacy), Ahenklik (Rhythm) (Özer, 2014).

Aşağıdaki kriterler kentsel planlama yapılırken ağırlıklı olarak göz önünde bulundurulmalıdır.

- (a) Sonuçlar estetik olarak tatmin edici olmalıdır.
- (b) Özel çevresel geliştirmeler, oturaklar ve ağaçlar sağlanmalıdır ve planın halk onayı olması gereklidir.
- (c) Çalışmalar, trafiğe ve alışveriş yapanlara minimum oranda karışarak bitirilmelidir.
- (d) Planın her parçası hızlı değişimler veya gerekli olan çıkarılmalar yapabilmeli. "Değişim Kargaşası"(The Avert Chaos) imkânı.
- (e) Maliyetler, planın zamanından önce geri çekilmesi ihtimaline karşı düşük tutulmalıdır (Turner ve Giannopoulos, 1974).

Ayrıca kentsel planlama yapılırken ekonomik gelişmişliği artırmak için gerekli koşullar şunlardır;

- Tüm sürecin düzenli planlanması.
- Artan talepleri temin etmek için planlanmış gelişim alanları civarında kamusal park imkânlarının sağlanması.
- Kentin geri kalanını bu gelişime bağlayan kamusal ulaşım imkânlarının yeterli seviyede tedariki.
- Ulaşılabilirlik, güzel bir çevre ve ışıklandırma gibi potansiyel yönleri güçlendiren bir dizayn (Sastre vd., 2013).

Bu çalışmada, Kentsel Planlama kavramı, Ek-1'de verilen anketin 8, 9 ve 10. soruları ile ölçülmektedir.

#### **4.8.3. Çevresel Gelişmişlik**

Bir çevresel gelişim gürültüyü, atmosferik kirliliği ve kaza sayısını azaltarak kısa dönemde gerçekleştirilebilir (Sastre vd., 2013). Fiziksel çevre dünyadaki tüm canlıları etkileyen doğal, kültürel, tarihi, sosyal ve yapay unsurları içerisinde bulunduran bir olgudur. Bu olgu sürekli değişen dinamik bir yapı ve içerisinde doğal ve yapay öğeleri ile yaşamın gerektirdiği her şeyi içerir (Erdoğan, 2006).

Gelişen sanayi, iletişim ve ulaşım teknolojisi tüm dünyadaki insanlar arasında bir iletişim ağı oluşturmuş ve toplumların birbirinden etkilenmesine sebep olmuştur. Bunların en önemlilerinden biri olan çevresel sorunlar, insanların kendisinden çok fazla etkilenmesi dolayısıyla daha fazla odak noktası haline gelmiştir. Günümüzde küreselleşme iyi bir kalkınmanın ve çevresel duyarlılığın beraber değerlendirilmesiyle birlikte düşünülmektedir (Kaypak, 2011). Çevresel gelişmişliği sağlamak için çeşitli kentsel dönüşüm programları uygulanmaktadır. Bu programlar sorunlara kalıcı bir çözüm sunmak için geniş kapsamlı uygulanmaktadır. Bu amaç, kentin fiziksel koşulları ile toplumsal problemler arasında bir ilişki kurulmasıdır ve temelde toplumsal bozulmanın nedenlerini araştırmayı ve bu bozulmayı önleyecek önerilerde bulunmayı ifade etmektedir. Kentsel alanların verimli bir şekilde kullanımına ve gereksiz kentsel yayılmadan kaçınmayı amaçlayan stratejik hedefler ortaya koymak amaçlar arasındadır (Şişman ve Kibaroglu, 2009).

Çevresel kalitedeki gelişim, büyük ölçüde özel sektör yöneticileri tarafından verilen kararlara bağlıdır. On yıllardır, devlet yöneticileri ve çevresel korumayla ilgili olan diğer yetkililer, iş dünyası istenen emisyon seviyesini veya belirli kirliliği kontrol eden teknolojiye adapte olmak için, bu kararları teşvikleri değiştirerek etkilemeye çalıştılar. Devlet ve özel sektör, geniş bir yelpazede çevresel kaygıları gidermek için, yönetime dayalı stratejiler kullanıyorlar. Devletin karar organları ve özel sektörün yönetime dayalı stratejilere yönelmesinin birkaç nedeni vardır. Bu stratejiler, özel sektör yöneticilerinin organizasyonlarında ve endüstrilerinde uygun değişiklikleri nasıl getireceği konusunda en iyi bilgiye sahip olmalarından yararlanmaktadır (Coglianese and Jennifer, 2004).

Kentsel dönüşüm, var olan kent yapısının yeniden tasarlanması için yapılan uygulamalarının bütününe verilen addır. Fakat bu uygulama şekillerinin tanımlanmasında pek çok farklı görüş bulunmaktadır. Bunun en önemli sebebi dünyanın farklı yerlerindeki bilim insanlarının çeşitli isimlerle adlandırdığı bu uygulama biçimlerinin Türkçe'ye çevrilmesinde uzman kişilerin farklı yorumlarıdır. Kentsel dönüşümün farklı yönleri vardır ve bunlar aşağıdaki gibidir:

- Yenileme
- Sağlık iyileştirme
- Koruma ve yeniden canlandırma
- Yeniden geliştirme
- Tasarım düzenleme
- Temizleme ve düzelterek geliştirme
- Tazeleme parlatma (Şişman ve Kibaroglu, 2009).

Ülkemizde farklı dönüşüm sorunlarına yönelik uygulamalarda, genelde dönüşüm sorunları fiziksel mekânın dönüşümü olarak görülmüş ve bu dönüşümün toplumsal, ekonomik ve çevresel boyutları gözden kaçırılmıştır. Hâlbuki kentsel dönüşüm, hem fiziksel mekânın dönüşümü hem de sosyal gelişim, ekonomik kalkınma, çevreyle ilgili ve doğal dengenin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması ile birlikte kapsamlı ve bütünlük bir şekilde uygulandığı zaman kent için faydalı olabilir (Şişman ve Kibaroglu, 2009).

Ayrıca özel çevresel geliştirmeler, oturaklar ve ağaçlar sağlanmalıdır ve çevresel planlamaların halk tarafından onaylanması gereklidir. Planın her parçası, hızlı değişimler

ve plandan gerekli olan çıkarılmalar yapılabilmelidir: "Değişim Kargaşası" (The Avert Chaos) imkânı (Turner ve Giannopoulos, 1974).

Çevresel gelişmişlik sağlanamadığında ortaya çıkabilecek sorunlar şunlardır:

- Hayvanlara ait yaşam alanlarının insanlar tarafın istila edilmesi ve bazı hayvan türlerinin yok olma tehlikesiyle karşı karşıya gelmesi.
- Doğal kaynakların hızla tüketilmesi sonucu, gelecekte rezervlerinin bitmesi.
- Meydana gelen teknolojik gelişmelerle binaların, yolların, kaldırımların gündüz depoladıkları enerjiyi gece serbest bırakarak iklim üzerinde ısıtıcı etki göstermesi.
- Yine aynı şekilde yüksek binaların rüzgârın esiş yönünü etkilemesiyle bitki örtüsünün zarar görmesi.
- Artan araç sayısının, endüstriyel gazların ve enerji üretiminin hava kirliliğine yol açması.
- Bu hava kirliliğinin toz, duman, koku gibi ortamı kirleten faktörlerin insanlara ve diğer canlılara zarar verecek oranlara yükselmesi.
- Önlem alınmadığı takdirde su kaynaklarının kirlenmesi ve azalması.
- Lağım sularının sağlıklı sularla karışıp insan hayatını tehdit etmesi.
- Kıyılara doğru kayan kentleşmenin bazı bitki ve hayvan türlerinin yok olmasına sebebiyet vermesi.
- Toprak üzerinde çimento ve asfalt kullanımının ve binaların yapılmasının çölleşmeye neden olması.
- Bu etkiler gelişmekte olan ülkelerde daha fazla görülmektedir.

Çevresel gelişmişliğin sağlanamamasının altında yatan birçok sorun vardır. Bu sorunlardan bazıları şu şekildedir:

- Nüfus artışının olumsuz etkisi olarak trafik sıkışıklığının zaman kaybına ve akaryakıt israfına yol açması.
- Mekânın değerlenmesinin sonucu olarak, kira ve arsa fiyatlarındaki aşırı artışlar.
- Arsa fiyatlarındaki aşırı farkların gelir dağılımını olumsuz etkilemesi.
- Kentlere olan yoğun göçün sebep olduğu problem olarak gecekondulaşmanın kentin estetiğini bozması.
- Oy kaygısıyla hareket eden siyasilerin gecekondulaşmayı teşviki ve kanun ihlallerini görmezden gelmeleri.

- Siyasilerin, politikalarını sosyal ve ekonomik gerçekleri hesap etmeden şekillendirmeleri (Ulusoy ve Vural, 2001).

Bu çalışmada, Çevresel Gelişmişlik kavramı, Ek-1'de verilen anketin 2, 3 ve 4. soruları ile ölçülmektedir.



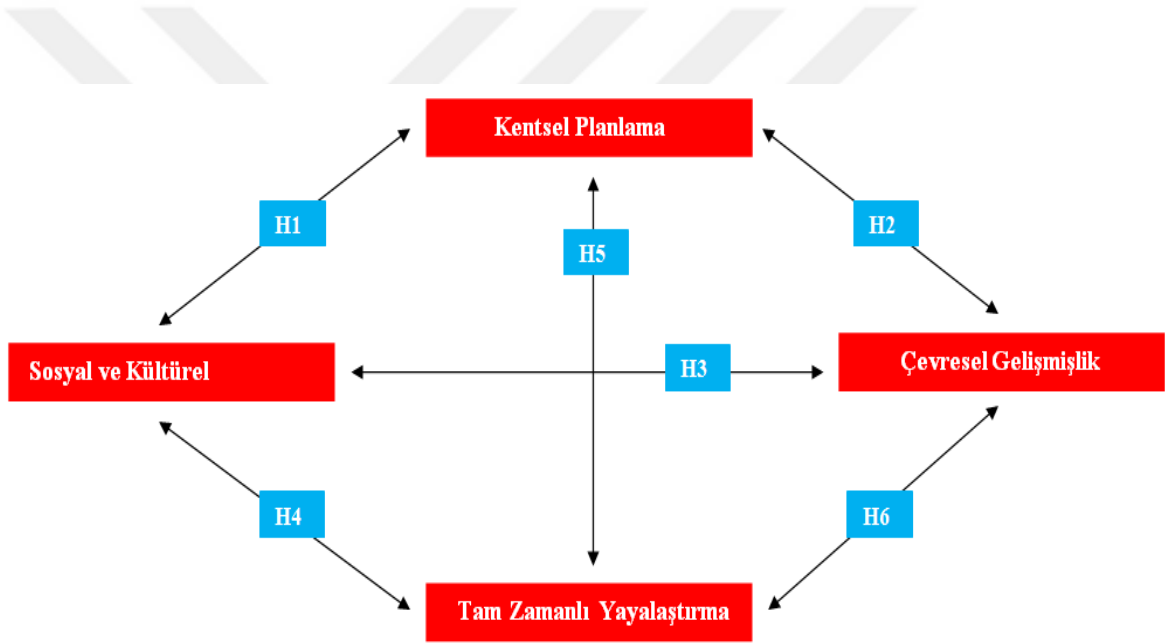
# BEŞİNCİ BÖLÜM

## ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

### 5.1.Araştırmanın Modeli

Araştırmanın modeli şekil 12'de gösterilmiştir. İlgili modelde, Sosyal ve Kültürel Gelişmişlik, Kentsel Planlama ve Çevresel Gelişmişlik araştırmanın bağımsız değişkenleri olup, yayalaştırma projelerine verilen destek ise test edilecek araştırma modelinin bağımlı değişkenidir.

Şekil 12. Araştırmanın Modeli



### 5.2. Çalışmanın Hipotezleri

**H1.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile kentsel planlamasına olan inancı arasında pozitif korelasyon vardır.

**H2.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin kentsel planlamasına olan inancı ile çevresel gelişmişliğine olan inancı arasında pozitif korelasyon vardır.

**H3.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı arasında pozitif korelasyon vardır.

**H4.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında pozitif korelasyon vardır.

**H5.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin kentsel planlamasına olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında pozitif korelasyon vardır.

**H6.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında negatif korelasyon vardır.

### 5.3. Araştırmanın Evreni ve Örnekleme

Çalışmanın evreni 520 kişidir. Bu bilgi Erzincan Belediyesi Kentsel Tasarım Müdürlüğü ile görüşülerek elde edilmiştir. Evren, Erzincan Dörtyol bölgesinde yayalaştırmadan etkilenecek işyeri sayısından oluşmaktadır.

Araştırmanın örneklem büyüklüğü, Hergüner (2015)'te kullanılan formülle hesaplanmıştır. Buna göre:

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

Burada;

n = Örneklem büyüklüğü

N = Evren

e = Hata payı

Bu çalışmada  $\pm 10\%$  hata payıyla gerekli minimum örneklem büyüklüğü şu şekildedir:

$$n = \frac{520}{1+520(0.1)^2} = 83.87 \text{ (84'e yuvarlanmıştır).}$$

Anketin ön geçerliliği için, Erzincan Üniversitesinde alanında uzman olan bir akademisyene sorular gösterilmiş ve kendisinin onayı alınmıştır. Ek 1'de gösterilen anket, Erzincan Dörtyol meydanındaki ticari işletme sahiplerinin işyerlerine gidilerek işletme sahiplerinin bazılarına elden verilip doldurulması, bazılarına ise sorular okunarak

değerlendirme yapması istenmiştir. Anket, odak (focal) örneklem metoduyla seçilen 161 katılımcıya uygulanmıştır. Bu örneklem metodunda katılımcıların belirlenmesi için veriyi toplayan kişi belirli bir alanı seçer. Bu örneklem metodu "Measuring Public Value: An Instrument and an Art Museum Case Study" (Yocco S. V. vd., 2009) adlı çalışmada da kullanılmıştır. Demografik bilgilerde eksiklik tespit edilen 3 anket ve ankette cevaplanmayan soruların olduğu 16 anket değerlendirilmeye alınmamıştır. Değerlendirme, geriye kalan 142 anketle yapılmıştır. Bu örneklem büyüklüğü  $\pm 10\%$  hata payıyla bu çalışma için hesaplanan gerekli minimum örneklem büyüklüğü olan 84'den büyüktür.

#### **5.4. Araştırmanın Veri Toplama Aracı ve Çözümlemesi**

Bu çalışmada tartışılan yaklaşımlar temelinde, 3 faktörün —Sosyal ve Kültürel Gelişmişlik—Kentsel Planlama—Çevresel Gelişmişlik— yayalaştırma projelerini nasıl etkilediğine yönelik bir model oluşturulup, 5'li likert ölçeğiyle hazırlanmış bir anket vasıtasıyla test edilmiştir. Anket uygulamaları yüz yüze yapılmış, internet veya klasik posta aracı kullanılmamıştır. Verilerin analizi SPSS 24 programı ile yapılmıştır. Faktör analizi için KMO ve Barlett testleri yapılmıştır. Değişkenler arasındaki korelasyonu ölçmek için Pearson korelasyon analizi yapılmıştır.



## ALTINCI BÖLÜM

### BULGULAR

#### 6.1. Katılımcıların Demografik Özellikleri

Tablo 1'de anket katılımcıları cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve bölgedeki faaliyet süresine göre gruplandırılarak sayısal veriler gösterilmiştir. Tabloda görüldüğü üzere katılımcıların önemli bir bölümü (%76,06) erkek katılımcılardan oluşmaktadır. Katılımcıların yaş aralığının ise birbirine yakın olduğu görülmektedir. Eğitim durumunda katılımcıların yarısı (50) lise mezunu olarak görülmektedir. Bölgedeki faaliyet süresine bakıldığında ise bölgede 10 yıldan fazla süredir ticari faaliyette bulunanlar katılımcıların yarısından fazlasını (54,93) oluşturmaktadır.

**Tablo 1. Katılımcıların Demografik Özellikleri**

		Sayı	(%)
Cinsiyet	Erkek	108	(76,06)
	Kadın	34	(23,94)
Yaş	18-27	26	(18,31)
	28-36	42	(29,58)
	37-42	31	(21,83)
	42 Üstü	43	(30,28)
Eğitim Durumu	İlköğretim	17	(11,97)
	Lise	71	(50)
	Lisans	52	(36,62)
	Lisansüstü	2	(1,41)
Faaliyet süresi	0-3 Yıl	23	(16,20)
	3-5 Yıl	20	(14,08)
	5-10 Yıl	21	(14,79)
	10 + Yıl	78	(54,93)

#### 6.2. Örneklem Yeterliliği ve Faktör Analizi Uygunluk Testleri

"Kaiser-Meyer-Olkin" (KMO) testi örneklem büyüklüğünün yeterli olup olmadığını ölçmek için yapılır ve değer 0,5'ten büyük olması beklenir. Bu çalışmada KMO değeri 0,701 çıkmasından dolayı örneklem büyüklüğü faktör analizi için yeterli kabul edilmiştir. Ayrıca Bartlett testi yapılmıştır. Bartlett testinde anlamlılığın –"p"– değeri 0,05'ten küçük olması gerekmektedir. Bu çalışmada "p" değeri 0,00 olarak ölçülmüştür.  $p < 0,05$  olduğu için çalışma kabul edilebilir. Bartlett testinin p değeri 0,05 anlamlılık derecesinden düşük olduğu için değişkenler arasında faktör analizi yapmaya yeterli düzeyde bir ilişki vardır.

**Tablo 2. KMO and Bartlett's Test Değerleri**

Örneklem Yeterliliğinin Ölçüsü		,701
Bartlett Küresellik Testi	Yaklaşık Ki-Kare	1638,079
	df	465
	Anlamlılık	,000

### 6.3. Anketin Geçerliliği (Faktör Analizi)

Bu çalışmada anketin geçerliliği için faktör analizi yapılmıştır. Ankette 16 ifade özgün ölçekteki yer aldıkları boyutların dışında toplanmıştır. Bu nedenle bu ifadeler elenmiş ve sadece tablo 3'teki faktör analizinde 0,4 değerinden büyük toplam 15 ifade üzerinden ölçek oluşturulmuştur. Tablonun 1. sütununda bir araya gelen toplam 6 ifade sosyal ve kültürel gelişmişlik değişkenini ölçmektedir. 2. sütununda bir araya gelen 3 ifade kentsel planlama değişkenini ölçmektedir. 3. sütunda bir araya gelen 3 ifade çevresel gelişmişlik değişkenini ölçmektedir. 4. sütunda bir araya gelen 3 ifade ise trafik sakinleştirme değişkenini ölçmektedir. Tam zamanlı yayalaştırma değişkeni ankette sadece "Bölgeye araç girişi tamamen yasaklanmalıdır" sorusuyla ölçüldüğü için faktör analizinde yer almamıştır.

**Tablo 3. Dönüştürülmüş Faktör Yükleri**

	1	2	3	4
Bölgedeki mimari eserler kent kimliğini yansıtmaktadır.	,805			
Bölgede kültürel faaliyetler yeterli seviyededir.	,801			
Bölge, kent kültürünü yeterince yansıtmaktadır	,798			
Bölgedeki mimari, estetik ve dizayn kentteki tüm halkı temsil eder niteliktedir.	,685			
Bölge, turistler için cezbedicidir.	,631			
Bölgede insanlar rahatça sosyal faaliyet yapabilmektedirler.	,629			
Bölgeye giriş ve çıkışlar rahat yapılabilir.		,806		
Bölgede turistler rahatça gezebilir, dinlenebilir ve alışveriş yapabilirler.		,796		
Bölgenin trafik düzenlemesi yeterince planlıdır.		,690		
Bölgedeki araçlar hava kirliliğine neden olmuyor.			,847	
Bölgede trafik gürültüsü rahatsız edici değildir.			,777	
Bölge, yayalar için yeterince geniş ve ferahtır.			,681	
Bölgeye büyük araçların girişine izin verilmemelidir.				,802
Bölgede hız limitleri düşürülmelidir.				,770
Bölgede yayaları koruyucu önlemler alınmalıdır.				,687

#### 6.4. Anketin Güvenilirliği

Güvenilirlik anketlerde bulunması gereken en önemli niteliklerden biridir ve bir ölçme aracının (anket) ayrı ayrı ölçümlerde tutarlı ve benzer sonuçlar vermesi anlamına gelir. Bu çalışmada anketin güvenilirliğini ölçmek için Cronbach's Alpha testi kullanılmıştır.

Tablo 4'te görüldüğü üzere, sosyal ve kültürel gelişmişlik değişkenini ölçen 6 sorunun Cronbach's Alpha değeri 0,828, kentsel planlamayı ölçen 3 sorunun Cronbach's Alpha değeri 0,704, çevresel gelişmişliği ölçen 3 sorunun Cronbach's Alpha değeri ise 0,694 olarak ölçülmüştür.

Trafik sakinleştirme için ölçülen Cronbach's Alpha değeri 0,636'dır. Cronbach's Alpha değerinin 0,5'ten az olmaması gerekir. 0,8 üstü değerler güçlü bir güvenilirlik ifadesi olarak kabul edilmektedir. Bu bağlamda anketin soruları güvenilirdir.

**Tablo 4. Değişkenlerin Cronbach's Alpha Değerleri**

Değişken	Soru Sayısı	Cronbach's Alpha Değeri
Sosyal ve Kültürel Gelişmişlik	6	0,828
Kentsel Planlama	3	0,704
Çevresel Gelişmişlik	3	0,694
Trafik Sakinleştirme	3	0,636

#### 6.5. Korelasyon Analiz Bulguları

Bu analizle sosyal ve kültürel gelişmişlikle, kentsel planlama, çevresel gelişmişlik ve trafik sakinleştirme arasında ilişki olup olmadığı test edilmiştir. Pearson korelasyon analizi kullanılmıştır. "r" -1 ile +1 arasında bir değer alabilir. Tablo 5'te görüldüğü üzere +1 pozitif mükemmel korelasyon, -1'de negatif mükemmel korelasyon olduğu anlamına gelir. (Schutt, 2004).

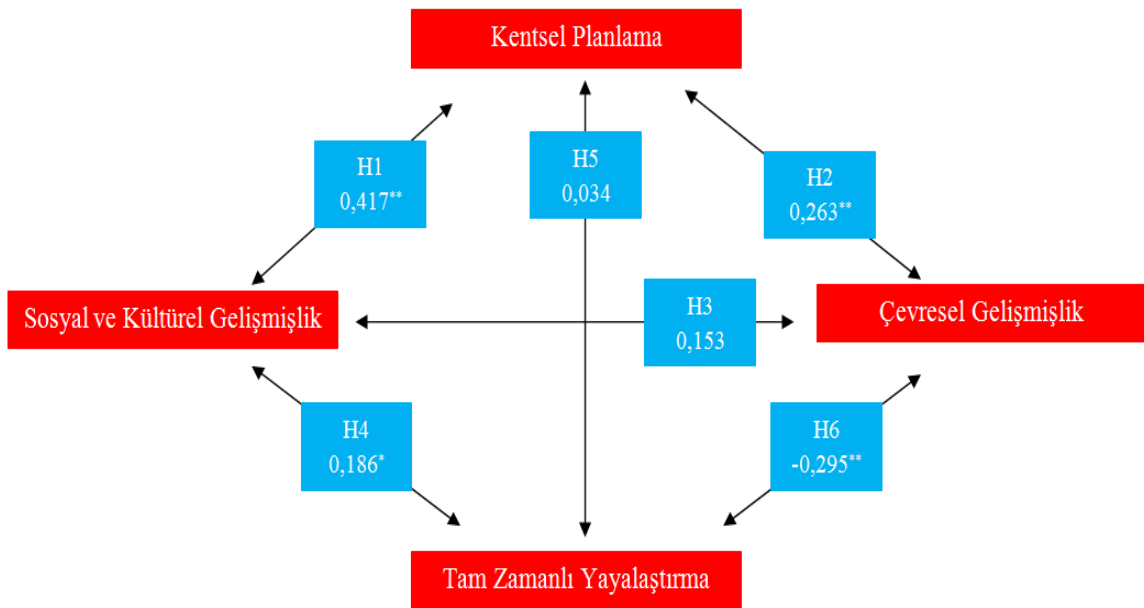
**Tablo 5. Sayısal Analizler İçin Kullanılan İstatistiksel Metotlar**

İstatistikler	Aralık	Kuvvet	Anlamlılık Değeri
<b>Pearson's r Değeri</b>	-1 ~ +1	0.20~0.29: Zayıf 0.30~0.39: Orta 0.40~0.69: Güçlü 0.70~1 : Çok Güçlü	P<0.01 (99% güven)
<b>Korelasyon Katsayısı</b>			
<b>Çoklu Bağlanım</b>	R <sup>2</sup> : 0 ~ +1		

**Kaynak:** Hergüner (2015)'den uyarlanmıştır.

Şekil 13'te Araştırma modeli ve test edilen hipotezlerin Pearson korelasyon değerleri görülmektedir.

**Şekil 13. Araştırma Modeli**



Hipotez testi sonuçları aşağıdaki gibidir:

**H1.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile kentsel planlamasına olan inancı arasında pozitif korelasyon vardır.

**Tablo 6. H1 Hipotezine Yönelik Korelasyon Tablosu**

		<b>KP</b>	<b>SKG</b>
<b>KP</b>	Pearson Korelasyonu	1	,417**
	Anlamlılık		,000
	N	142	142
<b>SKG</b>	Pearson Korelasyonu	,417**	1
	Anlamlılık	,000	
	N	142	142

\*\* . Korelasyon 0,01 seviyesinde anlamlıdır.

Kabul edilmiştir ( $r= 0,417$ ,  $p < 0,01$ ). İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile kentsel planlamasına olan inancı arasında güçlü pozitif ve anlamlı bir korelasyon vardır (bkz. Tablo 6.).

**H2.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin kentsel planlamasına olan inancı ile çevresel gelişmişliğine olan inancı arasında zayıf, pozitif ve anlamlı bir korelasyon vardır.

**Tablo 7. H2 Hipotezine Yönelik Korelasyon Tablosu**

		<b>ÇG</b>	<b>KP</b>
<b>ÇG</b>	Pearson Korelasyonu	1	,263**
	Anlamlılık		,002
	N	142	142
<b>KP</b>	Pearson Korelasyonu	,263**	1
	Anlamlılık	,002	
	N	142	142

\*\* . Korelasyon 0,01 seviyesinde anlamlıdır.

Kabul edilmiştir ( $r= 0,263$ ,  $p < 0,01$ ). İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile kentsel planlamasına olan inancı arasında zayıf, pozitif ve anlamlı bir korelasyon vardır (bkz. Tablo 7.).

**H3.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı arasında pozitif korelasyon vardır.

**Tablo 8. H3 Hipotezine Yönelik Korelasyon Tablosu**

		<b>ÇG</b>	<b>SKG</b>
<b>ÇG</b>	Pearson Korelasyonu	1	,153
	Anlamlılık		,069
	N	142	142
<b>SKG</b>	Pearson Korelasyonu	,153	1
	Anlamlılık	,069	
	N	142	142

Reddedilmiştir ( $r= 0,153$ ,  $p < 0,01$ ). İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı arasında bir korelasyon yoktur (bkz. Tablo 8.).

**H4.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında pozitif korelasyon vardır.

**Tablo 9. H4 Korelasyonuna Yönelik Korelasyon Tablosu**

		<b>SKG</b>	<b>Tam zamanlı Yayalaştırma</b>
<b>SKG</b>	Pearson Korelasyonu	1	,186*
	Anlamlılık		,026
	N	142	142
<b>Tam zamanlı Yayalaştırma</b>	Pearson Korelasyonu	,186*	1
	Anlamlılık	,026	
	N	142	142

\*. Korelasyon 0,05 seviyesinde anlamlıdır.

Reddedilmiştir ( $r= 0,186$ ,  $p < 0,01$ ). İşyeri sahiplerinin buldukları sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında bir korelasyon yoktur (bkz. Tablo 9.).

**H5.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin kentsel planlamasına olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında pozitif korelasyon vardır.

**Tablo 10. H5. Hipotezine Yönelik Korelasyon Tablosu**

		Tam zamanlı Yayalaştırma	KP
Tam zamanlı Yayalaştırma	Pearson Korelasyonu	1	,034
	Anlamlılık		,687
	N	142	142
KP	Pearson Korelasyonu	,034	1
	Anlamlılık	,687	
	N	142	142

Reddedilmiştir ( $r= 0,034$ ,  $p < 0,01$ ). İşyeri sahiplerinin buldukları kentsel planlamasına olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında bir korelasyon yoktur (bkz. Tablo 10.).

**H6.** İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında negatif korelasyon vardır.

**Tablo 11. H6 Hipotezine Yönelik Korelasyon Tablosu**

		Tam zamanlı Yayalaştırma.	ÇG
Tam zamanlı Yayalaştırma	Pearson Korelasyonu	1	-,295**
	Anlamlılık		,000
	N	142	142
ÇG	Pearson Korelasyonu	-,295**	1
	Anlamlılık	,000	
	N	142	142

\*\* . Korelasyon 0,01 seviyesinde anlamlıdır.

Kabul edilmiştir. ( $r= - 0,295$ ,  $p < 0,01$ ). İşyeri sahiplerinin buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı ile tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek arasında zayıf, negatif ve anlamlı bir korelasyon vardır (bkz. Tablo 11.).

## 6.6. Anket Sonuçlarının Özeti

Aşağıda, anket sonuçlarının özeti tablo halinde gösterilmektedir.

**Tablo 12. Anket Sonuçlarının Özeti**

Pearson's r değeri		p-değeri (0.01 değerinde anlamlı) ( $p < 0.01$ )	
<b>H1</b>	0.417	.000	Kabul edildi (Güçlü)
<b>H2</b>	0.263	.002	Kabul edildi (Zayıf)
<b>H3</b>	0.153	.069	Reddedildi
<b>H4</b>	0.186	.026	Reddedildi
<b>H5</b>	0.034	.687	Reddedildi
<b>H6</b>	-0.295	.000	Kabul edildi (Zayıf)



## SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bu çalışmada, planlama ve tasarım ilkeleri açısından yayalaştırma projeleri yapılırken hangi faktörlerin göz önünde bulundurulması gerektiği belirlenmeye çalışılmıştır. Bu amaç doğrultusunda tez kapsamında ilk olarak, kentlerin gelişimi ve yayalaştırma incelenmiştir. Daha sonra kavramsal çerçeve oluşturulup, yayalaştırma uygulamasını etkileyen faktörler belirlenmiştir. Ayrıca bu faktörlerin birbirleriyle olan ilişkisi de ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu faktörler sosyal ve kültürel gelişmişlik, kentsel planlama ve çevresel gelişmişlik olarak belirlenip bu doğrultuda bir anket hazırlanarak ölçülmeye çalışılmıştır. Anketin uygulama alanı olarak Erzincan Belediyesi tarafından 2017 yılında yayalaştırma projesi başlatılacak olan Erzincan Dörtüol bölgesi seçilmiştir. Anket katılımcıları ise yayalaştırmanın yapılacağı bölgedeki işyeri sahipleridir.

Tez çalışmasının sonuçlarına göre, işyeri sahipleri buldukları bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliği ile kentsel planlaması arasında güçlü bir ilişki olduğunu düşünmektedir.

Yine aynı doğrultuda işyeri sahipleri buldukları bölgenin çevresel gelişmişliği ile kentsel planlaması arasında bir ilişki olduğunu düşünmektedir.

Bir diğer önemli tespit ise, işyeri sahiplerinin tam zamanlı yayalaştırmaya verdiği destek ile buldukları bölgenin çevresel gelişmişliğine olan inancı arasında negatif korelasyon olduğudur.

Bu sonuçlara göre değerlendirme yaptığımızda yerel yönetimlerin kentsel planlama yaparken, sosyal ve kültürel gelişmişliği de artırmaya yönelik uygulamalara önem vermesi gerektiği söylenebilir. Çünkü işyeri sahiplerinin bölgenin sosyal ve kültürel gelişmişliğine olan inancı zayıf olması durumunda kentsel planlamaların sonuçları tatmin edici olmayacaktır. Ayrıca işyeri sahipleri çevresel gelişmişlik ile kentsel planlama arasında da bir ilişki olduğunu düşünmektedirler. Bu açıdan, bölgenin ihtiyaçları doğrultusunda yapılan kentsel planlamalar aynı zamanda çevresel gelişmişliği de artırmaya yönelik olmalıdır.

Daha önce yayalaştırma uygulamasıyla ilgili yapılan araştırmaları incelediğimizde, çevresel gelişmişliği yeterli düzeyde olan bölgelerdeki yerel yönetimlerin, yayalaştırma

uygulamasını en fazla yapan yerler olduğu görülmektedir. Bu doğrultuda çevresel gelişmişliğe olan inanç arttıkça, yayalaştırmaya verilen desteğin de artacağı düşünülmekteydi. Fakat bu çalışmanın sonucuna göre işyeri sahipleri, buldukları bölgenin çevresel gelişmişlik açısından yeterli düzeyde olduğuna inandığı takdirde, yayalaştırma uygulamasına destek vermemektedirler.

Yayalaştırma, gelişmiş ülkelerde son birkaç yüzyılda, gelişmekte olan ülkelerde ise son yıllarda önemi artan bir uygulamadır. Ancak bu konuyla ilgili kısıtlı literatür (alanyazın) vardır. Bu sebeple, konuyla ilgili daha fazla akademik çalışmaya ihtiyaç vardır. Ayrıca, çalışma kentlerde yayalaştırmayla ilgili yeni projeler yapılırken nelere dikkat edilmesi gerektiğini ortaya çıkarmıştır. Dolayısıyla bu uygulamayı yapacak yerel yöneticiler için de yön gösterici olması açısından önemlidir.

Bu konu üzerinde çalışacak olan araştırmacı, katılımcıların görüşleri alınmaya başlamadan önce yayalaştırma uygulama projesi hakkında bilgi sahibi olmalarının sağlanması araştırmanın sonuçları açısından önemlidir. Çünkü yukarıda belirttiğimiz gibi yayalaştırma uygulamasının özellikle gelişmekte olan ülkelerde çok yeni bir uygulama olması, katılımcıların bu proje hakkında yeterli bilgiye sahip olmamasına yol açabilir. Araştırma boyunca karşılaşılan önemli bir güçlük ise bazı anket sorularının yeterli geçerlilik ve güvenilirlik seviyesine ulaşamamasından dolayı elenmesidir. Ancak kalan sorular oldukça yüksek bir geçerlilik ve güvenilirlik seviyesinde olduğu için, yayalaştırmayla ilgili ileride yapılacak çalışmalarda ölçek olarak kullanılabilir. Bu açıdan araştırmacının, bu çalışmadaki anketten ve daha önce yayalaştırma uygulamasıyla ilgili yapılan diğer çalışmalardan faydalanması önemlidir.

Ayrıca yapılan literatür araştırması göstermektedir ki özellikle kent merkezlerinde, yayalaştırılmamış da olsa bir bölgede planlama yapılırken araçlarla birlikte, yayaları da koruyucu önlemler alınması bölgenin gelişmesi açısından son derece önemlidir. Çünkü araştırmalar göstermektedir ki bir bölgede yaya hareketlerinin artması, bölgenin gelişmişliğine katkı sağlamaktadır.

Erzincan'daki yerel yöneticilerin bilmesi açısından, Dört Yol bölgesinde yayalaştırma projesinden etkilenecek işyeri sahiplerinin verdiği cevaplara göre, katılımcıların;

% 29.58'i bölgedeki trafik gürültüsünün rahatsız edici olduğunu,

% 35.92'i bölgedeki araçların hava kirliliğine neden olduğunu,

% 54.93'ü bölgedeki trafik düzenlemesinin yeterince planlı olmadığını,

% 33.1'i bölgeye giriş ve çıkışların yeterince rahat yapılamadığını,

% 28.87'si bölgenin turistler için kullanışlı olmadığını,

% 71.13'ü bölgenin, turistleri cezbedici olmadığını,

% 68.31'i bölgenin mimarisinin, estetiğinin ve dizaynının kentteki tüm halkı temsil eder nitelikte olmadığını,

% 59.15'i bölgenin kent kültürünü yeterince yansıtmadığını,

% 63.38'i bölgedeki mimari eserlerin kent kimliğini yansıtmadığını,

% 71.13'si bölgedeki kültürel faaliyetlerin yeterli seviyede olmadığını,

% 51.41'i bölgede insanların rahatça sosyal faaliyet yapamadığını düşünmektedir.

Son olarak, bu çalışma bölgede yayalaştırma uygulaması henüz proje aşamasındayken yapıldığı için çalışmanın geliştirilip yayalaştırma uygulaması bittikten sonra tekrar yapılması daha sağlıklı sonuçlara ulaşılmasını sağlayacaktır.

## KAYNAKÇA

- Akbulut F. (2016). "Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Planlanması ve Yönetiminde Sürdürülebilir Politika Önerileri", *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Ocak 2016, Sayı:11, 337-355.
- Altunbaş U. (2006). *Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Başaran İ. (2007). "Kent ve Yerel Yönetim", *Okutan Yayınları* 1, 17-24.
- Beyazıt E. (2007). *Kent Yaşanabilirliğini Artıran Yaya Mekânlarının Türlerarası Ulaşım Sistemi içinde İrdelenmesi: Kabataş Örneği*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Biyela T. (2000). *The Application of Pedestrianisation and Traffic Calming to Curb Vehicle and Pedestrian Conflict in the Newcastle cbd. A Case Study of Scott Street*, (Yüksek Lisans Tezi) Univesity of Natal- Durban.
- Coglianesi C. ve Nash J. (2004). Leveraging the Private Sector: Management-Based Strategies for Improving Environmental Performance, Leveraging The Private Sector: Management-Based Strategies For Improving Environmental Performance, *Resources For The Future*, Washington, DC, Amerika Birleşik Devletleri.
- Cohen B. (2006). "Urbanization in Developing Countries: Current Trends, Future Projections, and Key Challenges For Sustainability", *Technology in Society*, 28/1-2, 63-80.
- Coşkun O. (2013). "Doğu Anadolu Bölgesi'nde Kentleşme ve Kentsel Gelişim", *Doğu Coğrafya Dergisi*, Cilt: 18, Sayı: 3, 229-256.
- Deveci, A. (2013). *Kent Sosyolojisi*, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2978 Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1932, Eskişehir.
- Erdoğan E. (2006). "Çevre ve Kent Estetiği", *ZKÜ Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 2006 Cilt: 8, Sayı:9, 68-77.
- Erkoç, M. (2008). *Akşehir Tarihi Kent Merkezinin Korunmasında Yayalaştırmanın Etkinliğinin İrdelenmesi*, (Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, Konya.
- Erzincan Belediyesi (2017). Projeler, [http://www.erkincan-bld.gov.tr/haber/1171/bassoy:\\_2017\\_yilinda\\_devasa\\_projelerin\\_startini\\_veriyoruz.html](http://www.erkincan-bld.gov.tr/haber/1171/bassoy:_2017_yilinda_devasa_projelerin_startini_veriyoruz.html) (01.03.2017).
- Erzincan Belediyesi (2017). Erzincan'ın Coğrafyası, <http://www.erkincan-bld.gov.tr/icerik/21/cografya.html> (01.04.2017).
- Erzincan Valiliği (2017). Erzincan'ın Tarihi, <http://www.erkincan.gov.tr/tarihce> (01.04.2017).

- Genç N. F. (2008), Türkiye’de Kentsel Dönüşüm: Mevzuat ve Uygulamaların Genel Görünümü, *Yönetim ve Ekonomi*, Yıl:2008, Cilt:15, Sayı:1, 115-130.
- Güler M. ve Turan A. (2013). Türkiye'de Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Stratejileri: KENTGES Eylem Planı (2010-2023) Örneği , International Conference on Eurasian Economies 2013, *Session 1B: Büyüme ve Gelişme*, 255-260.
- Güllüpnar F. (2012,). "Kent Sosyolojisi Kuramları Üzerine Bir Literatür Değerlendirmesi", *Çağdaş Yerel Yönetimler*, Cilt: 21, Sayı: 3, 1 - 29.
- Güllüpnar, F. (2013). *Kent Sosyolojisi*, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2978 Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1932, Eskişehir.
- Gültekin, B. (2007). *Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği*, (Yüksek Lisans Tezi), Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Adana.
- Gültiken T. (2010). *Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekanda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul – Beyoğlu / İstiklal Caddesi Örneği*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gürbüz M. ve Karabulut M. (2008). "Kırsal Göçler ile Sosyo-Ekonomik Özellikler Arasındaki İlişkilerin Analizi", *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 50, 37-60.
- Hergüner, B. (2015). The Pursuit of Responsive Museum Governance: Community Engagement in Turkish Public Museums, *International Journal of Public Administration*, Cilt:38, Sayı: 11, 782-795.
- Iranmanesh, N. (2008). Pedestrianisation A Great Necessity In Urban Designing to Create A Sustainable City In Developing Countries, 44th Isocarp Congress.
- Kaya T. (2011), Chicago Okulu: Chicago'ya Özgü Bir Perspektif, *Sosyoloji Dergisi*, 3. Dizi, 22. Sayı, 367-383.
- Kaygısız Ö. (2012). "Trafiki Sakinleştirmeye Yönelik Önlemler", T.C Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, [http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/Yayinlar/Kitaplar/1\\_Trafigi\\_sakinlestime.pdf](http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/Yayinlar/Kitaplar/1_Trafigi_sakinlestime.pdf) (01.03.2017).
- Kaypak Ş. (2013). "Modernizmden Postmodernizme Değişen Kentleşme", *Küresel İktisat ve İşletme Çalışmaları Dergisi*, Cilt: 2 Sayı: 4, 80-95.
- Kaypak Ş. (2011). "Küreselleşme Sürecinde Sürdürülebilir Bir Kalkınma İçin Sürdürülebilir Bir Çevre", *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 13 (20): 19-33.
- Kincl B. and Matos S. (2015). "Pedestrianisation and Parking Policy as a Solution towards Green Transport Plan: A Case Study of Zagreb", *Journal of Civil Engineering and Architecture* 9 (2015) 1079-1084.

- Leung Y. (2009). *An empirical study of the impact of a pedestrianisation scheme on retail rental values in the neighbourhood*, The Faculty of Architecture in Candidacy for the Degree of Bachelor of Science in Surveying the University of Hong Kong.
- Moosajee, N. (2009). *An Investigation into the Pedestrianisation of City Streets: A move towards pedestrian friendly spaces and their economic effects in the City of Cape Town*, (Doktora Tezi), Department of Civil Engineering Univesity of Cape Town, Güney Afrika.
- Niray N. (2002). "Tarihsel Süreç İçinde Kentleşme Olgusu ve Muğla Örneği", *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 9, 1-27.
- Özel M. (2005) , "Kentsel Gelişme ve Kentleşme Sürecinde Niğde", *Selçuk Üniversitesi Karaman İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Sayı:2 Cilt:5, 120-144.
- Özer, Ö. (2014). *Kentsel Mekanda Yaya Hareketleri: Morfoloji ve Çevresel Algının Etkisi*, (Doktora tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Özyurt C. (2007). "Yirminci Yüzyıl Sosyolojisinde Kentsel Yaşam", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 10, Sayı: 18, 111 - 126.
- Postalcioglu O. (2009). *Yayalaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Fiziksel ve Çevresel Etkileri Adapazarı Çark Caddesi Örneği*, (Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Proulx D. ve Baron S. (2015). "Critical Elements to Make Pedestrian Streets Work", *Slowstreets*, <https://slowstreets.wordpress.com/2015/10/26/critical-elements-to-make-pedestrian-streets-work/> (03.05.2017).
- Sastre J. vd. (2013). Economic Impact of Pedestrianisation In Historic Urban Centre, The Valdemoro Case – Study (Spain), 2nd Conference of Transportation Research Group of India (2nd CTRG), Procedia - Social and Behavioral Sciences 104, 737 – 745.
- Schutt, R.K. (2004) *Investigating the Social World: The Process and Practice of Research* (4th ed.), *Thousand Oaks: Sage Publication*.
- Serter G. (2013). "Şikago Okulu Kent Kuramı: Kentsel Ekolojik Kuram", *Planlama* 2013; 23 (2): 67-76.
- Soni N. ve Soni N. (2016). "Benefits of Pedestrianization and Warrants to Pedestrianize an Area", *Elsevie* 57, 139–150.
- Şahin, Y. (2014). *Yerel Yönetimler*, Ekin Yayınevi, Bursa.
- Şişman A. ve Kibaroglu D. (2009). "Dünyada ve Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamaları", TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 12. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı 11-15 Mayıs 2009, Ankara. 1-9.
- Tatlıdil E. (2009). "Kent ve Kentli Kimliği; İzmir Örneği", *Ege Akademik Bakış*, 9 (1) 2009: 319-336.

- Tılıç, R.H. (2013). *Kent Sosyolojisi*, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2978  
Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 1932, Eskişehir.
- Turner E. D. ve Giannopoulos. G. A. (1974). "Pedestrianisation: London's Oxford Street Experiment", *Transportation*, Cilt: 3, Sayı: 2, 95–126.
- Ulu A. ve Karakoç İ. (2004). "Kentsel Değişimin Kent Kimliğine Etkisi", *Planlama*, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını 3 Sayı: 29, 59-66.
- Ulusoy A. ve Akdemir T. (2014). *Mahalli İdareler*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Ulusoy A. ve Vural T. (2001). "Kentleşmenin Sosyo Ekonomik Etkileri", *Belediye Dergisi*, Cilt:7, Sayı:12, 8-14.
- Yocco S. V. vd., (2009). "Measuring Public Value: An Instrument and an Art Museum Case Study". *Visitor Studies*, Cilt: 12, Sayı: 2, 152-163.



Ek 1.

## ERZİNCAN DÖRTYOL BÖLGESİNİN YAYALAŞTIRILMASI ANKET FORMU

Sayın katılımcı; Bu anket, bir yüksek lisans çalışması çerçevesinde, "İşyeri sahiplerinin perspektifinden yayalaştırma projelerini etkileyen faktörler"i belirlemek amacıyla hazırlanmıştır. Araştırmanın başarıya ulaşması, anketteki sorulara içten cevap vermeniz ile mümkündür. Soruların tamamına cevap vermeniz önem taşımaktadır. Bu nedenle lütfen soruların tümünü cevaplandırınız. Anket soruları için öngörülen cevaplama süresi 10 dakikadır. Zaman ayırdığınız için şimdiden teşekkür eder, saygılar sunarım.

Araştırmacı; **Abdulsamet DİNÇ**

1.BÖLÜM: DEMOGRAFİK (KİŞİSEL) BİLGİLER										
1. Cinsiyetiniz	<input type="checkbox"/>	Erkek	<input type="checkbox"/>	Kadın						
2. Yaşınız	<input type="checkbox"/>	18-27	<input type="checkbox"/>	28-36	<input type="checkbox"/>	37-42	<input type="checkbox"/>	42 Üstü		
3. Eğitim Durumunuz	<input type="checkbox"/>	İlköğretim	<input type="checkbox"/>	Lise	<input type="checkbox"/>	Lisans	<input type="checkbox"/>	Lisansüstü		
4. Bölgedeki Faaliyet Süreniz	<input type="checkbox"/>	0-3 Yıl	<input type="checkbox"/>	3-5 Yıl	<input type="checkbox"/>	5-10 Yıl	<input type="checkbox"/>	10+ Yıl		
2. BÖLÜM: SORULAR						Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katlıyorum	Kesinlikle katlıyorum
1. Bölgeye ulaşım yeterince kolaydır.										
2. Bölgede trafik gürültüsü rahatsız edici değildir.										
3. Bölgedeki araçlar hava kirliliğine neden olmuyor.										
4. Bölge, yayalar için yeterince geniş ve ferahtır.										
5. Bölgede park sorunu yoktur.										
6. Bölge, yeterince ağaçlandırılmıştır.										
7. Bölgede kaldırımlar yayalar için konforlu ve kullanışlıdır.										
8. Bölgenin trafik düzenlemesi yeterince planlıdır.										
9. Bölgeye giriş ve çıkışlar rahat yapılabilmektedir.										
10. Bölgede turistler rahatça gezebilir, dinlenebilir ve alışveriş yapabilirler.										
11. Bölge, yerli ve yabancılar için yeterince güvenlidir.										
12. Bölge, turistler için cezbedicidir.										



13. Bölgedeki mimari, estetik ve dizayn kentteki tüm halkı temsil eder niteliktedir.					
14. Bölge, kent kültürünü yeterince yansıtmaktadır					
15. Bölgedeki mimari eserler kent kimliğini yansıtmaktadır.					
16. Bölgede kültürel faaliyetler yeterli seviyededir.					
17. Bölgede insanlar rahatça sosyal faaliyet yapabilmektedirler.					
18. Bölgede insanlar rahatça dolaşabilmekte ve stres atıp, dinlenebilmektedirler.					
19. Bölgedeki dinlenme yerleri yeterli seviyededir.					
20. Bölge, bedensel engelliler için yeterli düzenlemelere sahiptir.					
21. Bölgenin dizaynı, kent ekonomisini yeterince canlı tutabilmektedir.					
22. Bölgedeki işyerlerine ulaşım yeterince kolaydır.					
23. Bölgedeki trafik yoğunluğu ticari faaliyetleri olumsuz etkilememektedir.					
24. Bölgeye araç girişi tamamen yasaklanmalıdır.					
25. Bölgeye hafta sonları araç girişi yasaklanmalıdır.					
26. Bölgede günün belirli saatlerinde araç girişi yasaklanmalıdır.					
27. Bölgedeki yaya yolları ve geçitleri genişletilmelidir.					
28. Bölgede hız limitleri düşürülmelidir.					
29. Bölgeye büyük araçların girişine izin verilmemelidir.					
30. Bölgede yayaları koruyucu önlemler alınmalıdır.					
31. Bölgedeki araç park yerleri kaldırılmalıdır.					

## ÖZGEÇMİŞ

1984 yılında Erzincan'da doğan Abdulsamet Dinç, orta ve lise öğrenimini 1995-2002 yılları arasında Erzincan Anadolu İmam Hatip Lisesi'nde tamamlamıştır. 2005 yılında başladığı Anadolu Üniversitesi Kamu Yönetimi Bölümü'nden 2010 yılında mezun olmuştur. 2014 yılında başladığı Avrasya Üniversitesi Yerel Yönetimler Yüksek Lisans Programını 2017 yılında tamamlamıştır. 2013 yılında Antalya Amerikan Kültür Derneği Dil Okulları'nda Uluslararası İngilizce Öğretmenliği Programı'nı (TESOL) bitirmiştir ve bu tarihten itibaren Erzincan Amerikan Kültür Derneği Dil Okulları'nda usta öğretici olarak İngilizce dersleri vermektedir.



