



YAYA BÖLGELERİNİN İZMİT KENT MERKEZİ

ÖRNEĞİNDE İRDELENMESİ

Ezgi ŞAHİN

Yüksek Lisans Tezi

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN

2017

T.C.
NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YAYA BÖLGELERİNİN İZMİT KENT MERKEZİ ÖRNEĞİNDE
İRDELENMESİ

Ezgi ŞAHİN

PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

DANIŞMAN: DOÇ. DR. ELİF EBRU ŞİŞMAN

TEKİRDAĞ-2017

Her hakkı saklıdır

Doç. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN danıŐmanlıęında, Ezgi ŞAHİN tarafından hazırlanan ‘Yaya BÖlgelerinin İzmit Kent Merkezi Örneğinde İrdelenmesi’ isimli bu çalışma aşağıdaki jüri tarafından Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi olarak Oy birliği ile kabul edilmiştir.

Jüri BaŐkanı : Doç. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN (Danışman)

İmza :

Üye :Prof. Dr. Aslı KORKUT

İmza :

Üye : Yrd. Doç. Dr. Esra CENGİZ

İmza :



Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu adına

Prof. Dr. Fatih KONUKCU

Enstitü Müdürü

ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

YAYA BÖLGELERİNİN İZMİT KENT MERKEZİ ÖRNEĞİNDE İRDELENMESİ

Ezgi ŞAHİN

Namık Kemal Üniversitesi

Fen Bilimleri Enstitüsü

Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

Danışman : Doç. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN

Yaya ulaşımı, dünya üzerindeki ilk ulaşım tipidir. Yaya bölgesi, taşıt ve yaya trafiğinin yoğun olduğu şehrin merkezinde veya gerekli başka bir yerinde yayalara daha güzel ve daha güvenli ortam sağlamak amacı ile şehrin mimari yapısını bozmadan yayalar için özelleştirilen yol veya mekanlardır. Hızlı kentleşme ve otomobil kullanımının artması ile birlikte kentlerimizde ulaşım neredeyse tamamen araçlara yönelik düzenlenmeye başlamış, ulaşımında ana unsurun yaya olduğu unutulmuş, toplu taşıma ile yaya ulaşımı arka plana atılmıştır. Yaya ulaşımı bir kentte yaşayan insanların en temel haklarından biridir. Aynı zamanda bireyin yaşadığı kenti daha iyi algılaması ve orayı sahiplenmesi açısından önemli bir role sahiptir. Gelişmiş ülkelerde yaya ulaşımına büyük önem verilmektedir. Ülkemizde özellikle büyük kent merkezlerinde çarpık kentleşme sonucu yayalar için yeterli alanlar bulunmamaktadır. Yaya yolları ve kaldırımlar araçlar için park yerine dönüşmekte, yayalar ulaşım için araç yollarını kullanmak zorunda kalmaktadır. Ulaşım tiplerindeki bu çatışmaların yanı sıra yayalar güvenlik, psikolojik, estetik gibi birçok sorunla da karşı karşıya kalmaktadır. Bu çalışmada; İzmit şehir merkezinde yer alan yaya bölgeleri incelenmiştir. Araştırma kapsamında çalışma alanıyla ve yaya bölgeleriyle ilgili literatür taramaları yapılmış, araştırma alanı olarak seçilen yaya bölgesi tarihsel süreç içerisinde incelenmiş, alanın mevcut durumu ortaya koyulmuştur. Yaya bölgesinde yapılan survey çalışmalarının yanında, alanın memnuniyetini ölçmek amacıyla yayalarla ve işyeri sahipleriyle birebir karşılıklı görüşme yoluyla anket çalışmaları yapılmıştır. Yapılan anket sonuçlarına göre; yaya olarak ankete katılanların %86'sı alanın yürüyüş yolu olarak kullanımından memnun iken, işyeri sahiplerinin %67'sinin yaya bölgesinden memnun olduğu saptanmıştır. Elde edilen tüm veriler ışığında araştırma alanına ait eksiklikler, sorunlar belirlenmiş ve bu sorunlara çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır. Bu amaç doğrultusunda bir öneri peyzaj projesi geliştirilmiştir.

Anahtar kelimeler: yaya, yaya bölgesi, yayalaştırma, İzmit

2017, 112 Sayfa

ABSTRACT

MSc. Thesis

INVESTIGATION OF THE PEDESTRIAN ZONE IN THE CITY CENTER EXAMPLE OF İZMİT

Ezgi ŞAHİN

Namık Kemal University

Graduate School of Natural and Applied Sciences

Department of Landscape Architecture

Supervisor : Assoc. Prof. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN

Pedestrian transportation is the first transportation type in the world. Pedestrian zone is a street or an area, aiming to provide more elegant and safer places for pedestrians in the city centers or within the city. With rapid urbanisation and increase in automobile use, transportation in cities has almost oriente and organized for automobiles and pedestrians, who are the main factor in transportation, were forgotten. Pedestrian access is one of the main rights of the people who are living in the city. And also, it has an significant role on the individual, to perceive the city which he lives better and adopt the city more seriously. In developed countries, great importance is given to the pedestrian access. As a result of paralysed urbanisation in our country, especially in major cities, there isn't sufficient space for vehicles and pedestrians. Pedestrian streets and pavements, turn into parking areas for vehicles and pedestrians are forced to use roads or streets which are reserved for cars. In addition to these conflicts in transportation types, the bushes also face many problems such as security, psychological, aesthetics. In this study, the pedestrian zones in the city center of Izmit have been examined. In the scope of the research, literature searches related to the study area and pedestrian areas were made, the pedestrian zone selected as a research area has been examined in the historical process and the current situation of the area has been revealed. In addition to surveys carried out in the pedestrian zone, surveys were conducted with pedestrians and business owners to measure the satisfaction of the area. According to the survey results; 86% of pedestrian survey respondents are satisfied with the use of the area as a walking way, while 67% of the business owners are satisfied with the pedestrian zone. In all obtained data light; the deficiencies and problems of the research area have been determined and tried to bring solution suggests to these problems. To this end, a proposal landscape project has been developed.

Key words: pedestrian, pedestrian areas, pedestrianization, İzmit.

2017, 112 pages

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
İÇİNDEKİLER	iii
ÇİZELGE DİZİNİ	v
ŞEKİL DİZİNİ	vi
ÖZSÖZ	viii
1.GİRİŞ	1
2.KURAMSAL TEMELLER VE KAYNAK ÖZETLERİ	4
2.1.Kuramsal Temeller	4
2.1.1.Yaya kavramı.....	4
2.1.2.Yaya yolu kavramı.....	7
2.1.3.Yaya bölgesi kavramı	10
2.1.4.Yaya bölgelerinin tarihsel gelişimi.....	15
2.1.5.Yaya bölgelerinde planlama ve tasarım.....	19
2.1.5.1.Yaya bölgelerinde planlama	19
2.1.5.2.Yaya bölgelerinde tasarım	21
2.1.6.Dünyadan ve Türkiye’den yaya bölgesi örnekleri.....	33
2.2.Kaynak Özetleri	47
3.MATERYAL VE YÖNTEM	50
3.1.Materyal.....	50
3.2.Yöntem	53
4.ARAŞTIRMA BULGULARI	56
4.1.Çalışma Alanının Mevcut Durumu	56
4.2.Çalışma Alanının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi	71
4.3.Anket Sonuçları	73

4.3.1.Yaya bölgesi kullanıcılarıyla yapılan anketlerin değerlendirilmesi	73
4.3.2.Yaya bölgesindeki esnafla yapılan anketlerin değerlendirilmesi	82
4.4.Çalışma Alanına Yönelik Öneri Peyzaj Projesi.....	88
4.4.1.Sürvey çalışması	88
4.4.2.Alan analizi.....	88
4.4.3.Avan proje	89
5.SONUÇ	92
6.KAYNAKLAR.....	94
ÖZGEÇMİŞ	102
EKLER	103

ÇİZELGE DİZİNİ

Çizelge 4.1. Alanda bulunan bazı bitkiler	60
Çizelge 4.2. Cinsiyet ile alanda beğenilmeyen unsurlar arasındaki ilişki	81
Çizelge 4.3. Eğitim ile alanın genel imajı arasındaki ilişki	87



ŞEKİL DİZİNİ

Şekil 2.1. Tamamen yayalaştırılmış bir sokağın şematik gösterimi	8
Şekil 2.2. Sadece transit geçişlere izin verilen bir sokağın şematik gösterimi	8
Şekil 2.3. Taşıt trafiği için sınırlama getirilen bir sokağın şematik görünümü	9
Şekil 2.4 .Eski Yunan Meydanı (Agorası).....	15
Şekil 2.5. Pompei Forumu (M.S.79).....	16
Şekil 2.6. İtalya’da Siena da II Campo Meydanı.....	16
Şekil 2.7. Bitkisel materyalin kullanımı	25
Şekil 2.8. Caddede kullanılan heykel örneği	29
Şekil 2.9. Telefon kulübesi örneği	32
Şekil 2.10. Essen şehri yaya alanları	33
Şekil 2.11. Marienplatz ve Stachus (Karlsplatz) Meydanları	34
Şekil 2.12. Nicollet Mall görüntüleri	35
Şekil 2.13. Broadway Plaza	35
Şekil 2.14. Stroget Caddesinden görünüm	37
Şekil 2.15. Strasbourg kentinden görünüm	37
Şekil 2.16. Haarlemmerstraat Caddesi	38
Şekil 2.17. Breestraat Caddesi	39
Şekil 2.18. Torg Meydanı	39
Şekil 2.19. La Rambla Caddesi	40
Şekil 2.20. Heiwa Asahikawa Caddesi görünümü	41
Şekil 2.21. İstiklal Caddesinden görünüm	42
Şekil 2.22. Bahariye Caddesinden görünüm	43
Şekil 2.23. Tarihi Yarımada	43
Şekil 2.24. Doktorlar (İsmet İnönü) Caddesinden görünüm	44

Şekil 2.25. Sakarya Caddesi	45
Şekil 2.26. Yüksel Caddesi	46
Şekil 2.27. Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nden görüntüler	46
Şekil 3.1. İzmit'in konumu.	50
Şekil 3.2. Çalışma alanı	51
Şekil 3.3. 1930'larda şehrin içinden geçen demir yolu hattı	52
Şekil 3.4. Eski demiryolu hattının geçtiği yürüyüş yolu.	52
Şekil 4.1. 2015 yılı 1/1000 ölçekli İzmit imar planı	57
Şekil 4.2. Tramvay hattı ve çevresindeki kullanımlar	58
Şekil 4.3. Alanda bulunan çınar ağaçlarının görünümü.	59
Şekil 4.4. Alana giriş kısmından bir örnek.	62
Şekil 4.5. Yürüyüş yolunda boylu ağaçlarla çalılışın mevcut durumu	62
Şekil 4.6. Oturma alanı görünümü	63
Şekil 4.7. Bisiklet yolu görünümü	63
Şekil 4.8. Sokak kütüphanesi görünümü	64
Şekil 4.9. Müzik durağı görünümü	64
Şekil 4.10. Satış birimi	65
Şekil 4.11. Telefon kulübeleri	65
Şekil 4.12. Çeşme	66
Şekil 4.13. Aydınlatma birimleri	66
Şekil 4.14. Katı atık kutusu	67
Şekil 4.15. Yürüyüş yolunda festival	67
Şekil 4.16. Sanat gösterisi örneği	68
Şekil 4.17. Oturma birimlerinin eksikliğinin hissedilmesi	68
Şekil 4.18. Oturma birimlerinin durumu	69
Şekil 4.19. Alandaki seyyar satıcı.	69
Şekil 4.20. Yolu ikiye bölen yaya bölgesi	70

Şekil 4.21. Aynı yönlü akan trafik.....	70
Şekil 4.22. Katılımcıların cinsiyet oranları.....	74
Şekil 4.23. Katılımcıların yaş grubuna göre dağılımı.....	74
Şekil 4.24. Katılımcıların eğitim durumu.....	75
Şekil 4.25. Katılımcıların meslek grupları	75
Şekil 4.26. Anket katılımcılarının yürüyüş alanını kullanım biçimleri.....	76
Şekil 4.27. Katılımcıların alana ulaşım biçimleri.....	76
Şekil 4.28. Katılımcıların alan kullanım sıklığı.....	77
Şekil 4.29. Katılımcıların yayalaştırma memnuniyeti	77
Şekil 4.30. Katılımcıların beğenmediği unsurlar.....	78
Şekil 4.31. Katılımcıların alanda görmek istedikleri kullanımlar	79
Şekil 4.32. Katılımcıların alanın imajıyla ilgili yorumu.....	79
Şekil 4.33. Katılımcıların cinsiyet oranları	82
Şekil 4.34. Katılımcıların yaş gruplarına göre dağılımı	83
Şekil 4.35. Katılımcıların faaliyet alanları	83
Şekil 4.36. Esnafın alana ulaşım grafiği.....	84
Şekil 4.37. Katılımcının aracını park etmek için seçtiği alanların grafiği.....	84
Şekil 4.38. İşyeri sahiplerinin işyerine mal taşıma şekli	85
Şekil 4.39. İşyeri sahibinin yürüyüş yolundan memnuniyet göstergesi	86
Şekil 4.40. İşyeri sahiplerinin alanda görmek istedikleri kullanımlar.....	86
Şekil 4.41. Alanda kullanılan kapalı oturma alanı.....	89
Şekil 4.42. Çöp kutusu örneği	90
Şekil 4.43. Aydınlatma elemanı örneği	90

ÖNSÖZ

“Yaya Bölgelerinin İzmit Kent Merkezi Örneğinde İrdelenmesi” adlı bu çalışma, Namık Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Peyzaj Mimarlığı Programı’nda Yüksek Lisans Tezi olarak hazırlanmıştır.

Lisans ve yüksek lisans öğrenimim sırasında ve tez çalışmalarım boyunca danışmanım olarak gösterdiği her türlü destek ve yardımlarından dolayı çok değerli hocam Sayın Doç. Dr. Elif Ebru ŞİŞMAN’a en içten dileklerle teşekkür ederim.

Yüksek lisans tez çalışmam sırasınca, bana her konuda destek olan aileme sonsuz teşekkür ederim.

Haziran, 2017

Ezgi ŞAHİN

1.GİRİŞ

Yeryüzünde insanların oluşturduğu yaşam alanlarından biri olan kentlerde, insanların günlük hayatlarını en yüksek düzeyde faydayla sürdürebilmeleri için kentlerin planlanmasında önemli yere sahip olan ulaşım dokusunun, hem yayalar hem de araçlar için uygun olan en iyi şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Kentin belkemiği görevinde olan ulaşım dokusu aynı zamanda kentteki arazi kullanım kararları arasında bütünlük sağlayan bir yapı özelliği taşımaktadır. Bu yapının en önemli kullanıcıları kentteki insanlar yani kent ulaşımındaki yayalardır.

Tüm dünyada izlenen hızlı değişim sürecinde giderek artan nüfusla orantılı olarak taşıt sayısı ve trafik yoğunluğu da artış göstermiş ve bu durum gürültü, kirlilik gibi birçok çevre sorununun yanında yayaların kent içerisindeki hareketlerini ve özgürlüğünü kısıtlar hale getirmiştir. Doğal ve kültürel değerleri korunmuş sağlıklı kentsel çevrelerde yaşama hakkına sahip olan kent halkı, kontrolsüz gelişmeler, bunun getirisi olan çevresel bozukluklar ve nüfus artışına paralel olarak artan yapılaşmanın kentleri adeta bir beton yığını haline getirmesi gibi sayılabilecek birçok etkenle, sahibi olduğu kentte kendine yer bulamayacak konuma gelmiştir. Bütün bu sorunlarla yüzleşmek zorunda kalan halk için çözüm oluşturacağı düşünülen kentsel yenilenme çabaları başlamıştır. Bu çabalar kapsamında; kent halkına rahat ve güvenle kullanabilecekleri, taşıt trafiğinden kısmen ya da tamamen arındırılmış açık mekanlar sunmak amacıyla, gerek konutsal yerleşim alanlarında, gerekse kent merkezlerinde ihtiyaç duyulan yaya bölgeleri oluşturulmaya başlanmıştır. Yaya bölgeleri sadece yayalara ait alanlar olarak değil yaya odaklı alanlar olarak değerlendirilmelidir. Bu alanlarda yayalara çeşitli fırsatlar sunan öğeler ön plana çıkarılır.

Yayalaştırma çalışmaları mekânsal yapı ve işlevsel özelliklere bağlı olarak kent içinde fiziksel, sosyal, kültürel, ekonomik, çevresel ve ekolojik açılardan çeşitli etkiler üreten planlama ve kentsel tasarım olgularıdır. Yayalaştırılmış sokaklar; yaşanabilir, sağlıklı, güvenli bir kentsel yaşam ortamı ve kaliteli bir kentsel çevrenin oluşturulmasında önemli rol oynamaktadır. Tarihsel, doğal ve kültürel değerlerin belirli ölçülerde korunarak, tüm mekânsal gelişmelerin alanlara uygun estetik ve fonksiyonel şekilde yansıtıldığı yayalaştırılmış alanlar hem kenti hem de kentliyi olumlu etkilemektedir. Yayalaştırılmış sokakların plan ve tasarımının çevresiyle ve kendi içinde uyumlu, anlamlı ve her yaştan

insanın kullanabileceği şekilde yapılması kent yaşamı ve alan kullanıcıları için büyük önem taşımaktadır.

Gelişmiş ülkelerde yaya ulaşımı; bir kentte yaşayan insanların en temel haklarından biri olarak görüldüğünden yayalara büyük bir önem verilmektedir. Aynı zamanda bireyin yaşadığı kenti daha iyi algılaması ve orayı sahiplenmesi açısından da önemli bir role sahiptir. Ülkemizde özellikle büyük kent merkezlerinde çarpık kentleşme sonucu taşıtlar ve yayalar için yeterli alanlar bulunmamaktadır. Özellikle yaya yolları ve kaldırımlar araçlar için park yerine dönüşmekte, yayalar ulaşım için araç yollarını kullanmak zorunda kalmaktadır. Bu sorunların yanında kentte yaşayan bir yaya, güvenlik, psikolojik, estetik gibi daha birçok sorunla da karşı karşıya kalmaktadır.

Çalışma kapsamında; İzmit kent merkezinde Cumhuriyet Caddesi, Hürriyet Caddesi ve Atatürk Bulvarı boyunca uzanan yaklaşık 2 km'lik bir alanı kapsayan yaya bölgesi incelenmiştir. Gerçekleştirilen bu çalışmayla; yaya bölgelerinin planlama ve tasarımının peyzaj ilkeleri bakımından irdelenerek, kentlerde yayalaştırma çalışmalarının yapıldığı alanların kullanım biçimleri ve amaçları, önemi, estetik ve fonksiyonel açıdan durumu, kente ve kentlilere kattıkları gibi temel bulgular elde edilip yaya bölgelerinin güncel sorunlarına çözüm önerileri getirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda çalışma alanındaki incelemeler ve anket çalışmaları sonucu yapılan değerlendirmelerle alana estetik ve fonksiyonel açıdan uyumlu olabilecek bir örnek peyzaj projesi geliştirilmiştir.

Tez çalışması, beş ana bölümden oluşmaktadır.

Giriş bölümünde tezin tanımının yapılması amacıyla konunun öneminden, tezin amaç ve kapsamından bahsedilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünü oluşturan kuramsal temeller başlığı altında; araştırma konusuyla ilgili genel bilgilere yer verilmiştir. Bu bölümde konuyla ilgili kavramlar açıklanmaya çalışılmış, yapılan literatür taramalarıyla bilgi birikiminin ortaya konulması amaçlanmıştır. Bu kapsamda yazılı kitap, dergi, makale, tez vb. kaynaklardan, harita ve resim gibi görsel kaynaklardan ve internet bulgularından yararlanılarak tezin kavramsal çerçevesi çizilmeye çalışılmıştır. Konuyla ilgili yurt dışında ve yurt içinde yapılmış bazı çalışmalara kaynak özetleri başlığı altında yer verilmiştir.

Materyal ve yöntemin bulunduğu üçüncü bölümde; araştırma alanı olarak seçilen İzmit şehir merkezindeki yürüyüş yolu ve çevresi genel özellikleriyle tanıtılmıştır. İrdelenen imar planlarıyla alanın tarihsel süreçte geçirdiği fiziksel değişim ve alanın kullanım özellikleri ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Ayrıca bu bölümde tezin amacı kapsamında araştırma alanında gözlem ve anket yöntemleri ayrıntılarıyla açıklanmıştır.

Tez çalışmasının dördüncü bölümünü Araştırma bulguları oluşturmaktadır. Bu bölümde yapılan incelemeler ve uygulanan yöntemler sonucu elde edilen bütün bulgular ortaya koyulmuştur. Her yöntem ayrı bir başlık altında değerlendirilmiş ve elde edilen bulgular, AutoCAD, Sketchup, Microsoft Word ve Excel programları yardımıyla harita, çizelge ve şekillere dökülerek ortaya koyulamaya çalışılmıştır.

Araştırmanın son bölümünü oluşturan sonuç ve öneriler kısmında; çalışmanın kavramsal temelini oluşturan kısımlar ile araştırma alanında uygulanan anket çalışmaları ve gözlem yöntemleri sonucu elde edilen tüm veriler birbiriyle ilişkilendirilerek yorumlanmıştır. Çalışma alanındaki yaya bölgesine ilişkin sorunlar saptanmış ve bu sorunlara yönelik çözüm önerileri getirilmiştir. Getirilen öneriler örnek bir peyzaj projesi ile gözler önüne serilmeye çalışılmıştır.

2.KURAMSAL TEMELLER VE KAYNAK ÖZETLERİ

2.1. Kuramsal Temeller

2.1.1. Yaya kavramı

Yaya, kent içinde belirli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimsedir (Keleş 1980). Bununla birlikte “yürüyerek yolculuk eden insan” veya “gerek koşarak, gerek yürüyerek yolculuk eden insan” olarak da tanımlanmaktadır (Anonim 2004). Eski zamanlarda yaya, yolda yürüyen kimse olarak tanımlanırken, bugün kentlerde taşıtların yolları ele geçirmesinden ötürü yaya, kaldırımlarında ya da yayalar için ayrılmış mekanlarda yürüyen kimse olarak değişmiştir (Döllük 2005). Kent içinde yayaların yoğun olarak bulunduğu ve kullandıkları mekanlar sekiz sınıfa ayrılmaktadır (Özkal 1990):

❖ Yaya kaldırımları: Bir caddenin ya da sokağın kenarında yalnız yayaların geçmesine ayrılmış basit yapıları alanlardır (Keleş 1980). Kaldırımlar üzerinde, bir taraftan transit geçiş, duraklama, oturma gibi yaya hareketleri gerçekleşmekte, bir taraftan da yayalar taşıt trafiğinden korunmaktadır. Yaya kaldırımları yaya-taşıt trafiğinin birlikte olduğu yollarda bulunan, kenti yayalar için yaşanılır kılan mekanlardır (Yıldırım 2007). Günümüzde bazı ülkelerde kaldırımların taşıt yolu ile aynı kotta, bazı ülkelerde standart yüksekliklerde (10-12 cm), bazılarında ise standardı aşan yüksekliklerde planlandığı görülmektedir (Beyazıt 2007).

❖ Yaya geçitleri (hemzemin, alt ve üst geçitler): Yaya geçitleri, şehirlerde yayaların taşıt yollarının bir tarafından diğer tarafına güven içinde geçmelerini sağlarlar. Yaya geçitleri üçe ayrılırlar; hemzemin geçitler, alt geçitler ve üst geçitler. Yaya üst ve alt geçitleri, taşıt yollarında hemzemin geçitlerin yapılmasına elverişli olmayan durumlarda, yoğun taşıt trafiğinin bulunduğu kavşaklarda, yayaların yoğun olarak bulunduğu merkezi alanlarda, yaya ve taşıtların güven içerisinde birbirlerinden ayrılmasını sağlamak amacı ile düzenlenirler (Teziş 1994). Hemzemin geçitler, yol eksenine paralel olarak, 50 cm genişlikte, 50 cm aralıkta ve 4 m boyunda beyaz bantlar ile bunun 1.50 cm önünde düzenlenen kalın bir durma çizgisinden oluşur (Özkal 1990).

❖ Arkadlı yollar: Yolları genişletmek ve yayalara rahat geçiş olanağı sağlamak amacıyla yol kenarında arkad adı verilen kemerli yollar planlanmaktadır. Arkadlı yollar, mevcut binaların alt katları oyularak ve yapılarda değişiklik meydana getirilerek düzenlenmektedir. Bu sayede yetersiz yol genişlikleri nedeniyle binaların yıkılması önlenmiş, diğer taraftan ise yayalara yağmur, güneş, rüzgar gibi olumsuz etkenlerden korunaklı bir yol sunulmuş olmaktadır (Çınar 2007). Arkadlar binaların kamusal alanla ilişkisini sağlayan mekanlardır (Krier, 1988).

❖ Dükkanla çevrili yaya alanları: Ticaret yollarının taşıt trafiğine kapatılmasıyla ortaya çıkmış alanlardır. Bu tür alanlar şehirlerde dükkanlar arası rekabeti arttırmakta, insanları bu noktalara çekip alışveriş yapmalarını teşvik etmekte ve bu sayede ekonomiyi canlı tutmaktadır. Bu alanlarda, büyük ve küçük ölçekli satış mağazaları bulunmaktadır. Belli saatler içinde bu alanlarda servis girişine izin verilmektedir. Ayrıca bu alanlarda, çeşitli sosyal ve kültürel faaliyetlere de olanak tanınmaktadır.

❖ Açık pazar yerleri: Ticaretin kademelendirilmesinde belli bir yeri işgal etmeyen genelde büyük şehirlerde semt ünitesinde, küçük şehirlerde kendi sahalarında haftanın bir veya birkaç gününde kurulan açık çarşılardır. Halkın bir araya geldiği, ticaretin canlandığı ve sosyalleşmenin sağlandığı alanlardır (Teziş 1994).

❖ Galeriler, pasajlar: Yayaların taşıt trafiğiyle kesişmeden ve tehlikesiz biçimde gezip dolaşabilecekleri dükkanlı geçitler ve çarşı yollarıdır (Aru, 1965). Bu alanlar bir akstan diğerine tüm yapı adasını dolaşan yollardan oluşur. İnsanların içinde keyifle dolaşıp, alışveriş yaptığı dinamik mekanlardır (Özkal, 1990).

❖ Kent meydanları: Sosyal, kültürel, siyasal ve ticari amaçlarla bir araya gelme gereksiniminden doğan meydanlar, kentsel dokudaki diğer öğelere göre toplumsal deneyimlere ulaşmak için daha fazla yaşanılması gereken mekanlardır (Demirel 2008).

❖ Komşuluk ünitesi içerisinde, gereğinde taşıtların girebildiği konut ve servis yolları; yer-

leşme alanındaki parsellere yaya ulaşımını sağlayan yollardır. Bu yaya yollarına gerekli ve acil durumlarda itfaiye araçları, ambulans vs. girebilir. Bunun dışında, bu yollara motorlu araçların girmesi yasaktır (Özkal 1990).

Bugün birçok ülkede Yaya Hakları Bildirgesi kabul edilerek, yaya öncelikli planlamalar yapılması ve yaya haklarının savunulması gerektiği kabul edilmiştir. Böylelikle kentlerde yayaların ulaşılabilirliği artarak, daha sağlıklı ortamlar yaratılabilir (Çöl 2004). Yaya Hakları Bildirgesi ile yaya haklarının tanımlanması, sahiplenilmesi ve uygulanması için somut bir çerçeve ilan edilmektedir. Bu bildirge, 1990 yılında İnsan Hakları Derneği Çevre Komisyonu tarafından hazırlanmıştır (Url-1). Yaya Hakları Bildirgesi'ne göre:

❖ Yaya kaldırımları yayalarıdır. Bütün yerleşim alanlarında yaya kaldırımlarının yapımı zorunludur. Araçlar, yaya kaldırımına park edemez. Kaldırımlar üzerindeki bütün fiziki ve toplumsal engeller, serbest yürüyüşü aksatmayacak biçimde düzenlenir. Yayaların egzoz gazlarıyla zehirlenmemesi, gürültüyle rahatsız olmaması, üzerlerine çamur, toz vb. sıçratılmaması için önlemler alınır.

❖ Kent merkezi yaya bölgelerindedir. Toplu taşıma dışındaki araçlar, merkeze girmekten kaçınırlıdır. Bu alanlar motorlu araçlardan arındırılır. Yaya bölgeleri, giderek bütün merkezi kapsayacak biçimde genişletilir. Yayalar bu bölgeleri, kentsel etkileşim, kültürel etkinlik ve alışveriş için özgür bir biçimde kullanır.

❖ Yaya geçitlerinde üstünlük yayalarıdır. Yayaların gereksinimi kadar sık yaya geçidi yapılır. Yayalar için yeşil ışık süresi, gerekli yürüme süresine göre ayarlanır. Zemin kat yayalarıdır. Yayalar, üst ve alt geçitlere zorlanamaz.

❖ Kent yaşamının gerçek sahipleri yayalardır. Yayalık, insanlar arası etkileşimi artırıp, kentsel kültüre katkıda bulunduğu için, desteklenir ve özendirilir. Yaya mekanlarının altyapısını, gece-gündüz bakımını, temiz ve aydınlık tutulmasını, onarılmasını, bitki ve ağaçlarla görsel çekiciliğinin sağlanmasını, yayaların katkılarıyla yerel yönetimler yapar. Yayalar; kaldırımlar, yaya bölgeleri, yaya yolları, yaya geçitleriyle ilgili kararların alınmasına katılma hakkına sahiptir.

Kamusal alanların planlanmasında yaya, her zaman başlangıç noktası olarak düşünölmelidir. Kamusal alanlar, her yaşdaki yayanın, engelli bireylerin güvenliğini sağlayacak şekilde tasarlanmalı, gerekli hizmet ve tesislerle donatılması gerektiği unutulmamalıdır (Çermikli 2009).

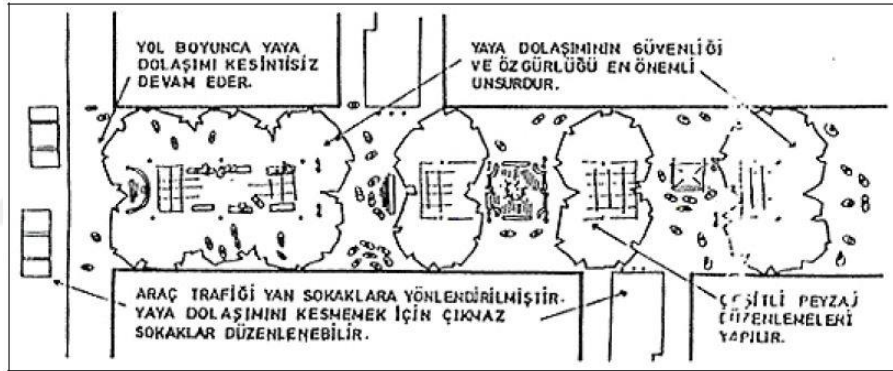
2.1.2. Yaya yolu kavramı

Yaya yolları, yaya bölgelerinin kolları ya da semtlerin dolaşım ağı içerisinde yer alan sokaklardır. Yaya yolu 'Mall' ile eş anlamlıdır. 'Mall' terimi Kuzey Amerika'da halkın yürüyüş ve gezinti amacıyla kullandığı geniş, ağaçlıklı yaya yollarına verilen isimdir (Şenkaynak 2010). Yaya yolları kullanım amacına ve kullanıcı yoğunluğuna göre; kent merkezinde yaya bölgesi, mahalle merkezinde yaya alanı, komşuluk birimi merkezinde ana yaya yolu ve yapı adalarında bağlayıcı yaya yolu şeklinde sınıflandırılmaktadır. Bu alanlar kent içinde kademeli bir şekilde dağılmalı ve yolların sürekliliği olmalıdır. Yaya yollarının düzenlenmesinde dikkat edilmesi gereken bazı etmenler vardır: Teknik etmenler ölçülendirmede, iklimsel etmenler (yönelme, gölge ve örtü elemanları, rüzgar perdeleri, vb.) tasarlanmasında, fiziksel etmenler (doğal ve yapay çevre koşulları) biçimlendirilmesinde önemlidir (Kuntay 1994). Yayanın boyutları, hareket kabiliyeti, yürüme hızı gibi özellikler yaya yollarının tasarlanmasında belli kriterlere uyulmasını gerektirmektedir. Kent içi yaya yollarında en az iki kişi yan yana yürüyebilmelidir. Bu yüzden en az 135-155cm olmalıdır, ancak bu ölçüler yaya mekanına göre değişir. Mesela alışveriş merkezlerinde yayanın elinde yükü olacağı da hesaplanarak yol genişliğinin artırılması gerekmektedir. Yapıların giriş aldığı yaya yolları en az 7 m olmalıdır. Yaya yoğunluğu ve yaya hızı genişlik belirlemede önemlidir. Yürüme hızı yoğunluğu, yolun fiziksel koşullarına, amacına göre değişmektedir. Yaya yolları kent birimlerini çeşitli donatılarla birbirine bağlamalıdır. Bunun yanında yeşil örtüyle de iç içe olmalıdır (Kuntay 1994).

İyi bir sokağın amacı hiç şüphesiz bireylerin istedikleri materyallere kolayca ulaşmalarını sağlamak ve bir yerden bir yere hareketlerini kolaylaştırmaktır. Normal bir taşıt yolunda bireyler araçlarını kullandıkları için çevreleriyle fazla iletişim kuramazlar fakat iyi tasarlanmış bir yaya yolunda bireylerin en iyi şekilde iş yerleri, konutlar ve doğal çevreyle birebir ilişkiye geçmeleri mümkündür. Bu nedenle yaya yolları düzenlemeleri yapılırken amaç ve hedeflerin detaylı olarak belirlenmesi gerekmektedir (Altunbaş 2006).

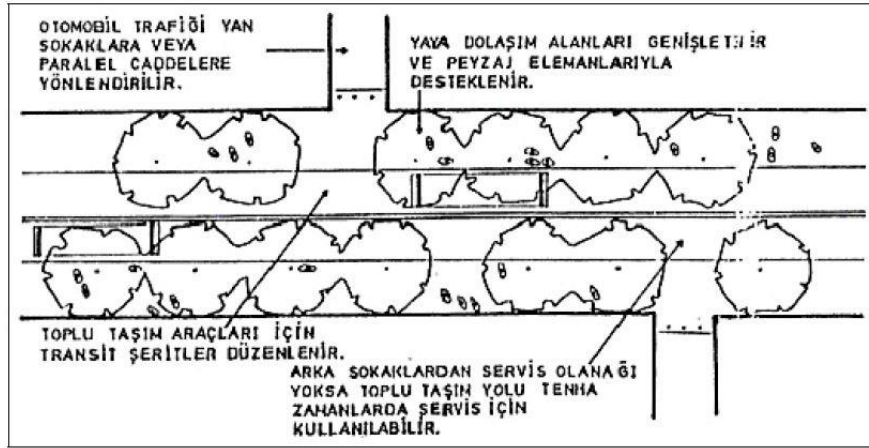
Yaya yolları, varmak istedikleri yere ya da ona en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı tercih edenler için özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yürüyenlerin ihtiyacı olabilecek hizmetlerle donatılmış, motorlu araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen, güvenilir, temiz, bakımlı, kendine özgü alt yapısı olan (aydınlatma, telefon vs.) alternatif bir ulaşım altyapısı sistemidir (Şenkaynak 2010). Yaya yolları taşıt ve yaya trafiğinin derecelerine bağlı olarak 3 alt gruba ayrılır (Rubenstein 1992):

Tamamen yayalaştırılmış yaya yolları (Full mall): Full Mall'da taşıt trafiği tamamen yasaklanmış; sokak yaya dolaşımı ve etkinliklerine göre düzenlenmiştir (Şekil 2.1). Ancak acil durumlar, yükleme ve boşaltma için araçlara girişlerin sağlanması dikkate alınmıştır. Bu tip alanlarda yeni döşeme şekilleri, yol ağaçlandırmaları, kent mobilyaları, heykel ve çeşme gibi sanatsal bazı donatı elemanları ile alan karakterize edilmektedir. Yaya dolaşımı kesintisiz devam etmektedir. Otomobil trafiği yan sokaklara yönlendirilmekte; yaya dolaşımını kesmemek için çıkmaz sokaklar düzenlenmektedir (Perçin ve Yılmaz 20001, Demir 2008).



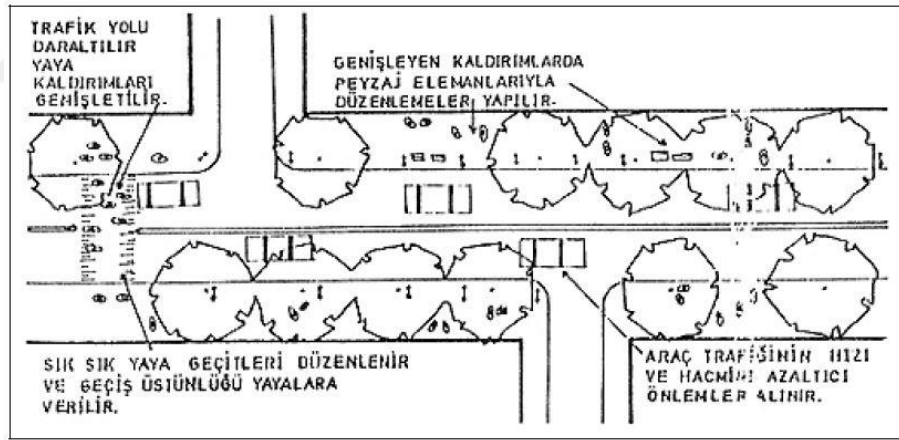
Şekil 2.1. Tamamen yayalaştırılmış bir sokağın şematik gösterimi (Çağlar 1992).

Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolları (Transit mall): Bu tip yaya yolları özel otomobiller ile kamyon ve benzeri ağır taşıtların trafiğine kapatılır ve yalnız toplu taşıma araçlarının girişine izin verilir. Bu durumda yaya kaldırımları yaya etkinliklerine göre yeniden düzenlenir. Taşıt trafiği yan sokaklara veya paralel caddelere yönlendirilir. Toplu taşıma araçlarına ait trafik şeritleri düzenlenir. Arka sokaklardan servis alma imkânı yoksa toplu taşıma yolu تنها zamanlarda servis için kullanılabilir (Şekil 2.2) (Perçin ve Yılmaz 20001, Demir 2008).



Şekil 2.2. Sadece transit geçişlere izin verilen bir sokağın şematik gösterimi (Çağlar 1992).

Taşıt trafiği için sınırlama getirilen yaya yolu (Semi mall): Bu sokaklarda taşıt trafiği yasaklanmaz ancak trafiğin hızı ve hacmi kısıtlanır. Sokağın kullanım önceliği yayalara verilir. Taşıt trafiğinin hızını sınırlayıcı önlemler alınır. Yaya geçitleri düzenlenir ve geçiş üstünlüğü yayalara verilir. Trafik yolu daraltılır, yaya kaldırımları genişletilir. Genişleyen kaldırımlarda yaya etkinlikleri için özel düzenlemeler ve peyzaj donatı elemanları kullanılır (Şekil 2.3) (Perçin ve Yılmaz 20001, Demir 2008).



Şekil 2.3. Taşıt trafiği için sınırlama getirilen bir sokağın şematik gösterimi (Çağlar 1992).

Yaya yolları tasarım ilkeleri şu şekilde sıralanabilir (Aksoy 2006):

- ❖ Yaya mekanları mümkün olduğunca taşıt trafiği ile kesilmemeli ve kendi içinde bir bütünlük oluşturmalıdır.
- ❖ Yaya yolları, yaya hareketlerini kolaylaştırmalı, dönüşler yumuşak olmalıdır. Dik açılı ve keskin köşelerden kaçınılmalıdır.
- ❖ Yolun eğimi % 7-8'i aşmamalıdır.

- ❖ Yaya mekanlarında düzenlenecek olan çeşitli fonksiyon alanları birbirinden mümkün olduğunca ayrılmalı, ama birbirleriyle kopuk olmaması da sağlanmalıdır.
- ❖ Yaya yollarında ulaşılabilecek yere en kısa mesafenin takip edilmesi tercih edilmelidir.
- ❖ Ana yaya akslarına, gerekmediği sürece taşıt ya da otopark çıkışı verilmemelidir. Tali yaya yolu çıkışlarına da sınırlı olarak izin verilmelidir. Ana yaya aksı da çeşitli aktivitelerle genişleyerek bu yollara açılmalıdır.
- ❖ Bina girişleri araç geçişinden korunmalı ve merdiven yanında rampalara yer verilmelidir.
- ❖ Yaya yolları genişliği iki insanın değil iki tekerlekli sandalyenin geçeceği genişlikte düşünülmelidir. Yaya yolu üzerindeki fonksiyonlar dikkate alınmalıdır.
- ❖ Yaya aktivitelerinin devamlılığını kesmemesi için otoparklar yer altında ya da uygun peyzaj ile gizlenerek planlanmalıdır.

Kamusal alanlar ve yaya yolları toplumu oluşturan herkesin eşit ölçüde kullanım hakkının olduğu alanlardır. Dolayısıyla yaya yolları ve yaya mekanlarının tasarımında çocuklar, yaşlılar ve engellilerinde bu alanları rahat bir şekilde kullanmaları için uygun yerlerde, standartlara uygun ölçülerde ve rampalar, kılavuz yollar düşünülmelidir (Kurt 2010).

2.1.3. Yaya bölgesi kavramı

Yaya bölgesi, taşıt ve yaya trafiğinin yoğun olduğu şehrin merkezinde veya gerekli başka bir yerinde yayalara daha güzel ve daha güvenli ortam sağlamak amacı ile şehrin mimari yapısını bozmadan, taşıt trafiğine kapatılan, yalnız yaya trafiğine açılan yol veya mekanlardır (TS 1997). Yaya bölgeleri; kentsel, kamusal mekanları insanlar için yaşanabilir kılan, taşıt girişinin sınırlandırıldığı sokak, cadde ve meydanlarda yayaların gezmek, alışveriş yapmak vb. aktiviteler gerçekleştirmesine olanak sağlayan düzenlemelerdir (Şişman ve Etili 2007). Yaya bölgeleri; şehre nefes aldırın, insanların şehirle ve birbiriyle iletişim kurduğu sosyal mekanlardır (Orhon 2004). Yaya bölgeleri ile yaya yolculuklarına mekan açmak, araç işgalinden arındırılmış sosyal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmak amaçlanır (Top 1990). Günümüzde yaya bölgelerinin birçok yaya yolu ve meydanların birleşmesinden oluşan estetik ve fonksiyonel alanlar olduğu görülmektedir (Gültekin 2007). Yaya bölgeleri kentsel mekanda yayalaştırmanın yapıldığı alana göre konut alanları, alışveriş alanları, kurumsal alanlar ve estetik ve anıtsal değeri olan alanlar olarak sınıflara ayrılmaktadır (Çağlar 1992):

Konut alanları: Yoğun konut yerleşimlerinin iç bölümündeki alan trafikten arındırılarak rekreasyonel aktiviteler için düzenlenir. Bu düzenlemede konutlara ve rekreasyon alanlarına yaya olarak ulaşılmaktadır. Bunlar otopark yerlerinin konut alanının çevresinde düzenlendiği ve konut yerleşimlerinin trafikten arındırılan bir iç alanda planladığı alanlardır. Bu alanlar, çoğu kez sakinlerin rekreasyonel etkinlikleri için düzenlenir: Patikalar, parklar, oyun alanları, spor etkinlikleri vs. bu düzenlemede konutlara ve rekreasyon alanlarına yaya olarak ulaşılır (Altınçekiç 1997).

Alışveriş merkezleri: Mağaza, dükkan, büro vb. işyerlerinin yoğun olduğu merkezlerde taşıt trafiğine kapatılan ve yayaların taşıt tehlikesine, gürültüsüne, egzoz gazına maruz kalmadan rahat ve güvenli hareket edip alışveriş ettikleri mekanlardır. Bu alanlar, tarihi yapıların çevresindeki yaya bölgeleri, kültür ve sanat yaya bölgeleri olarak ayrılır. Tarihi yapıların çevresindeki yaya bölgeleri; tarihi yapı ve anıtlar ile çevresindeki sokak, cadde ve meydanların taşıt trafiğine kapatılarak, tarihi çevrenin geleneksel etkisinin vurgulanması için yaratılan yaya mekanlarıdır. Kültür ve sanat yaya bölgeleri ise; şehrin bazı yollarının taşıt trafiğine kapatılarak, insanların kültürel ve sanatsal faaliyetlerini açık alanlarda gerçekleştirdikleri mekanlardır (TS 1997).

Estetik ve Anıtsal Değeri Olan Alanlar: Tarihi kalıntılar, milli parklar, rekreasyon ve eğlence parklarını içerir. Ziyaretçilere sessiz, sakin ve güvenli bir ortam olarak sunulur ve rekreasyonel faaliyetlerde bulunmaları sağlanır (Altınçekiç 1997).

Kurumsal Alanlar: Çeşitli kurumsal yapılar ve bölümler arasındaki yolların yayalaştırılmasıyla oluşan bölgelerdir. Üniversite kampüsleri, sağlık kompleksleri, hükümet merkezleri vb. bu gruba girmektedir (Altınçekiç 1997).

Yaya bölgeleri oluşturmak adına yapılan yayalaştırma çalışmaları temelde; kent yollarından bir bölümünün yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da yapılan tasarımlarla yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işidir (Keleş 1980). Yayalaştırma kavramından algılanması gereken sadece yaya merkezli ve taşıta yasaklanmış bölgeler değil, taşıtların kontrollü dolaşımının sağlandığı, yaya yoğunluğu, hareketleri ve aktivitelerinin iyi gözlemlenmesi sonucu oluşturulmuş insani öğelerin ön plana çıkarıldığı bir ulaşım sisteminin tasarlanmasıdır (Demir 2008). Yayalaştırma uygulamaları, kentin sosyal ve ekonomik

durumuyla doğrudan ilişkili olduğundan, kentin kendine özgü yapısı yayalaştırmanın başarısı için önemli bir kriterdir (Yılmaz 1992). Buradan yola çıkılarak başarılı bir yayalaştırma çalışması için dikkat edilmesi gereken bölgenin sosyo-ekonomik durumu, demografik, fiziksel, doğal yapısı, kentin kültürü ile zamanlama ve yasal düzenlemeler gibi hususlar vardır (Altunbaş 2006). Kentlerde yayalaştırma düzenlemelerinin tercih edilme sebebi mekanların sosyal ve fiziksel durumlarına ve farklılıklarına göre değişmektedir. Bu nedenle her kent için farklı nedenlerden dolayı yayalaştırma tercih edilmektedir. Fakat genellikle yayalaştırma düzenlemelerinin sebepleri Çalışkan (2011)'e göre; tarihi binaların ve kent dokusunun korunması, perakende ticaretin artırılması, konut alanlarının iyileştirilmesi, çevrenin güzelleştirilmesi, sosyal hayatın canlandırılmasıdır (Moudon 1991). Yayalaştırma çalışmaları kent içerisinde belirli amaçlara hizmet etmektedir. Kuntay (1994)'a göre yayalaştırma çalışmalarının amaçları: çevreyi koruma amaçlı yayalaştırma, konut çevresi ve yaya mekanlarının güçlendirilmesi amaçlı yayalaştırma, boş zamanları değerlendirme amaçlı yayalaştırma, toplumsal amaçlı yayalaştırma, ekonomik amaçlı yayalaştırma olarak sıralanmaktadır. Araç trafiğinden arındırılarak oluşturulan yayalaştırılmış alanlarda; kirlilik, gürültü, ekonomik ve sosyal yıpranma gibi kentsel sorunların azaldığı bilinmektedir. Bu alanlar, kent ekonomisinin canlandırılmasına, kentsel kalitenin ve sosyal refahın sağlanmasına katkı sağlamaktadır (Brambilla ve Longo 1977). Suher ve ark. (1992)'a göre de yaya bölgelerinin kente katkıları; iç göç nüfusunun kentleşmesi ve kentsel eğitim alması, kent yaşamına katılımı, bireyin toplum ile bütünleşmesi, demokratikleşme sürecine katkısı, çocuk oyun alanları gibi dinamik kullanım biçiminde ve dinlenme-eğlenme gibi statik kullanım biçiminde potansiyel açık alan olması, kentsel koruma ve kentsel köhneme bölgelerindeki sağlıklılaştırmayı desteklemesi, fiziksel ve sosyal çevreyi iyileştirmeye katkısı, kentsel imajın geliştirilmesi, kent belleğinin güçlendirilmesi, insan amaçlı bir düzenleme olduğu için bireyin psikolojisine olumlu etkisi, ticaretin yönlendirilmesi ve canlandırılması olarak sıralanmaktadır (Şenkaynak 2010).

Yaya bölgelerinin kente katkıları; “Çevresel Katkılar”, “Sosyal ve Kültürel Katkılar”, “Ekonomik Katkılar”, “Rekreasyonel Katkılar” ve “Yeşil Alana Katkıları” başlıkları altında incelenebilir (Çermikli 2009):

Yaya Bölgelerinin Çevresel Katkıları: Yaya bölgeleri, taşıt trafiğinin kontrol altına alındığı ve yayaların kentte güven içinde gezildiği alanlardır. Bu alanlar, kent merkezlerindeki hareketliliği yönlendirir, ulaşımı rahatlatır, trafik yoğunluğundan ve karmaşasından uzak

alanlar yaratır (Francis 1991). Kent merkezlerinin yeniden canlanması açısından yayalaştırma oldukça önemli bir araçtır (Suher ve ark. 1992). Yayalaştırma çalışmaları, tarihsel kent merkezlerinin korunmasına, bu alanların çekim gücü oluşturarak popülerlik kazanmasına, kent simgesi haline dönüşmesine ve bu alanların sadece gündüz değil gece de kullanılmasına neden olur. Ayrıca; kentsel mekanların yenilenmesine, kentsel peyzajın zenginleşmesine ve kentin fiziksel imajının iyileşmesine yardımcı olmaktadır (Kuntay 2008). Tarihi merkezlerde yayalaştırma çalışmaları yapılarak, bu alanlarda yer alan önemli yapı ve eserlerin, taşıt yükünün neden olduğu yıpranmalardan ve titreşimlerden korunması sağlanmaktadır. Ayrıca bu yapı ve eserlerin taşıtların neden olduğu toz, gürültü, egzoz gazı ve kurşundan zarar görmesi engellenmektedir. Bu yollarda kaza riski, araba parkı, araç yollarının yaya bütünlüğünü bozması gibi sorunlar görülmez. Bu şekilde kullanıcılara sağlıklı bir çevre sunulmaktadır (Özkan 1998).

Yaya Bölgelerinin Sosyal ve Kültürel Katkıları: Yaya bölgeleri; her yaştan, cinsiyetten, toplumsal sınıftan ve fiziksel özellikten (sağlıklı, engelli) insanın bir araya gelmesini, iletişim kurmasını, bilgi ve kültür alışverişinde bulunmasını sağlayarak, toplumun ve toplumsal ilişkilerin gelişmesine neden olur. Bu alanlarda insanlar çeşitli aktivitelere iştirak ederek sosyalleşir ve toplumsal yaşama katılır. Ayrıca; kamuoyu yaratma, toplumsal bilincinin oluşması ve şekillenmesi konularında da etkin rol oynamaktadır (Kuntay, 2008). Bu alanlar, kişilere kentsel yaşama katılma fırsatı sunarak, kentsel davranış kalıplarına uyum imkanı verir. Çevresel ve görsel eğitim sağlar (Suher ve ark. 1992). Kültürel değerlerin korunması, öğrenilmesi, gelecek kuşaklara aktarılması ve kent insanı tarafından yaşanmasında etkilidir (Özkan 1998). Yaya bölgeleri, insanların yaşam kalitesini yükseltmesinde önemli görev oynar. Bireye güvenli, konforlu ve estetik bir yaşam alanı sunar (Neill 2002). Bu alanlar, toplumsal yaşama canlılık ve hareket getirmekte, sokak gösterileri, sergiler, konserler, kutlamalar, vb. çeşitli etkinliklerle kullanıcıların kültürel aktivitelere katılımını sağlamaktadır. Toplantılar ve mitingler ile bireylerin kent yaşamını ve ülke yönetimini ilgilendiren olaylara katılmalarına yardımcı olmaktadır. Ayrıca yaya bölgeleri, çocukların toplum içindeki yerlerini almaları, kentsel yaşamdaki ortak davranışlara katılmaları açısından da oldukça önemlidir (Suher ve ark. 1992).

Yaya Bölgelerinin Ekonomik Katkıları: Yaya bölgeleri, kentsel alanlarda yaya erişilebilirliğini arttırmakta, özel araçların geçişini sınırlandırmakta ve toplu taşımaya ağırlık verilmesini sağlamaktadır. Özellikle kent merkezleri yakınlarına toplu taşıma araçları ile

ulaşmak ve bu alanlarda yaya olarak erişilebilirliği sağlamak, taşıma maliyetlerinde kazanca neden olmaktadır. Kentin tüm yollarını taşıtlar için uygun alt yapı ve donanımda yapmak çok maliyetlidir. Yaya yolları yapım ve bakım masrafları, kara yolları kadar maliyetli olmadığı için yaya bölgeleri oluşturulması masrafların düşmesini sağlamaktadır. Ayrıca yayalaştırma ile yol genişletme, yıkma-yapma maliyetleri de eksilmektedir (Kuntay 2008). Yaya ölçeğine indirilen alanlarda kullanıcılar, daha çok vakit geçirerek alışveriş yapmakta, bu ise perakende ticaretin artmasına neden olmaktadır. Ticaretin gelişmesiyle kalitesi artan alanlar, daha fazla kullanıcı tarafından tercih edilmektedir. Yeni yatırımcılar bu alanlara teşvik edilmekte ve çekilmektedir. Bunun yanında, mevcut fonksiyonların yanında yeni seçenekler de eklenerek, alanı yalnızca bir alışveriş mekanı olmaktan çıkarmakta, burada farklı ekonomik faaliyetlerin de yapılmasına olanak tanımaktadır (Francis 1991). Ayrıca yaya bölgeleri, kenti gezerek tanımak isteyen turistlerin de sık uğradığı alanlardır. Tarihi ve kültürel değerler barındıran kent merkezleri, turizmin gelişmesine ve ekonominin canlanmasına katkı sağlamaktadır. Bu alanlarda ekonomik faaliyetlerin canlanması, alan ve çevresindeki emlakların kıymetlenmesine ve fiyatlarının yükselmesine neden olmaktadır (Francis 1991).

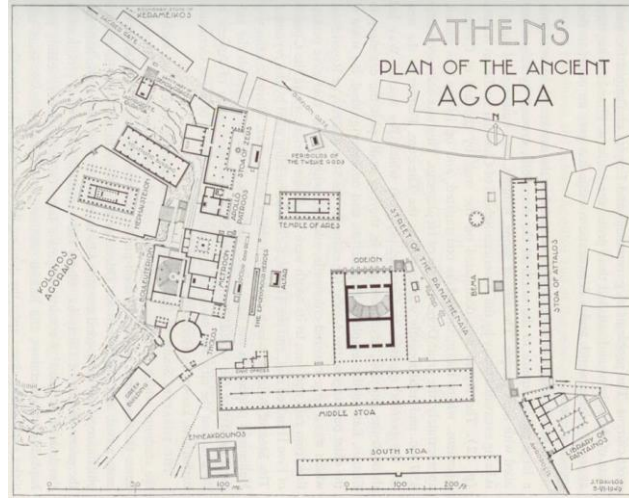
Yaya Bölgelerinin Rekreatyonel Katkısı: Şehir insanının rekreatyon ihtiyacını karşılamada yaya bölgelerinin önemi büyüktür. Rekreatyonun günümüze kadar çok çeşitli tanımları yapılmıştır. Clawson ve Knetsch (1966), boş zamanlarda sürdürülen aktivite ya da aktiviteleri rekreatyon olarak tanımlamış, Akesen (1978) ise daha ayrıntılı bir tanımlama yaparak rekreatyonu, bireylerin beğenisi bakımından doyurucu, ruhsal ve bedensel yenilenme amacı taşıyan, aynı zamanda bireyin, sosyal, kültürel, ekonomik ve fizyolojik olanakları ile bağımlı boş zaman kullanımlarını içeren eylem ya da eylemler olarak ifade etmiştir. Yaya bölgeleri, kentleşmenin yoğun olduğu ve kişi başına düşen yeşil alan miktarının düşük olduğu kentlerde yaşayan insanların, kısa süreli de olsa nefes alabilecekleri rekreatyon alanlarıdır. Özellikle büyük kentlerde insanlar, rekreatyonel ihtiyaçlarını karşılamak, yeşil ve açık alan özlemine gidermek, dinlenmek, spor yapmak, manzara seyretmek, yaratıcılığını arttırmak, toplumla bütünleşmek, oyunlar oynamak, diğer insanlarla berber olup sosyalleşmek vb. nedenlerle yaya mekanlarını kullanmaktadır. Yaya bölgeleri, kent içinde rekreatyon alanları olarak kullanılarak insanlara psikolojik fayda, insanların fiziksel aktiviteler yapılmasını teşvik ederek bedensel sağlıklarına katkı ve insanların bir araya gelmesine, iletişim kurmasına ve çeşitli aktivitelerde bulunmasına yardımcı olarak sosyal yarar sağlamaktadır (Çermikli 2009).

Yaya Bölgelerinin Kentsel Yeşil Alana Katkısı: Bugün hızla yapılaşan büyük kentlerde insanlar, açık ve yeşil alan ihtiyacını karşılayacak alanlar bulamamakta, bu nedenle yaya bölgeleri insanların bu ihtiyaçlarını karşılamalarına yardımcı olmaktadır. Yaya bölgelerinde bulunan ağaçlar, bitki grupları, çalılar, çim alanlar vb. bitkisel materyaller, kullanıcıların burada yeşile olan özlemlerini az da olsa gidermelerini sağlamaktadır. Yaya bölgelerinde kullanılan ağaçlar ve bitkisel öğeler, alandaki hava kalitesini yükseltmekte, kötü görüntü ve gürültüye karşı perdeleme işlevi görmekte, çocukların ağaçları ve bitkileri tanınmasında ve kaynaşmasında önemli görevler üstlenmekte, bunun yanı sıra kent ekosistemine de katkı sağlamaktadır. Özellikle metropollerde kent ekosistemine kazandırılan tek bir ağaç bile çok önemlidir. Bu nedenle kentlilerin yeşille buluşması için yaya bölgeleri oldukça etkin bir görev üstlenmektedir (Döllük 2005).

Yayalaştırma, kentsel yerleşme ve gelişme sistemi içerisinde yaya hareketlerine ivme kazandırır ve bu bağlamda iş, ticaret, eğlence vb. kentsel işlevlere canlılık getirir, yaya olarak bütün kuşaklar için düzenli, çekici ve canlı bir çevre yaratır. Yaya hareketlerinin güvenli bir ortamda gelişiminin sağlanması, taşıt kazaları ile kayıpları ve zararları azaltır (Postalıcıoğlu 2009). Yayalaştırma kentliye olduğu kadar kentsel çevre üzerine de fizyolojik, sosyolojik, ekonomik gibi birçok yönden hizmet eder. Yayalaştırma çalışmaları farklı amaçlarla yapılmış olsalar da genel olarak sosyal, kültürel, ekonomik açıdan kent ve kentliler üzerinde olumlu etkiler yapmaktadır (Çakıroğlu 2012).

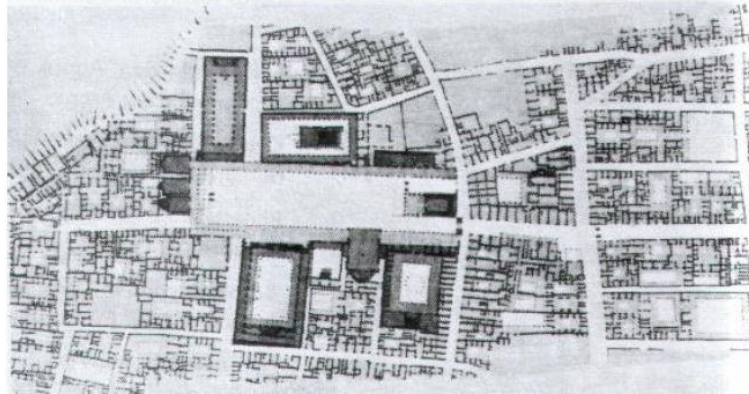
2.1.4. Yaya bölgelerinin tarihsel gelişimi

İnsanlığın ilk çağlarında, kentlerde insanların bir araya geldikleri, çeşitli sosyal, kültürel, ticari aktivitelerini gerçekleştirdikleri yer; sokaklar ve meydanlardır. Halkın bir araya geldikleri toplanma alanlarına “agora” ve “forum” adı verilmiştir (Şekil 2.4). Kent halkının toplanabildiği bu alanlar yayaların en yoğun bulunduğu birer yaya toplanma merkezleriydiler (Özkal 1990).



Şekil 2.4. Eski Yunan Meydanı (Agorası) (Anonim 2017).

M.S. 79 yılında Romalıların Pompei'de oluşturduğu yaya taşıt ayrımlı yolları günümüz kent içi yolları için bir model oluşturmuştur. Bu yollar günümüzün kaldırımları gibi yaya ve taşıta farklı düzeylerde hizmet vermiş ve farklı bir döşemeyle kaplanmıştır. Bu düzenleme yayalar için hızı ve yön değiştirmeyi önlemiştir. Yayalar ancak sabah erken saatte ve akşam da geç saatte taşıtlar için ayrılan bölgeye inebilmişlerdir. Bu uygulama günümüzde teknik bir ilerleme olarak görünse de, bu planlama yaklaşımı yaya hareketlerinin esnekliğini fazlasıyla sınırlandırmıştır (Şekil 2.5) (Yıldız 2005).



Şekil 2.5. Pompei Forumu (M.S. 79) (Aru 1965).

Orta Çağ'da; çarpık, daracık sokaklar, caddeler ve her biri birbirinden farklı biçimlenmiş simetrik ve gösterişsiz meydanlar görülür (Tümer 2007). Bu dönemde kentlerde insan odaklı trafik bağlantılarının ortaya çıktığı organik kentsel dokuların oluştuğu görülmektedir. Bu dokular ile sokaklar, meydanlar ve değişik yol ağlarıyla birbirine bağlanmışlardır. 13. ve 14. yüzyıllarda, Siena'da kurulmuş ve tamamen yapılarla çevrilmiş

kapalı bir merasim alanı olarak tasarlanmış olan II Campo Meydanı, bu dönemin özelliklerini bütünüyle yansıtmaktadır (Şekil 2.6) (Yıldız 2005).



Şekil 2.6. İtalya Siena da II Campo Meydanı (Aru 1965).

Yayalarla araçları birbirinden ayırma fikrini ilk ortaya atan kişi XV. yüzyılda Leonardo da Vinci olmuştur. Vinci'ye göre trafik yer altından gitmelidir. XV. yüzyıldan itibaren çeşitli taşımacılık yöntemleri geliştirilmeye başlanmış olmasına karşın, bunların normal hayatta kullanılması XVIII. yüzyılın son çeyreğinde gerçekleşmiştir. İnsanların hareketliliği ve birbirleriyle karşılıklı ilişki ve haberleşme gereksinimine bağlı olarak yol mekanının ilk örnekleri olarak görülen patikalar, enerjinin değişik biçimlerinin taşımacılığa yansımalarıyla büyütülerek yol haline getirilmiştir (Kavi 2003). Eski Roma'da, gece ağır yük arabalarından korunmak için yollara taş engeller koyulmuş, bu uygulama ise tarihte kaldırıma benzer ilk örnek olmuştur. Bunun yanında bazı yollarda ise atlı arabayla dolaşılmasına izin verilmemiştir. Efes, Perge, Side gibi atlı arabaların kullanıldığı kentlerde araba yolları kolonlarla ayrılmış, yaya yolları ise yükseltilmiş ve üstleri örtülerek yayaların rahat dolaşmaları sağlanmıştır. XIV. yüzyılda Selçuklular, kervanların kentin iç çekirdeğine girmesine engelleyici planlama yapmışlardır. İlk kez Eski Roma'da yayaları tekerlekli arabalardan korumak için oluşturulup sonra unutulmuş olan kaldırımlar, XVII. yüzyılda tekrar kullanılmaya başlanmıştır. 1666 yılında Londra'da, kentin tüm sokaklarına kaldırım yapılmıştır. Fransa ve Almanya'da ise, XVIII. yüzyılın ortalarında ilk kaldırım örneklerine rastlanmıştır (Kavi 2003).

XVIII. yüzyıl başında, şehirlerde yayaların güvenliğinin ve rahatlığının tam olarak sağlandığı görülmektedir (Aru 1965). Kent içinde işe veya sosyal faaliyetlere yürüyerek gidilirken, fayton veya atlı arabalar daha çok uzun mesafeli yolculuklarda zenginler tarafından kullanılmaktadır (Renda 1996). XIX. yüzyıla doğru ise, kentlerdeki kargaşa ve problemleri

giderebilmek için, sosyal yaşamın en etkin şekilde yaşandığı yolların; temizliğine, ağaçlandırılmasına ve bakımına dikkat edilmeye başlanmış; bu şekilde farkında olmadan yayalaştırma çalışmalarına ilk adım atılmıştır (Altunbaş 2006). XIX. yüzyılda yol emniyeti bakımından üzerinden taşıtın geçtiği kesit, banket ve yol yan duvarları inşa edilmiş, Avrupa kentlerinde yayaların korunması düşüncesiyle güneş ve yağmur zararlarına engel olabilecek üstü kapalı galeriler ve arkadlı yollarla yaya bölgeleri oluşturulmuştur (Giritlioğlu 1991). XIX. yüzyılın ortalarında Kraliçe Viktoria ise, Londra'nın merkezinde araçlarla yayaları birbirinden ayırmak için yaya geçitleri yaptırmıştır (Renda 1996). Sanayi Devrimi'nden sonra endüstrinin ve teknolojinin hızla gelişmesiyle, otomobiller kentlerin günlük yaşantısına dahil olmuş ve kentlerin şekillenmesinde ulaşımın etkin duruma gelmesi sonucu yaya ve atlı araba dolaşımına göre düzenlenmiş sokaklar ve meydanlar, geleneksel dokularını hızla yitirmeye başlamıştır (Özkan 1998). Bunun sonucunda yayalar, sokak ve meydanları terk etmeye mecbur bırakılmıştır (Aru 1965).

XX. yüzyılın ilk yarısında kentlerin sosyal ve kültürel hayatında önemli rol oynayan iki ana mekan olan sokak ve meydanların işlevleri değişmiştir, yalnızca kamusal ulaşım ve erişim rolleri önemsenmeye başlanmıştır. şehirlerin çarşılı cadde, sokak ve meydanları yerini taşıt yollarına bırakmıştır. Şehir merkezlerinde, trafiğin artmasıyla sokaklar, geniş cadde ve bulvarlara; meydanlar ise trafik kavşakları ve otobüs, taksi ve diğer taşıtların dağılma-aktarma alanları haline gelmiştir (Aru 1965; İnceoğlu ve ark. 1991). Motorlu araçla ulaşımın tercih edilmesiyle otomobillerin dolaşacağı geniş yollar planlanmaya başlanmış, yaya ulaşımına göre düzenlenen kent formu büyük ölçüde değişime uğramıştır (Ökten ve Sancar 2004). Sayıları gittikçe artan motorlu taşıtlar, kaldırımları ve meydanları, ulaşım ve otopark gereksinimini karşılamak için kullanmaya başlamıştır (Biro1 2007). XX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise yayalar, hızla artan motorlaşma endeksiyle kentlerde kendilerine yer bulamamaya başlamışlardır. Trafik sorunu, yayaların şehirlerde can güvenliğinin kalmaması, gürültü ve hava kirliliği gibi taşıtların kentlerde yarattığı sorunları engellemek için ise, şehir merkezlerinin taşıt trafiğine kapatılması ve yayalaştırılması gibi çözümler geliştirilmeye çalışılmıştır (Demir 1999).

Günümüzde Avrupa'da çağdaş kent mekânlarının başarılı bakım ve kullanımları ardında çok iyi tanımlanmış yasal sorumluluklar vardır. Maalesef ki ülkemizde İmar Yasası kapsamında ve Belediye Kanununda buna benzer bir anlayış bulunmamaktadır. "Kent Merkezi" tanımlaması bile İmar Yasası kapsamında bulunmamaktadır. Yerel Yönetimler bu

konuda daha duyarlı olmaktadır. En önemli adım 1989 yılı içerisinde Ankara Büyükşehir Belediyesince atılmış ve 1979 yılındakinden daha kapsamlı yaya bölgeleri yönetmeliği düzenlenmiştir. Bu yönetmeliğe göre tüm cadde kaldırımları da yaya bölgesi statüsünde olmaktadır. Temel amacı, yönetmelik aracılığıyla bugüne kadar esnaf ve girişimci kaba kuvvetine terk edilmiş kent estetiğini, kentin dış mekânlarını ve yaya alanlarını demokratik bir düzen içine alabilmektir. Yaya bölgesinde düzenleme sonrasında ortaya çıkacak olan çevre, yaya bölgesinde yer alan esnafın ve diğer mülk sahiplerinin de uzun dönemde çıkarlarına uygun olmaktadır (Demir 2008).

Son yıllarda, yayalar tekrar kent bölgelerinin en doğal ögesi olarak kabul edilmeye başlamıştır. Günümüzde, yaya erişilebilirliğini temel alan kent düzenlemeleri ve taşımacılık politikası için yeni çözümler geliştirilmeye devam edilmektedir. Özellikle yaya aktivitesinin yoğun olduğu ve çevresel imajın vurgulanmak istendiği tarihi kent merkezlerinde yapılacak yayalaştırma çalışmaları, tarihi dokunun korunması ve daha iyi çevresel koşullar yaratılması için atılmış önemli bir adımdır (Kavi 2003).

2.1.5. Yaya bölgelerinde planlama ve tasarım

2.1.5.1. Yaya bölgelerinde planlama

Kent içinde planlanan yaya alanları bütüncül bir planlama anlayışının parçası olmalı, taşıt ve yaya ulaşımının bütünlüğü içinde kararlaştırılmalıdır. Bu planlama anlayışı, kentsel barınma, çalışma, dinlenme ve ulaşım ile ilişkili arazi kullanım kararları bağlamında gelişir. Bu bakımdan bir yaya yolunun sadece yayalaştırma kararına bağlı olarak tasarlanıp, donatılması yeterli olmayacaktır. Yayalaştırma kentsel planlama içinde yer almalıdır (Yalçınkaya 2007). Yaya bölgeleri, şehir merkezi ulaşım planı ile birlikte etüt edilmelidir ve yakın çevresi ile ilişkisi dikkate alınmalıdır (Kavi 2003). Bu alanlarda, sınırın net olarak tanımlanması planlamayı kolaylaştırmaktadır (Ökten ve Sancar 2004). Alanın büyüklüğü, kullanıcı sayısına uygun olmalıdır (Untermann 1991). Yaya bölgelerinin, kolay erişilebilir ve görülebilir, estetik çekiciliğe sahip, bakımının kolay, ekonomik ve güvenli olması önemlidir (Francis 1991). Alan; konforlu ve kullanışlı olmalı, sosyal, çekici ve davet edici özellikler taşımalı, keşfetme ve iştirak etme isteği uyandırmalıdır (Kavi 2003). Ayrıca planlama aşamasında, fiziksel çevre ile toplumsal yaşam arasında ilişki kurulması çok önemlidir (Kuntay 2008).

Yaya bölgelerinde, bazı özel durumlarda motorlu taşıtlara giriş hakkı verilmeli, fakat öncelik verilmemelidir (Zafer 1998). Taşıt hızları (8-15 km/saat) olmalı, hatta yaya hızını geçmemelidir. Bu nedenle, hızı arttırmaya teşvik edici düz yol parçalarından kaçınılmalı, taşıtların yavaşlamaya mecbur kalmasını sağlamak için virajlar, tümsekler, dar geçitler oluşturulmalıdır. Alanda gerekli trafik işaretleri ve önlemleri alınmalıdır. Bunun için taşıt hızını kısıtlayıcı tümsekler, kısa aralıklarla (genellikle 40-50 metrede bir) koyulmalıdır (Ökten ve Sancar 2004). Servis araçları, itfaiye, polis, çöp toplama araçları, temizlik araçları, yükleme-boşaltma kamyonları için alanda alternatif girişler ve dolaşım ağı belirlenmelidir (Demir 1999). Otopark alanları yaya bölgelerinin dışında tutulmalı, girişleri ise yaya bölgelerine yakın noktalardan sağlanmalıdır. Ayrıca yeterli büyüklükte otoparklar planlanmalı ve otopark isteğinin artış olasılığı göz önünde bulundurulmalıdır (Çınar 2007). Mümkün olan alanlarda ise, otoparklar yer altında çözülmelidir (Aru 1965). Bu alanlarda yürüme aktivitesinin yanında bisiklet kullanımı da teşvik edilmeli, bisiklet yolu için ayrı bir şerit açılarak, yaya yolu ile bütünleştirilmeli, bisikletler için park olanağı sunulmalıdır. Yaya bölgelerinde gürültü kirliliği ile egzoz gazlarının neden olduğu kirli hava, toz, duman gibi diğer çevresel problemleri önleyici çalışmalar yapılmalıdır. Her tür iklimsel koşullara karşı önlem alınmış olmalı; sıcak, soğuk, rüzgar, yağmur, kar vb. hava koşullarında da kullanılmalıdır (Oktay, 1999). Yaya bölgeleri hakim rüzgarlara kapalı olmalı, planlama sırasında hava akım koridorları oluşturulmamasına dikkat edilmelidir (Aksoy ve Sunar 2008).

Yaya bölgeleri planlamalarında, insan faktörü çalışmanın ana amacı olmalıdır. Kullanıcıların alandan çok yönlü yararlanabilmesi için uygun ortamlar yaratılmalı, işlevler kazandırılmalıdır. Sadece güzel görünüm düşüncesiyle düzenlemeler yapılmamalı, toplumun katılabileceği, kaynaşabileceği, deneyim kazanabileceği mekanlar yaratılmalıdır (Gündüz, 1991). Alan; çocuk, genç, yaşlı olmak üzere tüm yaş ve cinsiyet grupları, bunun yanında engelli insanlar olmak üzere her kesim insan için düzenlenmelidir (Oktay, 1999). Ayrıca farklı kullanıcıları çekebilecek işlevsel çeşitlilik içermeli, sürekli kullanım ve canlılık sağlanabilmelidir (İncesakal 2007). İssız mekanların oluşumu önlenmelidir. Kör noktalardan, karanlık koridorlardan, suça teşvik edici alanların yaratılmasından kaçınılmalıdır. Bunun yanında sosyal, fiziksel ve psikolojik olarak alanda kaybolunması engellenmelidir (Yalvaç 2009). Planlanan alan, gece-gündüz ve farklı mevsimler için işlev çeşitliliği sağlamalı, buna göre uygun mekanlar yaratılmalıdır. Mekan işlevlere uyum sağlayabilecek şekilde değişken olmalı, toplum isteklerine ve günlük olaylara göre bazı öğeler kalkabilmeli, eklenebilmeli, yer değiştirilebilmelidir (Kuntay 2008).

Yaya yolları amaca yönelik olmalı ve geçişli bir yol sistemi ile yapılandırılmalıdır, yayaların güvenliği ve hareket özgürlüğüne öncelik tanınmalıdır. Yaya bölgelerinde mümkün olduğunca fazla sayıda doğal peyzaj unsuruna yer verilmeli, yapay ve doğal öğeler arasında bütünlük kurulmalıdır. Yaya bölgeleri planlanırken kullanılan yapay donatı elemanlarının görsel, psikolojik ve ekonomik özellikleri dikkate alınmalıdır (Çınar 2007). Kullanım amacı ve işlevlerine uygun, kullanıcıların istek ve ihtiyaçlarına cevap verebilecek ve teknik alt yapıya sahip donatı elemanları tercih edilmelidir (Ökten ve Sancar 2004). Ayrıca yaya bölgeleri planlamalarında; peyzaj mimarı, mimar, şehir plancısı, inşaat mühendisi başta olmak üzere ilgili meslek disiplinleri bir arada çalışmalı, gerekli alt yapı ve detay çalışmaları yapılmalıdır. Özellikle ulaşım, kent mobilyaları, bitkilendirme ve alt yapı projelerinde uzman görüşleri alınmalıdır. Ayrıca bakım ve onarım işleri de ihmal edilmemelidir (Demir 1999). Yaya öncelikli ulaşım planlaması sadece fiziksel planlama olarak algılanmamalıdır. Kent içinde yaya ulaşım ağının geliştirilmesi ile başlayan planlama süreci sosyal alt yapı ve işletme ile ilgili imkanları da göz önünde tutmalıdır (Çöl 2004). Kent bütünü için geçerli olan genel yaya trafiği planlama stratejileri: Yaya ulaşımı kent içinde kesintisiz ve sürekli olmalı, yayalar kaldırım, yaya yolu, yay alt ve üst geçitleri ile istedikleri yere taşıt engeline takılmadan ulaşabilmelidirler. Yaya hareketliliğinin olduğu yollar güvenli düzenlemelere sahip olmalıdır. Yaya yolları, kaldırımlar ve yaya geçitleri ile taşıt ve yaya kesişmesini güvenli bir biçimde sağlayacak imkanlar oluşturulmalıdır. Böylece yaya kazaları en aza indirilecek ve araçların yarattığı olumsuz koşullardan yayalar daha az etkilenecektir. Yaya dolaşım ağı engelli, çocuk ve yaşlıların da gereksinimleri düşünülerek planlanmalıdır. Yaya ulaşımı desteklenmeli ve özendirilmelidir. Yaya ulaşımı kentin canlılığını sağlayan önemli bir dinamiktir. Yürüme eylemi sayesinde insanlar etkileşimi artırıp kentsel kültüre katkıda bulunmaktadır bu nedenle yerel yönetimler yaya haklarını koruyucu önlemler geliştirmelidir (TMMOB 2004). Yaya ulaşım ağı arazi kullanımı ile bütünleştirilmeli, yaya yoğunluğunun gerektirdiği altyapı kapasitesi sağlanmalıdır. Yaya ulaşım ağı kentsel odak noktaları ile sosyal, kültürel ve tarihi mekanları bütünleştirici bir yapıda olmalıdır. Yaya alanları farklı sosyal ve kültürel aktiviteleri de içinde barındırmalıdır. Sokak gösterileri, sergiler, festivaller ve konser gibi etkinliklerle alan gece ve gündüz canlı tutulmalıdır (Çöl 2004).

2.1.5.2. Yaya bölgelerinde tasarım

Kentteki yaya alanları ve yaya yolları tasarlanırken uyulması gereken belirli planlama tasarım ilkeleri bulunmaktadır. Planlama aşamasında bu ilkeler göz önünde bulundurulmalı, sağlıklı ve kullanışlı bir yaya alanı oluşturmak için yapılan çalışmalar mevcut olan kurallar ve standartlar dahilinde yürütülmelidir. Aksi halde kullanıcıların rahat faydalanamayacağı, gerek yayalar gerekse taşıtlar için olumsuz koşulların söz konusu olacağı, insanların güvenliğini tehlike altına atan alanlar oluşacaktır (Çöl 2004). Yaya alanı tasarım ilkeleri şöyle özetlenebilir (Pehlivan 2015);

❖ Yaya bölgeleri güvenli olmalıdır: Tehlike olarak algılanan bir çevre, yayalar için büyük engel teşkil etmektedir. Bu durum özellikle kent merkezlerinde söz konusudur, bu tip alanlar halkın beyninde tehlike ve alışılmamış bir çevre olarak yer eder. Böylece bölgelerin daha güvenli ve emniyetli hale gelmesi için bu alanda yeterli ışıklandırma bulunmalı ve devriye gezen polisler görev yapmalıdır.

❖ Yaya ulaştırma ağı erişebilir olmalıdır: Yaya kaldırımları, patikalar ve geçitler kullanıcı ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tasarlanmalı ve özelliğe bakılmaksızın karşılayarak, hareketlilik sağlanmalıdır. Yaya yollarında erişilmesi gereken yere en kısa uzaklığın takip edilmesi tercih edilmelidir.

❖ Yaya alanları ile diğer ulaştırma türleri arasında bağlantı kurulmalıdır: Yayalaştırma, toplu taşıma ulaşımını arttıracaktır. Yaya alışveriş alanlarında kent merkezine insan getirecek toplu taşıma sistemleri düzenlenmelidir. Çeşitli aktivite alanları içerisinde organize edilen yaya alanları ile kent merkezi ulaşım planı birlikte etüd edilmeli ve birbiriyle ilişkili olmalıdır. Kent merkezlerindeki yaya yolu şebekesi, çevredeki konut alanları yaya yolu şebekesinin bir parçası sayılmalı ve buna göre değerlendirilmelidir. Yaya ulaşımı ile bisiklet ulaşımının entegre edilmesi sağlanmalıdır. Kullanımlar arası erişilebilirliğin artırılıp, yaya yürüme mesafesini azaltıcı bisiklet/yaya erişim yolları oluşturulmalıdır. Her iki ulaştırma türü arasında etkileşim sağlanmalıdır.

❖ Yaya bölgeleri, kullanımı kolay ve konforlu alanlar olmalıdır: Yaya yolları, yaya kaldı-

rımları ve yaya geçitleri insanların gidecekleri yolu kolay bir şekilde bulmalarını sağlayacak ve olası gecikmeleri minimize edecek şekilde düzenlenmelidir. Yaya alanlarında yaya trafiğinin akışını önleyebilecek herhangi bir engelin etkisinin en aza indirilmeye çalışılması veya tamamen ortadan kaldırılması sağlanmalıdır. Yol kaplamalarında uygun malzeme seçilmeli, kaplamalar dolaşmayı engellememeli ve kaygan olmamalıdır. Yaya alanlarında duran ve hareket eden yayanın birbirinden ayrılması, yayaların güvenliği ve konforu açısından gereklidir. Yaya mekanlarında düzenlenecek çocuk oyun alanları, oturma ve dinlenme alanları, bisikletle dolaşma alanı ve toplu taşıma bekleme yerleri mümkün olduğunca birbirinden kopuk olmayacak biçimde düzenlenmelidir.

❖ Yaya alanları, uygun iklimlendirme yapılmış alanlar olmalıdır: Kötü hava şartları insan- ları yürümekten alıkoyabileceği için yaya alanlarının düzgün iklimlendirilmesi yapılmalıdır. Merkezi alanda bulunan kapalı alışveriş alanlarının iklimlendirilmesi de büyük önem taşımaktadır. Yaya yolları, hakim rüzgarlara kapalı olmalı ve bu alanlarda hava akım koridorları oluşmamalıdır. İklimlendirme dahilinde karı eritmek için ısıtılan yaya alanlarından ve güneş ile yağmurdan korunma amaçlı gölgeliklerin oluşturulması gibi uygulamalardan bahsedilebilir

❖ Yaya bölgeleri, güzel mekânlar içeren çekici alanlar olmalıdır: Çekici nitelikte olan ve faaliyetlerin yapıldığı yaya yolları, yaya hacmini arttırmaktadır. Bu 'zevk' faktörü olarak nitelendirilmektedir ki ona göre, bu faktör yürüme zevkini arttıran renkli dükkan giriş alanlarını, açık alanlardaki sergi ve gösterileri, çekici manzaraları, sürpriz karşılama alanlarını ve insanın çevresinde keşfedeceği herhangi bir yeni nesneyi içermektedir. Bu nedenle yaya bölgelerinde kullanıcıların faydalanacağı bu tip alanlar oluşturulmalıdır. Yapılacak iyi bir tasarımla yaya alanlarının çekiciliği arttırılmalıdır. Yaya alanları ve çevresi, plazalar, avlular, meydanlar ve düzgün bina cepheleri gibi caddeye şekil veren açık alanlar içermelidir. Yoldan geçen yayalar izleme eylemi de birçok yaya için arzu edilen bir aktivitedir. Bu nedenle yüksek yaya hacmi, yaya yoluna daha fazla yolcu çekecektir. Yaya koridorları boyunca faaliyet seviyelerini arttırmak için küçük satıcı kulübeleri, meyve ve sebze standları (satış sergileri), yaya alanı kafeleri, açık alan yemek yeme yerleri ve cadde üzerindeki çalgıcılar, ressamlar vb. gibi teşvik edilmelidir.

- ❖ Kentsel mobilyalar, flamalar, sanatsal öğeler, bitkilendirme, zemin döşemeleri, tarihi ve

kültürel elemanlar yaya alanında mekân hissi yaratacak şekilde düzenlenmelidir: Özellikle yaya alanları, yalnızca yürümek için ilginç ve aktif alanlarıyla değil, aynı zamanda yaya koridoru boyunca oturma alanlarının bulunmasıyla da tanımlanmaktadır. İnsanların oturması, dinlenmesi, sohbet etmesi ve çevredekileri seyretmesi için yeterli oturma alanı sağlandığında, yaya alanını kullanan toplam insan hacminde gözle görülür artış meydana gelecektir. Oturma, herkesin ihtiyaç duyduğu bir eylem olmakla beraber, daha çok yaşlılar, çocuklar ve küçük çocuğu olan aileler yaya alanlarında oturmaya daha fazla gereksinim duymaktadır. Oturma alanları için bazı tasarım özellikleri; güneşe göre yönelme, manzara niteliği (genellikle en fazla yaya akımını gören manzara) ve hava şartlarından korunma şeklinde sıralanabilir. Yaya alanlarında geleneksel bankların yanı sıra, diğer türden hareketli sandalyeler, geniş sıralar ve basamaklar gibi oturma elemanları da kullanılmalıdır.

- ❖ Yaya alanlarındaki detaylar göz önünde bulundurulmalı ve çevre duyarlılığı sağlanmalı.

Boş, değişime uğramış bina dış duvarları çekici olmadığı için caddelerden görülmemelidir. Caddede araç trafiğinin aktığı kısmı gören bina cepheleri, birinci kat cephelerinin %50' si cam olacak şekilde tasarlanmalıdır. Bir cephe sırasında mevcut binaların yanına yeni bir bina yapılacağına, bu yeni binanın kat yüksekliği, pencereler ve diğer bina detayları bakımından diğerleri ile uyum içinde olmasına dikkat edilmelidir. Bina mimarisine uygun şekilde tasarlanmış çatılar ve duvar siperleri caddede görülebilmelidir.

- ❖ Optimum kullanım için binaların yollara göre uygun konumlanması ve yönelmesi sağlanmalıdır. Binalar ve giriş noktaları, cadde önü mülkiyet sınırından görülecek şekilde yönelmelidir. Mümkün olan yerlerde, binalar ve ana giriş noktaları, yaya kaldırımına yakın ve bina duvarı oluşturacak şekilde (avlu gibi dış alan kullanımının olduğu yerler haricindeki alanlarda) tasarlanmalıdır.

- ❖ Otopark alanlarında uygun peyzaj düzenlemesi ve aydınlatma yapılmalıdır.

- ❖ Yaya alanları engelli yayalar için erişilebilir ve rahat kullanılabilir özellikte tasarlanmalı

engelliler için bina girişlerine erişilebilir güzergahlar oluşturulmalıdır (Şenkaynak 2010).

Yaya bölgeleri tasarımında kullanılan elemanları sınıflandırmak gerekirse:

Doğal elemanlar: Yaya bölgeleri tasarımında kullanılan; ağaç, çalı gibi bitkiler, hayvanlar, deniz, göl gibi durgun ya da hareketli sular ve kaya, taş gibi doğal elemanlar, alanın doğa ile bütünleşmesinde etkili olmaktadır (Çermikli 2009). Doğal öğeler (ağaç, çiçek, çiçek saksıları vb.), boyutları, biçimi ve gruplanması ile mekana boyut kazandırmakta, genişliklerde sınırlamalar getirmektedir. Biçim, renk, doku zenginliği doğal öğelerle artırılmaktadır (Kuntay 1994). Yaya bölgelerinin düzenlenmesinde canlı materyali oluşturan ağaçlar, kaçınılmaz düzenleme elemanlarıdır. Özellikle yaya bölgelerinde yapılan bitkilendirme önerilerinde ağaçların trafik tekniği yönünden, kent sağlığı ve kent peyzajını düzenleme açısından işlevlerini göz önünde bulundurmak gerekir (Şenkaynak 2010). Bitkiler ve ağaçlar; rüzgardan, sestən, tozdan ve güneşten korunmada etkili olmaktadır. Özellikle yazın güneşten korunma, kışın ise güneşten yararlanma amaçlandığında, yapraklarını döken ağaçlar kullanılmaktadır. Ağaçlar ve çiçekler belli bölgelerde, sabit gruplandığı gibi hareketli olarak saksılarda mevsimlik çiçekler olarak kullanılmaktadır (Şekil 2.7) (Demir 1999).



Şekil 2.7. Bitkisel materyalin kullanımı(Url-2)

Tasarım elemanı olarak bitkiler, boyutlarına bağlı olarak yapılan bir sınıflandırmada üç ana tasarım grubunda toplanabilir (Yıldızcı 1988):

-Ağaçlar, ağaççıklar: Ağaçlar, bitkisel tasarımda ana dokuyu veren elemanlardır. Ağacın bilimsel tanımı; “tepesi, gövdesi ve kökü olan, en az 5m. boyda ve 10cm. gövde çapında olan

uzun ömürlü odunsu bitkiler” şeklindedir. 5-10m. boyundaki ağaçlara ‘kısa boylu ağaçlar (ağaçcık)’, 10-20m. boyundaki ağaçlara ‘orta boylu ağaçlar’ ve 20m.’den büyük boydaki ağaçlara ‘uzun boylu ağaçlar’ denir.

-Çalılar: Bölücü olarak kullanılan bitkiler genellikle çalılardır. Çalılar boyları 45cm.’den (diz boyu yüksekliği) 2,5-3m.’ye kadar olabilen uzunca ömürlü odunsu bitkilerdir. Bunları ağaç ve ağaçcıklardan ayıran özellikleri, boylarının çok kısa olması ve birden çok gövdeleri olmasıdır.

-Çimler, çayırlar, çiçekler: Tasarımda tabanı oluşturan bu bitkiler, diğer yeşil elemanların üzerine yerleştirildiği sürekli bir halı veya bir ana zemin elemanıdır. Genellikle bu halı ne kadar az parçalanırsa o kadar etkili olur. Zemin örtüsünü oluşturan bitkiler olarak çimler, çayırlar, 45cm.’ye kadar boylanan çalılar, sarmaşıklar ve çiçekler sayılabilir.

On metreden daha dar olan ayırım şeritlerine kesinlikle ağaç dikilmez. Ağaçların çeşitli mekanik etkilerden özellikle taşıtların tehdidinden kök boğazındaki toprağın ezilerek sertleşmesinden korunması amacıyla ahşap ya da metal koruma elemanları, babalar ve ızgara kullanımı, alt yapının oluşturduğu (kablolardan etkilenme vb.) kötü etkilerin uzaklaştırılması düşüncesi tasarımı yönlendirici unsurlar olmalıdır (Ürgenç 1990). Yaya bölgelerinde ağaçlar, ticarethanelere belirli saatlerde mal getiren araçların, yangın söndürme ve cankurtaran araçlarının geçmesine olanak verecek biçimde yerleştirilmeleri gerekmektedir. Ağaçların aynı zamanda ışıklandırma elemanlarıyla uyum içinde olmalarına özen gösterilmelidir. Taş ve asfaltla kaplanmış alanların ağaçlandırılmasında kök yayılış alanı izole edilmiş olacağından buralara küçük tepe tacına sahip ağaçlar dikilmelidir. Çünkü taş ve asfalt kaplamalar ağaçların yanına düşen yağış sularının köklere ulaşmasına engel olmaktadır.

Yaya bölgelerinde ağaçların fonksiyonları; yaya bölgesi girişlerini belirleyerek kapı etkisi oluşturmaları, yaya yolu olarak düzenlenen sokaklarda görüşü sınırlayarak mekan etkisi yaratmaları, yaya yollarında oturma alanlarında gölgeleme fonksiyonlarının yanı sıra yollarda park etkisi oluşturmaları, özellikle yüksek binaların yer aldığı yollarda çatı etkisi oluşturarak insan ölçeğine inilmesi olanağı sağlamaları, yaya bölgelerinde alle oluşturmaları, bakışı sınırlamaları, sokakta yer alan binaların girintili, çıkıntılı, kötü görünümünden bakışı kendi üzerlerine çekerek dikkat noktası oluşturmaları, farklı kullanımları birbirinden ayırmaları olarak sıralanabilir (Zafer 1996). Yaya bölgelerinde kullanılacak ağaç türlerine örnek olarak aşağıda yer alan türler sayılabilir (Fanuscu 1998):

❖ Dar akslarda tepe tacı 5-10 m genişliğinde olan türler: *Cercis siliquastrum* (Erguvan), *Cytisus laburnum* (Sarı Salkım), *Crataegus monogyna* (Geyik Dikeni), *Hibiscus syriacus* (Ağaç Hatmi), *Lagerstroemia indica* (Oya Ağacı), *Laurus nobilis* (Akdeniz Defnesi), *Ligustrum japonica* (Japon Kurtbağrı), *Nerium oleander* (Zakkum), *Prunus cerasifera* „*Atropurpurea*“ (Kırmızı Yapraklı Süs Eriği), *Robinia pseudoacacia* „*Umbraculifera*“ (Top Akasya).

❖ Orta genişlikteki yaya akslarında tepe tacı 10-20 m genişliğinde olan türler: *Acer campestre* (Ova Akçaağacı), *Acer negundo* (Dişbudak Yapraklı Akçaağaç), *Acer platanoides* (Çınar Yapraklı Akçaağaç), *Acer saccharinum* (Gümiği Akçaağaç), *Albizia jülibrissin* (Gülibrişim), *Betula pendula* (Huğ), *Catalpa bignonioides* (Katalpa), *Celtis australis* (Adi Çitlenbik), *Fraxinus angustifolia* (Uzun Yapraklı Dişbudak), *Liquidambar styraciflua* (Amerikan Sığla Ağacı), *Koelreuteria paniculata* (Güvey Kandili), *Melia azederach* (Tespah Ağacı), *Morus alba* (Ak Dut), *Sophora japonica* (Japon Soforası).

❖ Geniş yaya akslarda tepe tacı 20 m'den büyük ağaç türleri: *Aesculusxcarnea* (Kırmızı Çiçekli Atkestanesi), *Aesculus hippocastanum* (Beyaz Çiçekli Atkestanesi), *Gleditsia triacanthos* (Gladiçya), *Liquidambar styraciflua* (Amerikan Sığla Ağacı), *Platanus acerifolia* (Londra Çınarı), *Platanus orientalis* (Doğu Çınarı), *Tilia cordata* (Küçük Yapraklı Ihlamur), *Tilia tomentosa* (Gümüşi Ihlamur).

Yaya bölgelerinin uygun yerlerinde çalılar da kullanılabilir. Burada herdem yeşil ve fazla boylanmayan türler tercih edilmeli, ayrıca çok yıllık (perennial) ve tek yıllık (annual) çiçeklere yer verilmelidir. Bunun yanında; sarılıcı, tırmanıcı bitkilerle cephe yeşillendirmeleri de yapılabilir (Fanuscu 1998).

Diğer Doğal Elemanlar: Yaya bölgelerinde bitkiler dışında, doğal sular, hayvanlar vb. öğeler kullanılabilir. Özellikle güvercinlerin yaya yollarına ve meydanlarına hareketleriyle canlılık kattığı ve ziyaretçileri bu alanlara çektikleri bilinmektedir. Bu alanlarda, kuşların yaya yollarını kirletmeleri, ziyaretçileri korkutmaları ya da tarihi yapı cephelerine zarar vermeleri gibi meydana gelecek olumsuzlukların önüne geçilmesi önem taşımaktadır (Kuntay 2008).

Yapay elemanlar: Yaya bölgelerindeki yapay tasarım elemanları işlevlerine göre koruma, bilgi verme, işaret verme, süsleme, barınma, eğlenme, oyun, dinlenme, satış veya alışveriş

amaçlı olabilir (Çubuk, 1991). Kent mobilyaları, kentlerin doğal konumlarıyla çeşitlilik ve farklılık gösterirler. Kent mobilyasında beton, ahşap, metal, cam, plastik, akrilik, fiberglas, mermer, granit, tuğla, branda ve kumaş gibi malzemeler kullanılır. Bu malzeme grubunun fiziksel ve kimyasal özellikleri kullanımda istenilen niteliklere sahiptir. Doğa ve canlıların vereceği zararlara karşı dayanıklılığında ötürü tercih edilir (Demir 1999).

Döşemeler: Tarihi kent mekanlarında sokaklar genellikle taşla kaplanmıştır. Binalar da taşla kaplı olduğu zaman, malzeme, renk, biçim ve doku bütünlüğü de sağlanmıştır. Bugün yol kaplamasında renk, doku ve malzeme değişikliği, ölçü ve büyüklük farklılığı ile çeşitli etkilerde değişik alternatifler kullanılmaktadır (Demir 1999). Yer döşemelerinde kullanılan malzeme, ölçek, desen ve renk, yaya bölgesine karakteristik vermektedir. Döşemede; tuğla, beton, ahşap, asfalt, granit, mıcır, vb. malzeme kullanılabilir. Bazen birden fazla malzeme bir arada kullanılabilmesi gibi tek bir malzemeyle ölçekte değişiklik yapılarak da farklı etkiler yaratılabilmektedir (Rubenstein 1992). Yer döşemelerinde belirli yerlerde ızgaralara doğru eğim verilmeli, yaya yolunun yüzeysel drenajı sağlanmalı ve bu yolla yağmur suları alandan uzaklaştırılmalıdır. Kış mevsiminde karın yerden kaldırılması için kullanılan tuz vb. kimyasal maddeler döşemelere zarar verirler, bu nedenle döşemeler dirençli malzemelerden seçilmelidir (Rubenstein, 1992).

Aydınlatma Elemanları: Aydınlatma elemanları, yaya bölgelerinde yayaların geceleri güvende olmalarını ve konforlu hareket edebilmelerini sağlamaktadır. Yaya bölgelerinde; girişler, kavşak noktaları, toplanma alanları, köşe noktaları, merdivenler ve rampalar aydınlatılmalıdır. Heykel, tarihi yapı, su, bitki ya da vurgulanmak istenen diğer elemanların aydınlatılması ile farklı etkiler yaratılması ve mekana hareket katılması sağlanabilir. Alışveriş merkezlerinde vitrin aydınlatmaları mekanın geceleri alana canlı bir cephe oluşturması açısından oldukça önemlidir. Bu şekilde mekana gece saatlerinde ışıklı ve gölgeli alanlar sunulmaktadır (Rubenstein 1992, Kuntay 2008, Çermikli 2009).

Oturma birimleri: Yayalar için tasarlanan, düzenlenen alanlarda, gerekli eylemler ve istenen işlevlere bağlı olarak uygun oturma imkanı veren elemanlar planlanmalı ve uygulanmalıdır (Demir 1999). Oturma birimlerinde kullanılacak malzemenin rengi, dokusu ve tasarımı, mimari dokuya uygun ve diğer donatı elemanlarıyla uyumlu olmalıdır. Oturma birimleri, hareketli ya da sabit olabilmektedir. Duraklara, bekleme alanlarına, buluşma yerlerine, seyir imkanı veren noktalara yerleştirilebilir. Ahşap, beton, taş, metal malzeme tercih edilebilir, bunların kombine edildiği örneklere de rastlanır. Uygun yerleştirilmiş, kullanıcıların fiziksel

konforunu göz önünde bulunduran, standartlara uygun ve dayanıklı olmalıdır (Yücel 2006). Bu donatılar yaya bölgelerinde en çok kullanılan donatı elemanlarından biri olduğu için, malzeme kalitesi ve tamir edilebilme özelliği önemlidir. Ayrıca, çocukların ve engellilerin de kullanabileceği şekilde tasarımlar oluşturulmalıdır (Anılsın 2001).

Gölge Elemanları: Bu elemanlar, kullanım alanlarına göre farklı işlevleri yerine getirirler. Güneş ışığı, rüzgar, yağmur gibi iklimsel etkilerden korumak amacıyla tasarlanan; pergolalar, şemsiyeler, gazebolar, kiosklar gibi farklı elemanlar olabilirler. Bu elemanların aydınlatma, drenaj, oturma birimi, ısıtma vb. elemanlarla birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Bitkisel öğeler bu elemanlarla ilişkilendirilebileceği gibi, malzeme, form ve dokusu da kullanılan mekana uyum sağlamalıdır. Bu elemanlar aynı zamanda alana bir karakter kazandırmak, mekanlar arası bağlantıyı kurmak, özel aktivite ve düğüm noktalarını belirlemek amacıyla da kullanılabilir (Bayraktar 1997).

Su Yüzeyleri, Havuz ve Çeşmeler: Su yüzeyleri ve havuzlar çoğu zaman kent merkezleri ve ticaret alanlarının odak noktasını oluşturan tasarım elemanlarıdır. Su doğal bir eleman olmasının yanında havuzlarda kullanıldığında birçok fonksiyonu bir arada sunabilecek bir elemandır. Örneğin suyun sesi, serinlik etkisi ve yansıtma etkisi tasarımcıya mümkün olduğunca geniş bir yaratma kapasitesi verir. Çeşmeler de kent merkezi ve ticaret alanlarının işlevsel elemanlarından birisidir. Farklı malzemelerden oluşabilirler. Heykeller ve bazı plastik elemanların çeşmelerde kullanılması bu elemanların işlevlerine estetik katan unsurlardır (Bayraktar 1997). Suyun hareketli olarak kullanıldığı alanlarda rüzgar yönü ve hızı mutlak düşünülmeli, su zerreciklerinin kullanıcıları rahatsız etmeleri engellenmelidir. Gece aydınlatması havuzların görsel etkisini arttıran bir faktördür. Programlı ışık ve su etkili olabilir. Flaşların zemine yerleştirildiği bir havuz insanda soğuk hissi uyandırır (Demir 1999).

Sanat Objeleri: Resimler, heykeller, rölyefler, kabartmalar, plastikler vb. sanat objeleri yaya yolunun canlanmasını sağlayan öğelerdir. Sanat objeleri, kentsel çevre kalitesini geliştiren önemli tasarım elemanlarıdır. Bu elemanların yaya bölgelerinde konumlandırıldığı yer ve ilişkilendirildiği öğeler çok önemlidir. Yayaların her açıdan heykeli algılayabilmesi gereklidir. Bu nedenle, alan için uygun yükseklik ve boyutlarda tasarlanmalı, alanda ziyaretçiler tarafından kolaylıkla algılanmalıdır. Su öğesi, yeşil alan, bitki ya da yapılarla kombine edilebilir. Gece aydınlatılması büyük önem taşır. Bu elemanların ölçeği, formu, kütle hacmi ve rengi oldukça önemlidir. Malzemesi açık havaya ve kentsel kirliliğe dayanıklı olmalıdır.

Taş, metal, alçı, plastik malzeme en çok tercih edilen malzemelerdir (Rubenstein 1992). Günümüzde, kumdan heykeller, kinetik rüzgar heykelleri, buzdan heykeller, insan heykeller gibi farklı tarzları da bulunmaktadır (Şekil 2.8) (Yücel 2006).



Şekil 2.8. Caddede kullanılan heykel örneği (Url-3).

Bilgi İletişim Panoları: Yer bildirim panoları, reklam afişleri, poster ve ilan panoları, billboardlar, elektronik ekranlar, alanın tarihsel özelliğine ya da anıtsal özelliği bulunan yapılara ilişkin bilgilendirici tabelalar veya bölgelerindeki bilgi iletişim kaynaklarıdır. Bu panoların, malzeme cinsi, boyutları, sıklıkları çevrenin sosyo-ekonomik, fiziksel, kültürel ve tarihi özelliklerine göre belirlenmelidir. Gece aydınlatmalarının yapılmasına dikkat edilmelidir. Anlatımları sade, okunaklı, kolay anlaşılabilir, amacına uygun, etkisi anlaşılabilir uzaklıkta, birbirleriyle ve diğer donatı elemanlarıyla uyumlu, fakat diğer donatılardan kolaylıkla ayırt edilebilecek renkte olmalıdır. Dar alanlarda, yürüme aksı boyunca geçişi engelleyecek yerlere koyulmamalıdır (Özaydın ve ark. 1991).

İşaret Tabela ve Levhaları: Trafik ışıkları, işaret levhaları, sokak ve cadde adlarına ait tabelalar, yönlendirmeler, önemli adres ve telefon rehberleri, park noktaları, duraklama alanları, yaya geçitleri vd. önemli yapıların yerlerini gösteren tabelalar, güvenlik ve tesisata yönelik kullanım talimatları gibi tabela ve levhalardan oluşur (Sato 1992). İşaretler, yaya bölgelerinde emniyet, güvenlik ve işlevlerle ilgili bazı temel bilgiler taşırlar. Uygun yer, doğru anlatım ve boyutla kullanıcıların ihtiyacının karşılanması açısından önemlidir. İşaretler, yön ve yer bulmada, yasaklamalarda ve kontrol sağlamada etkin görevler üstlenirler. Bulunduğu çevre ile bütünlük içinde olmalı, dikkat çekici ve görülebilir olmalı, basit ve anlaşılabilir kelimeler ve kısaltmalar kullanılmalı, teknik terimlerin kullanılmasından

kaçılmalı, gündüz ve gece kolay okunabilir ve anlaşılabilir olmalıdır. Yapımında ahşap, metal, plastik, beton, taş malzemeler kullanılabilir (Özşule ve Çağlayan 2001).

Çöp Elemanları: Kentlerimizde, artan nüfusun ortaya çıkardığı bir gerçek, açık ve yeşil alanlardaki kullanım yoğunluğu ve kirlenmelerdir. Özellikle kent merkezi ve ticaret alanlarında son yıllarda artan hazır yiyecek ve plastik poşet satışı çöp elemanlarının önemini artırmakta ve kullanım alanlarını çoğaltmaktadır. Bu nedenle çöp kutularının dış mekan kullanım birimleri ve yaya sirkülasyonu ile doğrudan ilişkili olacak şekilde planlanması zorunluluğu ortaya çıkar. Çünkü kentsel ortamdaki çöp kutuları, diğer peyzaj elemanları ile uyum içinde ve bulunduğu çevrenin bir elemanı olarak hissedilebilir olmalıdır (Demir 1999). Çöp kutuları, çoğunlukla metal, fiberglas, ahşap, dökme beton malzemelerden yapılır. Üstü açık, üstü yarı açık, kapaklı olabilir. Her türlü çöpi taşıyabilecek şekilde, en çok gereksinim duyulan, yaya trafiğinin yoğun olduğu ve kolay görülebilen noktalara, yaya akışını ve tekerlekli sandalye geçişini engellemeyecek şekilde yerleştirilmelidir. Çöp kutularının sayısı, alanı kullanan kişi sayısına göre hesaplanmalıdır. Her gün boşaltılmalı, gerekli zamanlarda temizliği yapılmalıdır (Yücel 2006). Formları sade, renkleri canlı ve dikkat çekici olmalıdır (Giritlioğlu 1991).

Satış birimleri, standlar, büfeler: Bu yapay donatı elemanları, yaya yoğunluğunun yüksek olduğu alanlarda gazete, dergi, sigara, çiçek, el sanatları sergileyen ve yiyecek satılan yerler olarak tasarlanırlar. Kullanılan renk, malzeme ve formları sade, fakat aynı zamanda ilgi çekici olmalıdır. Işıklandırma, su, elektrik, gaz vb. alt yapı bağlantılarının sağlanması çok önemlidir. Bu elemanlar; aydınlatma, çöp kutusu gibi donatılarla yakın yerlerde planlanmalıdır (Giritlioğlu 1991). Büfeler, açık ve ortak kullanım alanlarında sabit veya hareketli olarak düzenlenebilen elemanlar olabilirler. Yaya yoğunluğunun yüksek olduğu alanlarda kullanılır, gazete, dergi, vs. malzemelerin veya yiyecek maddelerinin satıldığı yerler olarak düzenlenirler. Servis alabilecekleri yerlere yapılmalıdırlar (Giritlioğlu 1995).

Çiçeklikler: Çiçeklik ya da saksılar, alana estetik değer katabilmek, perdeleme yapmak, sınırlayıcı eleman olarak kullanılmak ya da yönlendirici özelliğinden faydalanmak için kullanılır. Bitki materyalinin ihtiyaç duyduğu miktarda yeterli toprak derinliği olmalı, bitki için yeterli su depolayabilmeli, drenajı sağlanmalı, bakım ve sulama hizmetlerinin kolayca yürütülebileceği bir yapı göstermelidir. Malzeme olarak ahşap, alüminyum, dökme beton, granit ya da asbest beton kullanılabilir. Etrafında oturma birimleri oluşturularak

fonksiyonellik kazandırılmalıdır (Şişman ve Yetim 2004). Bazen estetik bazen de fonksiyonel amaçlar için yapılan bitki kasalarının konumu sağlıklı bitki gelişimi için önemlidir. Çok gölge yapan elemanlar altına (merdiven, balkon vb.) ve oto trafiğinin yarattığı is, kurum ve egzoz gazları ile çamur ve tozun bulunduğu konumlara bitki kasaları yerleştirilmemelidir. Ayrıca hava akımının aşırı olarak görüldüğü kapı önü girişleri ve geçit noktaları üzerinde yer verilmemelidir. Bu mekanlar bitki yaşamı yönünden olumsuz çevre koşullarına sahip alanlardır (Bayraktar 1997).

Duraklar: Durak yerlerinin seçiminde haberleşme olanakları, oturma, dinlenme, bekleme yerleri ve yakınlarında çöp sepetleri bulunmalıdır. Olumsuz hava koşullarından korunaklı ve uzun süre beklenebilecek nitelikte olmalı; ayrıca ihtiyaçları karşılayabilecek ekipmanlarla donatılmalıdır. Bilgilendirme işlevleri olmalı, şehir hatları ile ilgili plan, araç hareket saatleri, acil telefon imkanı vb. olanaklar bulunmalıdır. Duraklar, yaya bölgelerinden kolay ulaşılabilir sınırlarda olmalıdır. İlgi çekici, kolay görülebilir, sade ve kullanışlı formda ve renkte olmalıdır. Bu elemanların, estetik değerlere uygun ve çevre ile uyumlu olması istenir (Giritlioğlu 1991).

Telefon Kabinleri: Herkes tarafından kolaylıkla görülebilir, gürültü ve dış hava şartlarından korunmuş yerlere yerleştirilmelidir. Vandalizmden en az zarar görebilecek şekilde tasarlanmalıdır (Rubenstein 1992). Kolay ulaşılabilen noktalarda yer almalı, bakım ve onarım çalışmaları düzenli yapılmalı, estetik açıdan da diğer donatı elemanlarıyla uyum sağlamalıdır (Şekil 2.9). Ayrıca tasarım standartlarında engelli kişiler de göz önünde bulundurulmalıdır (Şişman ve Yetim 2004).



Şekil 2.9. Telefon kulübesi örneği (Url-4)

Saatler: Saatler yaya bölgelerinde heykeller gibi odak noktası olarak tasarlanabilirler. Alanın merkezinde, bir yapıyla bütünleşik olarak, kule formunda modern ya da klasik tarzda yer alabilirler. Özellikle meydanlarda kullanımları çok yaygındır. Günümüzde, yaya bölgelerinde elektronik saatlere de yer verilmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, saat tasarımının alanın genel tasarımıyla bütünlük göstermesidir (Çermikli 2009).

Tuvaletler: Yoğun yaya trafiğinin olduğu; duraklar, istasyon yakın çevreleri, alışveriş alanlarına yakın yerlerde tasarlanmalıdır. Bu elemanın yer seçiminde ulaşılabilirlik ve görülebilirlik önemlidir. Ancak yer altında yapılan düzenlemelerde hem alan, hem kullanım rahatlığı bakımından doğrudur. Havalandırma, ışıklandırma ve temizleme gibi bakım tedbirlerine dikkat edilmesi gerekir. Yaya yollarına ve oturma alanlarına yakın olmamalı, fakat görülemeyecek kadar uzak da olmamalıdır. Engellilerin de rahatça ulaşabileceği ve kullanabileceği şekilde yapılması gereklidir (Giritlioğlu 1991).

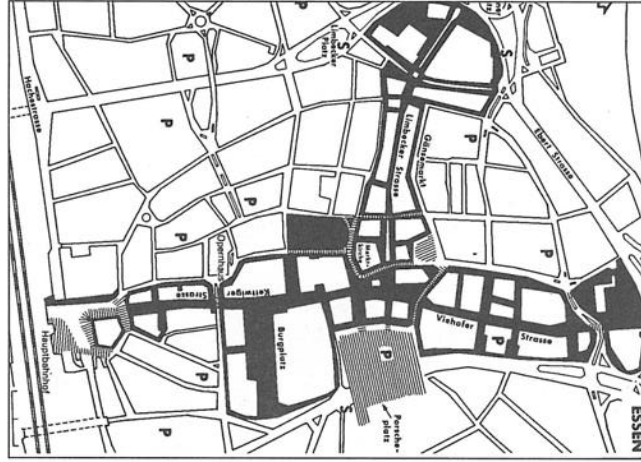
Sınır Elemanları: Bu elemanlar engelleyici bariyerler, sınırlayıcılar ya da caydırıcılardır. Ölçek, doku ve renkleriyle dikkat çeken elemanlardır. Dökme demir, prekast, beton, çelik, alüminyum, ahşap malzemelerden tasarlanabilir. Sabit ya da hareketli olarak kullanılabilir (Bayraktar 1997).

Diğer Yapay Elemanlar: Yaya bölgelerinde ayrıca; yangın musluğu, bayrak direkleri, flamalar, bilet otomatları, otopark saatleri, posta kutuları, sigara içme kabinleri, bisiklet park yerleri, ağaç ızgaraları ve koruyucuları, termometre, barometre vb. ölçme cihazları ile alt yapı tesisleri bakım kapakları ve rögarlar bulunabilir. Bunun yanında kültür-fizik alanı ve oyun alanlarına ait bir takım donatı elemanları da kullanılabilir (Çermikli 2009).

2.1.6. Dünyadan ve Türkiye'den yaya bölgesi örnekleri

Almanya, Avrupa'daki yayalaştırma çalışmalarında önde gelen ülkelerden birisidir. Almanya'da yayalaştırılma çalışmaları ilk kez 1926 yılında Essen kentinde "Limbecker Strasse" ile gerçekleştirilmiştir (Şekil 2.10). 1930'lu yıllarda bağımsız yaya yollarını içeren sistemler önerilmeye başlanmış, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra kentsel büyüme, yerleşme

nüfusunun orandaki artışı ve araç sayısındaki artış nedeniyle yaya bölgelerinde ve yayalaştırılmış caddelerde çeşitli gelişmeler görülmüştür (Çalışkan 2011).



Şekil 2.10. Essen şehri yaya alanları (Altunbaş 2006).

Almanya’da 1960 ile 1980 yılları arasında yapılan yayalaştırma uygulamaları yayalaştırma çalışmalarında yeni bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu dönemdeki yayalaştırılan alanlar daha çok sosyal açıdan değerlendirilmiş ve düzenlemeler bu yönde yapılmıştır. İnsanların bu alanlara olan ilgisini artırabilmek için çeşitli düzenlemeler ve aktiviteler yapılmasına dikkat edilmiştir. Münih ve Freiburg bu dönemde yapılan çalışmalara örnektir. Münih’deki yayalaştırma çalışması, başarısı ile tüm Almanya’ya bir model oluşturmaktadır (Altunbaş 2006). 1972 yılında gerçekleştirilen uygulama, kentin sadece ticari açıdan değil aynı zamanda kültürel ve rekreasyon açısından odak noktası konumundaki iki önemli aks olan Nehauser ve Kaufinger caddelerinin birleşiminden oluşmaktadır. Bu yaya alanı aynı zamanda fiskiyeleri, restoran, kafeleri ve sinemalarıyla her daim canlılığını koruyan Marienplatz ve Stachus (Karlsplatz) meydanlarını birbirine bağlamaktadır (Şekil 2.11) (Postalcıoğlu 2009).



Şekil 2.11. Marienplatz ve Stachus (Karlsplatz) Meydanları(Url-5).

Amerika'daki yayalaştırma uygulamalarına Avrupa'daki uygulamalardan farklı olarak kent merkezinde gerileyen perakende ticaret fonksiyonlarının ekonomik açıdan şehir dışındaki alışveriş merkezleri karşısında rekabetini sağlamak amacıyla başlanmıştır (Kalkancı 2007). Amerika'da insanların yürümeyi çekici bulmayıp özel araçlara olan yoğun talepleri yayaların kent içinde giderek kendilerine yer bulamamalarına yol açmış ve bu gidişatın önüne geçilebilmek amacıyla 1959'da Michigan Eyaletindeki Kalamazoo'da iki yapı bloğu boyunca yol trafiğe kapatılmış böylece Amerika'da yayalaştırma faaliyetlerinin ilk adımı atılmıştır. Bir sonraki yıl üçüncü blok, 1975'de ise dördüncü blok bölgesi bu alana dahil edilmiştir. Merkezdeki ana alışveriş caddesi bu uygulama ile ticaretin şehir dışına kaymasının önlenmesi ve şehir merkezindeki azalan yaya yoğunluğunun tekrar istenilen seviyeye ulaşması amaçlanmış (Rubenstein 1992) ve sonuçta yayalar bölgeyi tamamen benimsemiş ve perakende satışlarda ortalama %19 oranında artış gözlenmiştir (Kalkancı 2007). Bu uygulamadan sonra peyzaj mimarı Lawrence Halprin tarafından tasarlanan Minneapolis'teki Nicollet Mall 11 bloklu cadde, tamamen trafiğe kapatılmayıp, alan içerisinde bir şerit toplu taşıma otobüslerine, taksilere ve ilk yardım taşıtlarına ayrılmış, kaldırımlar genişletilip ve ağaçlandırılmış, performans platformları, dekoratif ışıklandırmalar, su heykelleri ve yer döşemeleriyle zenginleştirilen alan daha çok kültürel etkinlik ve alışveriş üzerine düzenlenmiştir (Şekil 2.12). Bu projeye işlevselliğinin yanında kullanıcının konforunu da düşünen düzenlemeler uygulanmaya başlamıştır (Çalışkan 2011).



Şekil 2.12. Nicollet Mall görüntüleri (Url-6).

New York'un yayalara ayrılmış bölgelere duyduğu ilgi 1970'li yılların başına kadar uzanmaktadır. Bu şehrin metropoliten alan içerisindeki trafik kontrolü uygulamasına ilişkin çabaları ve bu çabalar sonucu ortaya çıkan başarı ve başarısızlıkları, diğer büyük Amerikan şehirlerinde karşılaşılan taşıta kapalı bölgelerle ilgili sorunlar ve getirilen kolaylıklara bir yol

gösterici olmuştur. Yayalaştırma eğiliminde Madison caddesi ilk olmuş ancak yerel tüccarların ve taksi şirketlerinin yoğun tepkisi sonucu proje şehir encümeninde kabul edilmemiştir. Bunu takiben trafiğin kontrolü ve yaya bölgelerinin durumuyla ilgili Times Square alanını yeniden canlandıran Broadway Plaza projesinde içinde bulunduğu çeşitli projeler geliştirilmiştir. Times Meydanı şehrin turistik ve eğlence merkezi olduğu gibi şehrin transit geçiş alanıdır. Broadway plaza, Broadway'in 45. ve 48. sokakları arasındaki üç yaya meydanından oluşmaktadır (Şekil 2.13). Broadway trafiğe kapatılırken yan yolları trafiğe açık kalacak şekilde tasarlanmıştır. Bu proje Broadway boyunca kuzeye doğru da uzamış ve bir blok boyunca birbirlerini izleyen genişletilmiş kaldırımları içine almıştır. Broadway Plaza projesi, ızgara sistemindeki bir planın diagonal bir arter tarafından kesilmesine örnek olan bir çalışmadır (Gültiken 2010).



Şekil 2.13. Broadway Plaza (Url-7).

Danimarka'da kentsel kamusal mekanlarda kaliteli düzenlemelere örnek yayalaştırma projelerinin en önemli örneklerinden biri Kopenhag olmuştur. Planlama ve kentsel tasarımda 1960 yılında başlayan değişimle beraber çok sayıda cadde yayalaştırılmış ve kentlere canlılık ve hareketlilik sağlamıştır. Kentin ana alışveriş caddesi olan Stroget'in çok aşamalı ve programlı bir şekilde yayalaştırılması ile birlikte kent içinde yaya mekanlarında artış gözlenmiş, kent sakinleri tarafından da yayalaştırma düzenlemeleri desteklenmiş ve yoğun kullanılmaya başlamıştır (Çalışkan 2011). 1970lerden sonra yaya bölgelerinde yürüyüş dışı aktiviteler popülerlik kazanmış, kent merkezini rekreasyon amaçlı kullananların sayısı büyük oranda artmıştır (Gehl ve Gemzoe 2001).

Kopenhag'da Danimarka'nın ilk merkezi yaya bölgesine Danimarka dilinde gezme, dolaşma anlamına gelen "stroget" adı verilmiştir. Lüks mağazaları, lokantaları ve eğlence

yerleri ile ünlü olan stroget, gerek Avrupa çapında gerekse Danimarka'da küçük yerleşim yerlerinde yaya ulaştırma planlaması bakımından ekonomik ve sosyal başarısıyla bir örnek teşkil etmiştir (Çöl 2004). Yaya sistemi içerisindeki atmosfer, tasarımı çok basit olmasına rağmen, çok memnuniyet vericidir. Döşemeler gridir ve döşemedeki koyu çizgiler servis hattını göstermektedir(servis araçlarına sabaha karşı 04:00'den sabah 11:00'e kadar açık olan servis hattı). Sokak işaretleri gösterişsiz ve zevklidir. Dükkanlar, gezenlerin dikkatini yakalayabilmek için tasarladıkları vitrinlerine çok özen göstermektedirler. Aniden karşılaşılan pasaj ve arkadlar, alanın ölçeğine çeşitlilik katmaktadırlar (Watson, Plattus ve Shibley 2003). Yaya yolları, oturma ve dinlenmeye çok az olanak sağlamaktadır. Sokaklar çok dardır. Çok az bank veya oturma alanı vardır. Ancak, genellikle kültürel ve tarihi yapılarla canlandırılan açık meydanlarda banklar ve insanların buluşup konuşabilecekleri veya gündelik bir eğlenceyi izleyebilecekleri olanaklar sağlar. Pantomim ve müzik gibi düşük ücretli eğlenceler tercih edilir. Sokak satıcılarına izin verilir fakat desteklenmez. Sıcak günlerde, yayalar Stroget'i dükkanlar kapandıktan sonra da gezerler ve bazıları restoranları ve sinemayı çekici bulur. Bazıları da Stroget'in sunduğu manzarayı daha çok tercih eder (Şekil 2.14) (Şenkaynak 2010).



Şekil 2.14. Stroget Caddesinden görünüm (Çalışkan 2011).

Fransa'da Strasbourg kenti, eski kent merkezinin dar sokaklardan ve eski binalardan oluştuğu tarihi bir kenttir. 1871 ve 1918 yılları arasında bir Alman kenti olan kent, o dönemden bu yana doğudaki kent planı, demiryolu istasyonu ve üniversitesi gibi bazı kent karakteristiklerini korumaktadır. Kentte yayalara yönelik birçok uygulama gerçekleştirilmiştir. Kentteki yaya alanları büyük oranda genişletilmiş, bazı bölgelere hız sınırları getirilerek yaya hareketi güvenlik altına alınmış, yayalar kadar bisikletliler ve tramvay da kentte ulaşım harmonisi yaratmaktadır (Şekil 2.15) (Çöl 2004).



Şekil 2.15. Strasbourg kentinden görünüm (Gültiken 2010).

Fransa'nın önemli kentlerinden Rouen, Fransa'yı, yaya sokaklarının yaratılmasında temsil etmektedir. Paris'in tek ekonomik banliyösü yapma trendini değiştirmeyi amaçlayan planın bir parçası olan, kapsamlı yaya sistemini başlatan ilk Fransız kasabası olmuştur (Şenkaynak 2010). Merkezi yeniden canlandırma ve yaya taşıt ayrımını sağlama amaçlanmıştır (Yalçinkaya 2007). Lyon şehri Avrupa'daki diğer şehirlerle karşılaştırıldığında günümüze çok yakın bir tarih olan 1989 yılında kamu alanlarında yaya için tasarım temalı bir karar almıştır. Bu yıldan itibaren sayısız kamu alanı yeniden elden geçirilerek restore edilmiş ve bazı sokaklar araç trafiğine kapatılmıştır. Özel araç sayısını azaltmak için toplu taşımaya ve bisiklet kullanımına önem verilmiştir. Diğer şehirlerden farklı olarak burada şehir merkezinden dört farklı yöne giden aks yaya omurgasının temelini oluşturmaktadır. Ayrıca 12.6 km uzunluğundaki şehir merkezinden şehir dışına kesintisiz devam eden yaya ulaşım aksları lineer uzanan tramvaylarla desteklenir (Döllük 2005).

Woonerf (konut yerleşim bölgesi) alanları ilk kez 1970lerde Delf kentinde deneysel olarak gerçekleştirildikten sonra her boyuttaki Hollanda kentinin ortak özelliği haline gelmiştir. Hollanda'da Leiden şehir merkezi oldukça kaliteli ve bunun bir getirisi olarak da yoğun kullanılan yaya bölgelerine sahiptir. Bölgede 16. yüzyıla ait tarihi çekirdek bir bütün olarak heykel etkisi yaratmaktadır. Tarihi yapılar ile sokaklar insanları keşfe yöneltmektedir. Şehirde herhangi bir noktadan diğerine bisikletle veya yürüyerek pek çok farklı rotadan ulaşabilirler.



Şehir merkezi

Haarlemmerstraat ve Breestraat adında oldukça uzun iki ana alışveriş caddesine sahiptir. Haarlemmerstraat tamamen yayalara ait olup yalnızca sabahları 9:00 ile 11:00 saatleri arasında servis araçlarına izin verilmektedir (Gültiken 2010) (Şekil 2.16).

Şekil 2.16. Haarlemmerstraat Caddesi (Url-8).

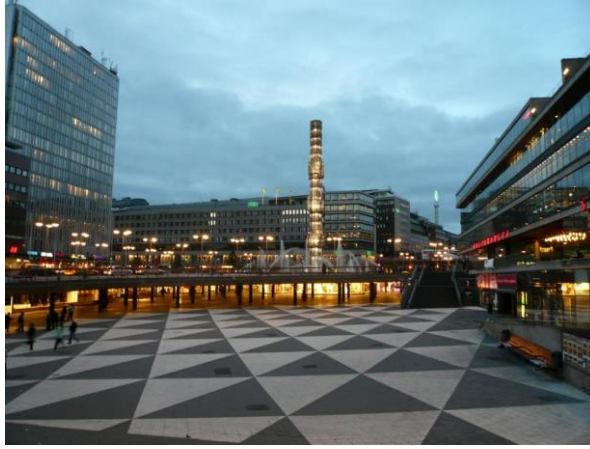
Breestraat ise tamamen yayalara ait olmayıp, özel motorlu taşıtlar haricindeki bisikletlilerin, toplu taşıma otobüslerinin ve taksilerin caddeye girişine izin verilmektedir (Şekil 2.17). İki ana yaya alışveriş caddesini birbirinden ayıran su kanalı yaya mekanlarının kalitesini arttırmaktadır (Gültiken 2010).



Şekil 2.17. Breestraat Caddesi (URL-9).

İsveç’de Lund, Stockholm, Gothenburg ve Helisngborg şehirleri araçların sokaklardan uzaklaştırıldığı ilk şehirlere dendir (Döllük 2005). Başkent Stokholm, hem trafik kontrolü, hem de çevresel gelişmeyle bağlantılı olan çeşitli durumlarda yaya zonlamasını uygulamıştır. Avrupa’daki birçok yaya sokakları göz alıcı fakat kısayken, Stokholm’ün yaya sistemi bugün bütün kente baştanbaşa yayılmaktadır (Çakıroğlu 2012). Stokholm’ün şehir merkezinde en

önemli trafiğe kapalı alanı Torg'dur ve bu bölge çok bloklu ofis kuleleri, ticari ve kültürel binaların karışımında ticaret ve eğlence kompleksidir (Şekil 2.18).



Şekil 2.18. Torg Meydanı (Url-10).

İngiltere'deki ilk yayalaştırma çalışmaları 1967 yılında Norwich, 1968 yılında Reading ve 1970 yılında Leeds şehirlerinde yapılmıştır. İngiltere'deki yayalaştırma çalışmalarının ilki olan Norwich şehrindeki uygulamada bir altyapı çalışması için geçici olarak taşıt trafiğine kapatılması ve caddenin yayalar tarafından kullanılmaya başlamasıyla cadde üzerindeki işyerlerinin sayısı artmış. bunun üzerine caddenin tamamen taşıt trafiğine kapatılması yönünde yapılan düzenlemeler neticesinde yayalaştırma gerçekleştirilmiştir (Altunbaş 2006).

İspanya'da Barselona'nın kent merkezindeki yoğun yapılaşma yüzünden insanların nefes alabileceği mekan kalmamış bu sebeple bazı köhnemiş binalar yıkılarak, meydanlara ve bazı sokaklarda yayalaştırılarak lineer açık hava rekreasyon alanlarına dönüştürülmüştür. Barselona'nın kent politikasının karakterini insanların toplanabileceği mekanlara duyulan ihtiyacı karşılayan kamu alanları oluşturur. Mimarlık ve heykeltıraşlık Barselona'nın kent yüzünün tasarımında bir anahtar rolü oynadığından yeni parklar ve meydanlar “ Müzeleri sokağa taşıyalım!” (Move museums into the street) sloganı altında şekillenmiştir. Bu amaçla tüm yeni kamu alanları ünlü uluslar arası sanatçıların sanat eserleri ile donatılmış ve tüm meydanlar ortak özellik içinde buldukları yapı adasına gerek bireysel sanat eserleri gerekse kamu mekan tasarımları ile kendi özel kimlikleri yaratılmaya çalışılmıştır. Eski binaların yıkılmasıyla oluşturulan meydanlar: Plaza De La Merce, Plaza Real, Plaza Del Sol, Plaza Dels Paisos Catalans ve Barselona'nın en önemli ana yayalaştırılmış sokağı La Rambla'dır (Şekil 2.19) (Gültiken 2010).



Şekil 2.19. La Rambla Caddesi (Url-11).

Japonya'nın en geniş ikinci şehri olan Asahikawa'da caddeler ızgara sistem modelindedir. Asahikawa'nın kuzeyindeki demiryolu istasyonu, "Heiwa yolu alışveriş parkı", Japonya'daki ilk taşıtlara kapalı ve ağaçlıklı çarşı yeridir. Heiwa (Barış) Caddesi, 20 metre genişliğindedir ve şehrin merkezi alışveriş caddesidir. 1965 'te "Asahikawa şehir gelişmesi için eğilimler" adı altında uzun vadeli bir plan sözleşmesi yapılmış 1972'de Japonya'da ilk olarak sürekli bir yaya çarşı yolu oluşturulmuş (Şekil 2.20). Ashikawa şehrinde Heiwa caddesinin düzenlenme, planlama bakıldığında ayrıca insanların alışveriş için bu mekanı seçmeleri ve düzenlenen etkinlikler başarı ölçütleri üzerinden değerlendirilmesi yapıldığında oldukça başarılı olduğu görülmektedir (Gültiken 2010).



Şekil 2.20. Heiwa Asahikawa Caddesi görünümü (Url-12).

İstanbul'da endüstri dönemi öncesi sokak yapısı insan kullanımlarına göre şekillenmiş bir yaya kenti imajı hakimdi. Yüzyılın en önemli icadı olan otomobil İstanbul'a ilk kez 18.yy'da saraylıların kullanması için getirilmiş ancak 1839'da Tanzimattan sonra

yaygınlaşmıştır. Araçların kente aniden girmesi, bir yaya kenti olan İstanbul'da sokakların yeniden düzenlenmesini gerektirmiştir. Sık sık çıkan büyük yangınlar sokakların otomobillere uygun hale getirilmesini kolaylaştırmıştır. Kent içi ulaşımında yeni yolların açılması yeni ulaşım araçlarının belirlenmesi ve yaygınlaşması 18.yy'dan başlayarak 19.yy boyunca devam etmiş, 1871 de tünel yapılmış ve ilk otobüste 1926'da kullanılmaya başlamıştır. Zaman ilerledikçe araçlar şehri kaplamaya başlamış ve yayalar için hayat zorlaşmıştır. Bu amaçla şehirde yayalara özel bölgeler tasarlanmaya başlanmıştır. Beyazıt yayalar bölgesi Türkiye'de yayalar bölgesi çalışmalarında ilk uygulamalardan biri olarak gösterilmektedir. Yine İstanbul'da Atatürk Bulvarı kenarında 1961 yılında Manifaturacılar Çarşısı 650m boyunda 75-125m genişliğinde bir alan üzerinde mağaza depo otopark ve farklı seviyelerde yaya ulaşımına öncelik verecek şekilde planlanmış ve uygulanmıştır. İstanbul metropolünde merkezi ticaret bölgelerindeki yayalaştırılma çalışmaları konusundaki en önemli örneklerden biri Beşiktaş Balık Pazarı yayalaştırılmış alanıdır. Alandaki yoğun konut kullanımı alanın sadece yerleşik halka değil bütün kente hizmet eden önemli bir ticari faaliyete sahip olması edilen mekanlar ve bölgede giderek azalan ekonomik değer olarak sonuç vermektedir. Barbaros Bulvarı ve Karaköy-Beşiktaş bağlantısını sağlayan sahil yolu gibi ulaşım akslarının üzerinde olması alanı tanımlayan önemli bileşenlerdir. Yayalaştırma çalışmasının amacı dar sokaklara sahip çarşı alanında yaya dolaşımını rahatlatmak trafik yükünü azaltmak ve insanların alışveriş gezi ihtiyaçlarını taşıtların yarattığı tehlikeden gürültü ve hava kirliliğinden arındırılmış olarak daha sağlıklı gerçekleştirilmesini sağlamaktır. (Gültiken 2010).

İstiklal Caddesi İstanbul'un hatta Türkiye'nin en önemli kentsel kamusal mekanlarının başında gelmektedir. Tarih boyunca çeşitli faktörlere bağlı olarak önemli birçok fiziksel değişim yaşamış olan İstiklal Caddesinin, Beyoğlu Belediyesinin 1990 yılında tarihi ve kültürel değerlerine uygun olarak, bölgedeki geleneksel yapı ve dokuyu bozmadan güncel gereksinimleri en iyi şekilde karşılayabilmek amacıyla yayalaştırılmasına yönelik bir yönetmelik hazırlamıştır. Yönetmelik, trafik, otopark, servis araçları, inşaat çalışmaları, alt yapı çalışmaları, çöp toplama, dış mekân düzenlemeleri, reklam panoları ve seyyar standlar konusunda hükümler içermektedir. Yine 1990 yılında yönetmelik kabul edilmiş, cadde araç trafiğine kapatılarak yalnızca nostaljik tramvay ile yaya hareketi desteklenmiştir (Şekil 2.21).



Şekil 2.21. İstiklal Caddesinden görünüm (Url-13).

Kadıköy-Bahariye Caddesi Moda'nın güney doğu sınırındadır ve Altınyol'la birlikte alışverişin ve sinemaların merkezi konumundadır. Kadıköy'ün tarihi de eskilere dayanmaktadır. İstanbul'un kuruluşu ile ilgili efsaneye göre Kadıköy'ün İstanbul'un kuruluşundan daha eski bir tarihe sahip olduğu belirtilir. İstanbul'un fethine kadar önemli bir gelişim geçirmeyen Kadıköy, 19. Yüzyılın ortalarında düzenli vapur seferleri sayesinde daha çok yerleşim alanı olarak tercih edilmektedir. 1869 yılında Üsküdar sancağına bağlanan Kadıköy, 1930 yılında ilçe olmuştur. Kentin büyük kısmı ticaretle uğraşmakta olup, Bahariye Caddesi de Kadıköy'ün önemli ticaret akslarından birini oluşturmaktadır. Bölge birçok sanatsal aktivitenin yapıldığı mekanlara sahiptir. Cadde 1992 yılında yaya yolu haline getirilmiş, Söğütlüçeşme Caddesinden Nevzemin Sokağına kadar yayalaştırılmıştır. Ayrıca İstiklal Caddesinde olduğu gibi nostaljik tramvay kentlilere yaya dışında ulaşım alternatifi sunmaktadır. 1966 yılında kaldırılan tramvay 2003 yılında tekrar faaliyete geçmiştir (Şekil 2.22). Mekanda bulunan tarihi öğeler, kullanıcılara farklı alternatifler sunan çeşitli mağaza ve restoranlar bölgeye bir kimlik kazandırmaktadır. Süreyye Paşa sineması, Opera Binası, Ermeni Kilisesi Bahariye Caddesinde öne çıkan anıt ve sivil mimari eserlerdir. Kadıköy-Moda Tramvay hattının geçtiği Bahariye Caddesi projesi 2004 yılında UKOME tarafında düzenlenmiştir. Çeşitli rekreasyon öğeleri ve kullanım rahatlığı ile kentin önemli caddelerinden biridir (Çalışkan 2011).



Şekil 2.22. Bahariye Caddesinden görünüm (Url-14).

İstanbul'da Tarihi Yarımada eski adıyla Eminönü İlçesi, yaya olarak bir uçtan bir uca rahatlıkla erişilebilen büyüklükte ve birçok tarihi, kültürel, sosyal değerlere sahip zenginlikte olduğundan dolayı, yayalar için gerekli bütün fonksiyonlara, aktivitelere, değerlere sahip olduğu açıktır. Tarihi açıdan hem yer altında hem de yer üstünde eşsiz bir zenginliğe sahiptir. Üç farklı kültürün izleri ilçenin her noktasına kazınmış ve bıraktıkları eserler üst üste, yan yana bir açık hava müzesi gibi sergilenmiş olup ziyaret edilmeyi beklemektedir. İstanbul Üniversitesi, Valilik ve Büyükşehir Belediyesi gibi önemli eğitim ve idari kurumları, kütüphane, müze, sergi salonları gibi kültürel mekânları mevcuttur. Süleymaniye ve Sultanahmet Külliyesi, Ayasofya Müzesi, Topkapı Sarayı, Şehzadebaşı Camii, Laleli Camii, Küçük Ayasofya Camii, Nur-u Osmaniye Camii, Yeni Cami, Beyazıt Camii gibi eserleri ile ilçe dini, sosyal, kültürel ve turistik amaçlı birçok geziye vesile olmaktadır (Şekil 2.23).



Şekil 2.23. Tarihi Yarımada (Url-15).

Bunların yanında Hanlar Bölgesi, Kapalı Çarşı ve Mısır Çarşısı ticari aktivitelerin, geleneksel değerlerin canlılığın, sosyal yaşantının en güzel örneklerine ev sahipliği yapmaktadır. Üç yanının denizlerle çevrili olmasının yanında sahil bantları boyunca açık ve yeşil alanlara, Gülhane Parkı gibi bölgesel bir parka, Beyazıt, Sultanahmet, Çemberlitaş, Eminönü gibi

kentsel açık alanlara, meydanlara sahip olması yayalar için bulunmaz bir nimettir. En önemlisi ise, bütün bu tarihi, kültürel, sosyal, doğal değerlerin bir arada ve yürüme mesafesi içinde olmasıdır. Bütün bu kriterler değerlendirildiğinde, Eminönü İlçesi'nin büyük oranda yaya ağırlıklı bir düzenlemeye tabi tutulması gayet doğal gözükmetedir (Çakıroğlu 2012).

Eskişehir kent içi ana ulaşım planı Eskişehir Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi bünyesinde yer alan UYG-AR tarafından hazırlanmıştır. Şehir içi trafiğin araç temelli değil insan merkezli olmasını öngören plan, taşıt trafiğinin akış şeklinin ve gelişi güzel parklanma alanlarının kent merkezlerinde önemli sorunlara neden olduğunu tespit etmiştir. Yoğun yaya akışının olduğu bölgelerde taşıtlara öncelik tanınmasının kentsel kaliteyi düşürdüğü gerçeğinden hareketle ulaşım planı çalışmalarında yaya önceliğini ön planda tutmuştur. Kentin en önemli projelerinden biri olan hafif raylı sistem Etram şehir içi ulaşımın omurgası haline gelmiş, merkezde yer alan iki ana cadde lastik tekerlekli araç trafiğini kapatılarak yaya öncelikli hale getirilmiştir. Bu iki caddeden biri olan (İsmet İnönü Caddesi) Doktorlar Caddesi, Eskişehir'de doktor muayenehanelerin çok olması nedeniyle bu ismin verildiği düşünülen caddedir. Bir ucu Kızılcıklı Mahmut Pehlivan Caddesi'ne bir ucu da Köprübaşı'na uzanmaktadır ve yaklaşık 1000 metredir. İçerisinde karma kullanım alanlarını bulunduran caddede raylı sistem çift yönlü olarak çalışmaktadır (Şekil 2.24). Tramvay hattının bu caddeden geçmesi nedeniyle cadde birden kabuk değiştirmiş, Beyoğlu'ndaki İstiklal Caddesi'ne benzemiştir (Çalışkan 2011).



Şekil 2.24. Doktorlar (İsmet İnönü) Caddesinden görünüm (Url-16).

Ankara'da yayalar için alt ve üst geçitler, meydanlar düzenlenmiştir. Bazı kentlerde sokaklar, yayanın yoğun olduğu saatlerde taşıtlara kapatılmaktadır. Ancak, toplumsal açıdan da ele alınan bir yayalaştırma çalışması ilk kez Kızılay'da uygulanmıştır. 1979 yılında İl Trafik Komisyonu, bazı sokakları, yaya üst geçidi yapma koşuluyla taşıtlara kapatma kararı

almıştır. Öncelikle yayaaların yoğun bulunduğu 1000 m²lik Sakarya Caddesi yayalaştırılmıştır. Sokak üzerine büfeler, birahaneler yerleştirilmiştir (şekil 2.25). 1981 yılında Sakarya Caddesi üzerindeki büfeler, birahaneler sakıncalı bulunmuş, işlev değişikliği yapılarak, birahaneler yerine çiçek satış kulübeleri yerleştirilmiştir. 1981’de yayınlanan yaya bölgesi yönetmeliğinden sonra yaya bölgesi 1 Mart–31 Ekim tarihleri arasında saat 10.00–20.00 arası, 1 Kasım–28 şubat tarihleri arasında saat 10.00–19.00 arası tüm taşıt trafiğine kapatılmıştır. Parça parça yayalaştırılan 1 km. uzunluğunda alanlar bir bütünü oluşturmaktadır (Pehlivan 2015).



şekil 2.25. Sakarya Caddesi (Url-17).

Yine Ankara’da 1990 yılının başlarında bir “ açık hava eğlencesi” ile açılan ve Ankara’nın önemli yayalaştırma projelerinden biri olan Yüksel Caddesi yaya bölgesi gençlerin ve sanatçıların toplandıkları bir merkezdir (şekil 2.26). Adını Atatürk’ün arkadaşlarından biri olan ve Kurtuluş Savaşı yıllarında mecliste kadın haklarını savunan milletvekili Tunalı Hilmi Bey’den alan “Tunalı Hilmi Caddesi” kentin yeni gelişen yaya alanlarından biridir. Sadece Pazar günleri öğleden sonra oto trafiğine kapalı olan cadde de zaman zaman görkemli konserler verilmektedir (Döllük 2008).



Şekil 2.26. Yüksel Caddesi (Url-18).

İzmir ilinin Konak ilçesinde bulunan Kıbrıs Şehitleri Caddesi şehrin önemli çekim alanlarından biridir. Meydan ile ilgili en ciddi çalışma 2002 yılında başlamıştır. 2002 yılında İzmir Büyükşehir Belediyesi tanımsız kamusal alanın kimliğini tekrar kazandırmak üzere bir uygulama projesi düzenlemiştir (Tibet 2005). Bu proje kapsamında Saat Kulesi'nin hemen önünde yer alan havuz ile meydanın ilk olduğu dönem olan 19. Yüzyıl sonu 20. Yüzyıl başlarındaki kıyı hattının bulunduğu alanı baz alarak deniz simgelemiştir (Şekil 2.27). Meydanda bulunan Sarı Kışla'nın cephesini simgeleyen sembolik duvarların iç kısımlarında rekreasyona yönelik çalışmalar yapılmış günümüz kentlisi için oturma elemanları, kent mobilyaları vb. elemanlarla meydanın tarihi kimliğinin yanında çağımızın getirdiği bir takım yeni işlevlerle meydanın günün her saati yaşatılmasına çalışılmıştır (Pehlivan 2015). Trafiğe kapalı olan cadde kafe, restoran, bar, alışveriş alanları, kitapçı ve buna benzer birçok fonksiyonu bünyesinde barındıran alan Talatpaşa Bulvarı ve Ali Çetinkaya Bulvarının keşiştiği alandan başlayıp Kordon bölgesine kadar uzanmaktadır. Birçok fonksiyonu içerisinde barındıran sokak daima canlılığını korumaktadır. Gece kullanımının da oldukça yüksek olduğu alan cadde ve eğlence kültürünün odak noktası konumundadır.



Şekil 2.27. Kıbrıs Şehitleri Caddesinden görüntüler (Url-19).

2.2. Kaynak Özetleri

Ateş (1991)'in "Yaya Bölgeleri" adlı kitabına göre, Ankara'daki Sakarya Yaya Bölgesi, ülkemizdeki önemli yaya bölgesi uygulamalarından biridir. 1978 yılında Büyükşehir Belediyesi tarafından çağdaş bir yaklaşımla ele alınmış olan uygulama ticari rant, ulaşım keşmekeşliği nedeni ile düşmüş ve köhneleşmeye yüz tutmuş kent merkezinin ulaşım açısından yeniden düzenlenmesine ilişkin bir projenin parçasını oluşturmuştur.

Zafer (1996), "Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri" adlı kitabında, kentlerdeki yaya bölgeleri uygulamalarında tüm ilkelerin gözden geçirilip çağdaş mekanlar elde edilmesi ile ilgili araştırma yapmış ve yaya bölgesi düzenleme ilkelerine değinmiştir. Çalışmaya göre, kent olgusunda gelişmeye bağlı değişim, sokak görünümünün de değişerek monotonlaşmasına, yayaların kaldırımlara çekilerek taşıt sahiplerinin yollara hükmeder olmasına neden olmuştur. Bir süre sonra, kaldırımlar otopark yerleri haline gelerek yayaların elinden alınmış, yollar genişletilerek kaldırımlar daha da daraltılmıştır. Böylece yayalar, arabaların hükmettiği ve üzerlerindeyken hiçbir haklarının bulunmadığı yollara yeniden inmek zorunda kalmışlardır. Zafer (1996)'e göre, yerleşim alanları insancıl boyut ve düzenlemelerin korunduğu, kişisel ve ortak aktivitelerin gelişebildiği mekanlar olarak tasarlanmalıdır.

Döllük (2005), "Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar Ve İstiklal Caddesi Örneği" konulu çalışmasında, kentliye rekreasyon alanı olarak sunulan yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına katkıları belirlenmeye çalışılmış, örnek alan incelemesiyle yayalaştırılmış sokaklardaki rekreasyon potansiyelinin artmasının sağlayacak önerilerde bulunmuştur.

Özdemir (2001), "Ankara Kent Meydanlarında Yayalaştırma Olanaklarının Geliştirilmesi" üzerine yaptığı çalışmasında günümüz anlayışına göre taşıtların yoğun biçimde kullandığı, yaya önceliklerinin düşünülmediği, insanların toplu etkinliklerine izin verilmediği alanlar olarak algılanan meydanların şehircilik, mimarlık, kentsel tasarım ve peyzaj mimarlığı gibi pek çok meslek disiplini tarafından ele alınmasına karşın, kentlerin fiziksel oluşumlarında sanki yokmuşçasına hareket edilen kent meydanlarında yaşanabilir kent mekânlarının oluşturulabilmesi ve disiplinler arası işbirliğinin ürünü olan planlamanın yapılması gerektiği vurgulanmıştır.

Yıldız (2005), “Araçtan Arındırılmış Yerleşimler (Viyana – Floridsdorf Avusturya Örneği)” üzerine yaptığı çalışmada; bir zamanlar kent büyüklüklerinin ve biçimlerinin temel belirleyicisi olan yaya hareketlerinin gelişimini incelemiş, araçtan arındırılmış yerleşim modellerini tanımlamış ve bu yerleşimlerin Türkiye’deki uygulanabilirliğini tartışmıştır. Araçtan arındırılmış mekânların gerçekleştirilmesindeki engel olan yerleşik dokularda önerilerin uygulanmasındaki zorluğun yöre halkının bu konudaki talebi ile aşılabildiğini göstermiştir. Araçtan arındırılmış yerleşim projeleri sonucunda edinilecek yararlar ve mekânda oluşacak değişiklikler konusunda yöre halkının bilgilendirilerek gerçekleşmesi ve katılımı artırması üzerinde durmuştur.

Yıldırım (2007), “İstanbul’da Yayalaştırma Projelerinin Farklı Kullanıcı Grupları Üzerinde Yarattığı Etkilerin Karşılaştırmalı Analizi” konulu çalışmasında, yayalaştırma projelerinin kente kattıklarını, kentliyi nasıl etkilediğini belirlemek amacıyla İstanbul’da yaptığı incelemeler sonucu, yayalaştırma uygulamalarında ortaya çıkan etkilerin yayalaştırma projelerinin tipine göre farklılaştığını ve yayalaştırma uygulamalarının farklı kullanıcı grupları üzerinde farklı etkiler gösterdiğini savunmuştur.

Yalçınkaya (2007), “Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi’nin (7. Cadde’nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi” başlığı altında yapılan çalışmada yayalaştırmanın öneminden bahsedilerek planlama ve tasarım ilkeleri irdelenip seçilen alanda peyzaj mimarlığı kriterlerince yapılan incelemeler sonucu görülen eksikliklere çevresel iyileştirme, ekonomik canlanma ve ulaşım yönetimi gibi öneriler getirilmiştir.

Gültekin (2007), “Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği” konulu çalışmasında yayaların kent içinde dolaşımını arttıracak, rekreasyon gereksinimlerini karşılayacak alanların peyzaj mimarlığı ilkelerince doğru seçimi ve düzenlenmesine bağlı olduğunu savunmuştur. Araştırmada; kentlerde taşıt trafiğinden arındırılmış ve çevre konforuna sahip yaya bölgelerini içeren kentsel açık mekan sistemi oluşturulmaya yönelik alanların bulunması ile Adana kenti için uygulanabilir alanların araştırılması ve yaya kullanımına yönelik olarak düzenlenmesi en amaç edinilmiş ve alan uygun öneriler getirilmiştir.

Demir (2008), “Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği” adlı çalışmada yapılan literatür taramaları sonucu yayalaştırmanın gerekliliğine

değnilerek seçilen alanı ferah, konforlu ve estetik bir görünüme kavuşturmak ve yaya sirkülasyonunu güvenli bir şekilde sağlamak için yayalaştırılması gerektiği kanısına varılmış ve bu amaca uygun yayalaştırma projesi önerisi sunulmuştur.

Postalcıoğlu (2009), “Yayalaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Fiziksel ve Çevresel Etkileri Adapazarı Çark Caddesi Örneği” adlı yüksek lisans çalışmasında kent merkezlerinde, yayalaştırmanın sosyal, ekonomik, fiziksel, ve çevresel etkileri örnek alan incelenmesiyle ortaya koyulmuş, planlama ve tasarım aracı olarak kullanılan yayalaştırmanın, sadece yaya-taşıt mekanlarının ayrılmasında değil aynı zamanda mekansal, sosyal, ekonomik ve çevresel etkileriyle de kent merkezinin yeniden yapılandırmasında rol oynadığı kanısına varılmıştır.

Gültiken (2010), “Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekanda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul – Beyoğlu / İstiklal Caddesi Örneği” konulu çalışmada kentsel ulaşımın tarih içerisinde değerlendirilmesiyle yayalaştırma biçimleri, amaç ve hedefleri ulusal ve uluslararası örneklerde irdelenmiş ve seçilen alanın uluslararası başarı ölçütleri kapsamında karşılaştırmalı değerlendirilmesiyle alanın örneklerin arasında ikinci sırada başarılı olduğu saptanmıştır.

Çakıroğlu (2012), “Tarihi Yarımada’nın Yayalaştırılmasının Bölgedeki Yayalar Ve Yerleşik Esnafa Etkilerinin Değerlendirilmesi” çalışmasında alana ilişkin veriler yapılan literatür taramalarıyla değerlendirilmiş ve yürütülen yöntemlerle saptanan sorunlar kem yayalar hem de esnaf için irdelenmiş ve inceleme alanında yayalaştırmanın olumlu etkilerinin görülebileceği gösterilmiştir.

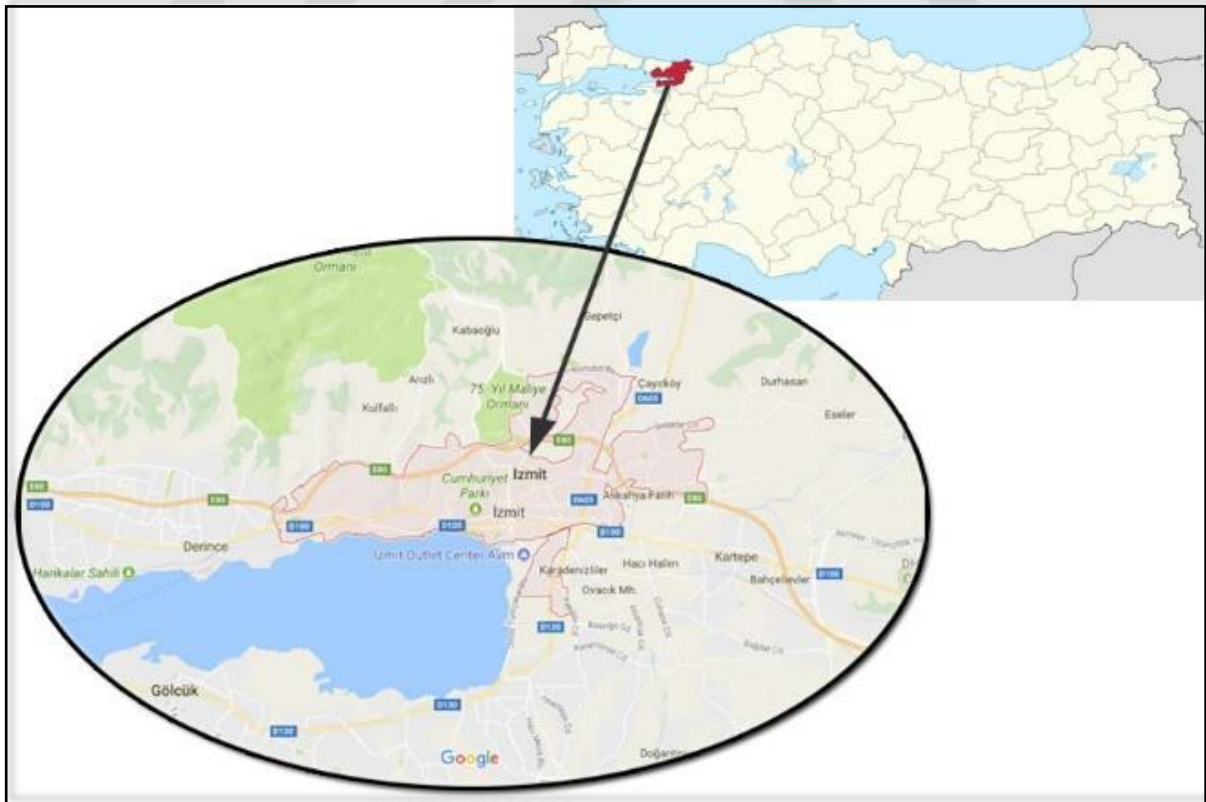
Pehlivan (2015), “Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği” yüksek lisans tezinde yaya bölgeleriyle ilgili genel bilgiler verilerek elde edilen veriler birbiriyle ilişkilendirilip yorumlanmıştır. Seçilen alanda yürütülen yöntemlerle saptanan sorunlar ve bu sorunlar karşısında geliştirilebilecek çözüm yolları, alternatif tasarımlarla ortaya konmuştur. Ayrıca, yöntemlerin birbirleriyle tutarlılıkları ve alan için uygunlukları gözler önüne serilmiştir. Yaya bölgelerinin planlama ve tasarımının, kullanımlar üzerindeki etkisi gözler önüne serilerek çeşitli öneriler geliştirilmiştir.

Yıldız (2016),”İzmit Şehrinin Mekânsal Gelişim Süreci” çalışmasında kentin tarihsel ve mekânsal gelişim, değişim süreçleri irdelenerek yorumlanmış, gelişimine etki eden olumlu olumsuz faktörler irdelenmiş ve tespit edilen sorunlara çözüm önerileri getirilmiştir.

3.MATERYAL VE YÖNTEM

3.1.Materyal

Kocaeli, Marmara Bölgesi'nin Çatalca-Kocaeli Bölümü'nde, 29°22'-30°21' doğu boylamı, 40 D 31 ' - 41°13' kuzey enlemi arasında yer alır. Doğu ve güneydoğuda Sakarya, güneyde Bursa illeri, batıda Yalova ili, İzmit Körfezi, Marmara Denizi ve İstanbul ili, kuzeyde de Karadeniz'le çevrilidir. Asya ile Avrupa'yı birleştiren önemli bir yol kavşağında bulunmaktadır. Doğal bir liman olan İzmit Körfezi, işlek bir denizyoludur. İlin kuzeybatı yüzündeki İstanbul il sınırı, Gebze ile İstanbul arasında akan Kemiklidere'nin doğusundan geçer. Güneybatıda İstanbul-Kocaeli sınırı İzmit Körfezi'nin karşı kıyısında Yalova topraklarıyla son bulur. Kocaeli ilinin yüzölçümü 3.505 km²'dir. İlin 2016 nüfusu 1.830.772 iken 2017 yılı nüfusu 1.871.456 olduğu tahmin edilmektedir. İzmit; Kocaeli'nin merkez ilçesi olup aynı adla anılmaktadır (Şekil 3.1).



Şekil 3.1. İzmit'in konumu (Orijinal) (Google Haritalardan yararlanılarak hazırlanmıştır).

İzmit ilinin merkezinde batıda Merkez Bankasından başlayarak, Yahya Kaptan'a oradan da, Kartepe ilçesi Köseköy tren istasyonu bitimine kadar uzanan, 10-12m genişliğinde, yaklaşık 17 km'lik bir alanda yürüyüş yolu bulunmaktadır. Kentin merkezinde yayalar için ayrılmış olan alan, çok çeşitli etkinlikleri içerisinde barındıran bir yaya bölgesi olarak düzenlenmiştir. Bu uzun yürüyüş yolunu, Merkez Bankasından başlayarak Anıt Parka kadar uzanan birinci kısım, Anıt Parktan Kandıra sapağına kadar olan ikinci kısım ve Kandıra sapağından Köseköy tren istasyonunun bitimine kadar olan üçüncü kısım olarak ayırmak mümkündür.

Çalışma alanının ana materyalini bu bölge içerisindeki birinci kısım olan Cumhuriyet Caddesi, Hürriyet Caddesi, Atatürk Bulvarı ve Cengiz Topel Caddelerinin (Eski Demiryolu Caddesi) birleşiminden oluşan yaklaşık 2 km'lik alan boyunca uzanan yaya bölgesi oluşturmaktadır (Şekil 3.2). Çalışma alanının belirlenmesinde; alanın önceden demir yolu olarak kullanılmasından dolayı tarihi bir geçmişinin olması, kentin merkezinde bulunması sebebiyle diğer yaya bölgelerinden daha yoğun kullanımı, çevresinde kentsel koruma alanları, arkeolojik sit alanları, kentsel sit alanları gibi önemli alanların bulunması etkili olmuştur.



Şekil 3.2. Çalışma alanı (Orijinal) (Google Earth 2007 ve Google Haritalardan yararlanılarak hazırlanmıştır)

Uzun yıllar demir yolu olarak kullanılmış olan alan (Şekil 3.3); 19 Ağustos 1999 Gölcük depreminden sonra demir yolunun şehir dışına çıkarılmasıyla ilk olarak faytonlara ayrılmış olup, sonradan araç trafiğine kapatılmış ve yayalar için özelleştirilmiştir.



Şekil 3.3. 1930'larda şehrin içinden geçen demir yolu hattı (Url-20).

Yürüyüş yolunun bazı noktalarında nostalji oluşturması için tren istasyonu işaret ve levhaları kullanılmış, alanın tarihi canlı tutulmaya çalışılmıştır (Şekil 3.4).



Şekil 3.4. Eski demiryolu hattının geçtiği yürüyüş yolu (Orijinal).

3.2. Yöntem

Araştırmanın ilk aşamasında konuyla ve alanla ilgili gerekli literatür taramaları yapılmıştır. Literatür taraması için yaya bölgeleriyle ilgili lisansüstü ve doktora tezleri ve araştırmalar, makaleler, deneme yazıları irdelenmiş, çalışmaya kaynak olabilecek kitaplar, dergiler ve diğer yayınlardan, alana ait 1/1000 ölçekli imar paftalarından, konuyla ilgili yasa ve yönetmeliklerden yararlanılmıştır.

İkinci aşamada; çalışma alanının mevcut durumunun ortaya koyulması için arazi çalışmaları yapılmıştır. Yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından irdelenebilmesi amacıyla gerekli kavramsal açıklamalar yapıp, yaya bölgelerinin tarihsel gelişimi incelenmiş, yayalaştırma çalışmalarının amaçları, kente ve kentliye kattıkları değerlendirilmiştir. Dünyada ve ülkemizde yapılan bazı önemli yayalaştırma çalışmalarına örnekler verilmiştir.

Üçüncü aşamada; alanda fotoğraf çekimleri yapılmış, mevcut yaya bölgesinin ihtiyaçları ortaya koyulmuştur. Çalışma alanı olarak seçilen yaya alanında kullanıcıların ve işyeri sahiplerinin alan hakkındaki algılarını ve değerlendirmelerini tespit edip, alanın kullanıcıların ihtiyaçlarını ne ölçüde karşıladığını ortaya koyabilmek amacıyla, kullanıcı ve esnaflar için farklı sorular hazırlanmış ve rastgele seçilen katılımcılarla yüz yüze görüşülerek anket çalışması yapılmıştır. Kullanıcı anketi örneklem büyüklüğünün saptanması için:

$$n = N \cdot t^2 \cdot pq / d^2 (N-1) + t^2 \cdot pq$$
 formülü kullanılmıştır.

Formülde;

n:Örnekleme alınacak birey sayısı.

N:Hedef kitledeki birey sayısı.

p:İncelenen olayın görülüş sıklığı (gerçekleşme olasılığı).

q:İncelenen olayın görülmeyiş sıklığı (gerçekleşmeme olasılığı).

t:Belirli bir anlamlılık düzeyinde, t tablosuna göre bulunan teorik değer.

d:Olayın görülüş sıklığına göre kabul edilen örnekleme hatasıdır.

Buna göre;

n:Anket yapılacak birey sayısı

N:Kocaeli Büyükşehir Belediyesi nüfusu

p:Caddeyi gün içerisinde kullanan)/(Caddeyi gün içerisinde kullanan sayısı+ Büyükşehir Belediyesi nüfusu)

q: (Büyükşehir Belediyesi nüfusu- Caddeyi gün içerisinde kullanan)/(Caddeyi gün içerisinde kullanan sayısı+ Büyükşehir Belediyesi nüfusu)

t:%1 anlamlılık düzeyi için 1.96

d:%95 olasılık için 0,05 değerlerine ulaşmıştır.

Elde edilen değerler sonucunda “n” değeri yaklaşık olarak 250 olmuştur. Yani % 5 örneklem hatası ve % 1 anlamlılık düzeyi içerisinde sonuç elde edilebilmesi için yayalarla rastlantısal 250 anket yapılmıştır. Hürriyet ve Cumhuriyet Caddeleri boyunca uzanan yaya bölgesi kullanıcılarından rastgele seçilen 250 kişiden her birine 11 ve alanda bulunan büyük, küçük işyeri sahiplerinden ankete katılmak isteyen 78 kişiden her birine de 12 soru yöneltilmiştir. Cumhuriyet Caddesi yaya alanı kullanıcıları için hazırlanan anket soruları; ziyaret amacı, alana ulaşım, kullanım şekli ve memnuniyeti olarak, işyeri sahipleri için hazırlanan anket soruları ise ulaşım, işyerine mal taşıma durumu, yayalaştırma uygulamasının olumlu ve olumsuz yönlerini ortaya koyabilecek şekilde hazırlanmıştır. Anket soruları kapalı uçlu sorulardan oluşturulmuştur ve katılımcıların düşüncelerini en iyi yansıtan seçenekleri işaretlemeleri istenmiştir. Uygulanan anketler bilgisayar ortamında SPSS İstatistiksel Analiz Programı (Statistical Package for the Social Science) kullanılarak değerlendirilmiştir. Uygulanan anket formlarına ilişkin veriler kodlanarak işlenmiş, her soru yüzde değerleri ile tablolaştırılmış daha sonra çapraz tablolar oluşturularak sorular arasında ilişki kurulmuş ve elde edilen sonuçlar MS Word ve MS Excel Programları yardımıyla tablo ve grafiklere dönüştürülmüş ve yorumlanmaya çalışılmış, tüm verilerin ışığında da örnek bir öneri projesi geliştirilmiştir.

Araştırmada, istatistiksel yöntem olarak, iki veya daha fazla veri seti arasında karşılaştırma yapılmak istenildiğinde ve değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını sorgulayan Khi-kare Testi (Chi-Square, χ^2) uygulanmıştır. Khi-kare (χ^2) testi, çapraz tablonun iki değişkeninin birbirinden bağımsız olup olmadığını test ederek, iki

değişken arasında ilişki bulunması koşulunun sağlanması ile sonuçlara ilişkin yorumlar yapılmasına olanak sağlar. Araştırma için güven düzeyi (p) 0,05 olarak belirlenmiş ve ilişkinin anlamlılığı konusunda %5'lik bir yanılma payı ile çalışılmıştır. Anketlerin değerlendirilmesi “Yaya Bölgesi Kullanıcıları İle Yapılan Anketlerin Değerlendirilmesi” ve “Yaya Bölgesindeki Esnafla Yapılan Anketlerin Değerlendirilmesi” başlıkları altında ayrıntılı biçimde verilmiştir.

Son aşamada; literatür araştırması, gözlem ve anket yoluyla elde edilen tüm bilgiler, alanda yapılan sürvey çalışmalarının tamamı birlikte değerlendirilerek, çalışma alanının tüm özellikleri ortaya konmuş, alanlara ait sorunlar belirlenmiş ve sorunlara çözüm önerileri getirilmesi amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda bir öneri peyzaj projesi oluşturulmaya çalışılmıştır.

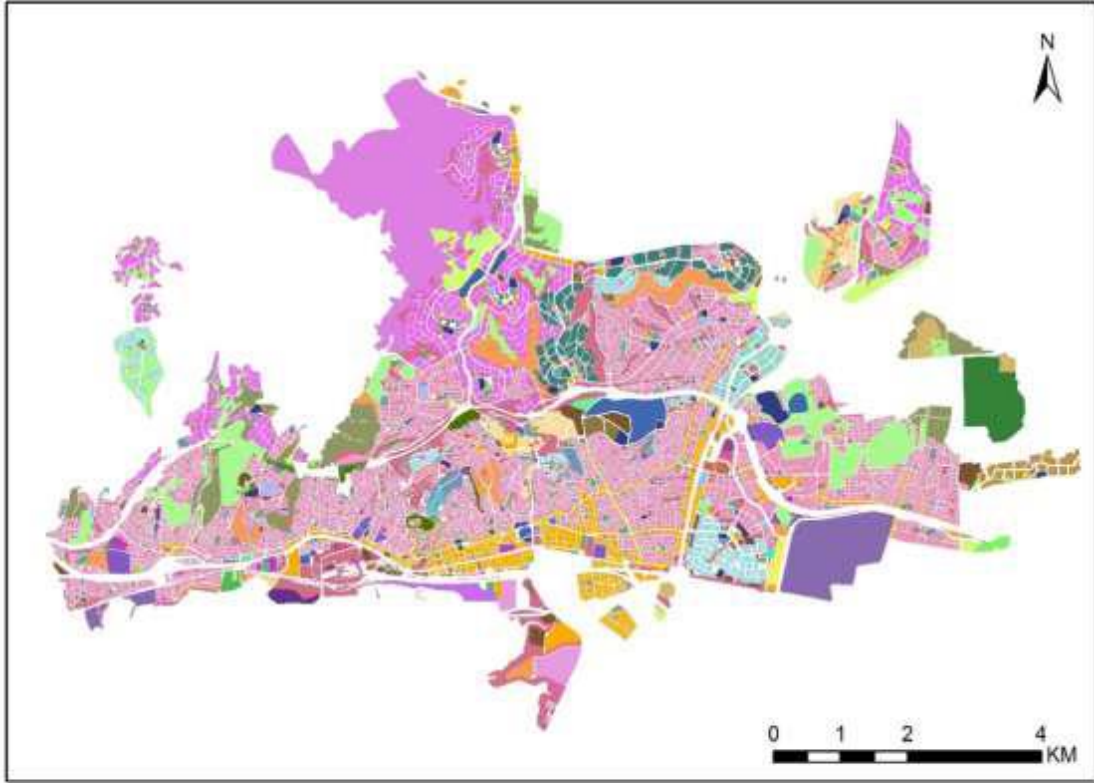
4. ARAŞTIRMA BULGULARI

4.1. Çalışma Alanının Mevcut Durumu

Şehirlerin gelişimini etkileyen önemli unsurlardan biri geçmişten günümüze yapılan imar planlarıdır. İmar planları alanlar hakkında geniş bilgiler elde edilmesini sağlar. 3194 sayılı imar kanununa göre 1/1000 uygulama imar planı; onaylı hali hazır haritalar üzerinde varsa kadastral durumu işlenmiş olan ve nazım imar planına uygun olarak hazırlanan ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, düzenini, yoğunluğunu ve uygulama etaplarını, esaslarını ve diğer tüm bilgileri detayları ile gösteren plana denir.

2015 yılına ait 1/1.000 ölçekli planda üniversitenin yarattığı etki ile şehir ve kampüs alanının birleşik bir yapı göstermesi öngörülmektedir. Ayrıca bölgenin kuzeybatı ve kuzeydoğusu konut alanlarına ayrılmış ve yakın yıllarda bu sahanın beşeri yapılarla dolması beklenmektedir. Afet konutlarının kuzey bölgelerde; mevcut konutların da buna paralel olarak kuzeyde yer aldığı görülmektedir (Yıldız 2016).

Hızlı kentleşmenin getirdiği düzensiz yapılaşmanın önlenmesi ve yaşam alanlarının iyileştirilmesi için kentsel dönüşüm projeleri yerel yönetimler tarafından devreye sokulmaktadır (Uzun 2006). İzmit'te ilk olarak iki bölgenin dönüşüm projeleri ortaya atılmıştır. 272 dönümlük Kocaeli Fuarı kentsel dönüşüm alanının merkezi iş alanına dönüştürülmesi planlanmaktadır. Ayrıca 91 dönümlük Yenimahalle kentsel dönüşüm bölgesi konut alanından ziyade ticari bir saha olarak düşünülmektedir (Şekil 4.1) (Yıldız 2016).

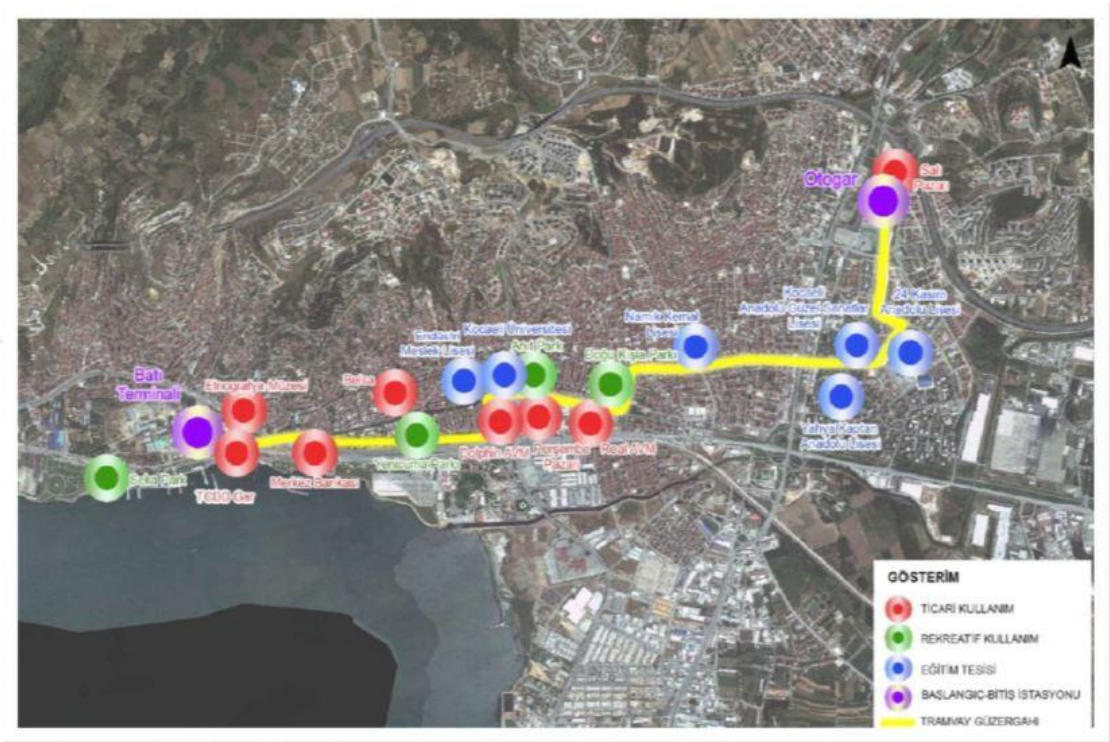


■ AĞAÇLANDIRILACAK ALAN	■ KONUT KENT	■ ÖZEL YURT	■ TEKNİK ÖĞRETİM
■ ASKERİ ALANLAR	■ KONUT KENTSELSİT	■ PARK	■ TESCİLLİ ANITSAL
■ BAKIM VE AKARYAKIT İSTASYONLARI	■ KONUT TOKİ	■ PARK ÇOCUK	■ TESCİLLİ KALINTI
■ BELEDİYE HİZMET ALANI	■ KONUT DIŞI ÇALIŞMA	■ PAZAR ALANI	■ TESCİLLİ PARSEL
■ BÜYÜK ALAN KULLANIMI GEREKTİREN KAMU	■ KÜÇÜK SANAYİ	■ REKREASYON	■ TİCARET
■ ÇÖP TOPLAMA	■ KÜLTÜREL TESİS	■ RESMİ KURUM	■ TRAFİCİ ALANI
■ FUAR ALANI	■ MEZARLIK	■ SAĞLIK	■ TUNEL KORUMA ALANI
■ GÜNÜBİRLİK TESİS	■ ONAYLI DOLGU	■ SANAYİ	■ TÜMÜLÜS KORUMA
■ DİNİ TESİSLER ALANI	■ ONAYSIZ DOLGU	■ ARKEOLOJİK SİT	■ ÜNİVERSİTE
■ İLKÖĞRETİM TESİSLERİ ALANI	■ ORMAN ALANI	■ DOĞAL SİT	■ YAPIL KORUNACAK
■ KAPALI OTOPARK	■ ORTAÖĞRETİM TESİS	■ SPOR TESİSİ	■ YAPIL ÖNERİ
■ KENTSEL ÇALIŞMA	■ OTOPARK	■ SU DEPOSU	■ YÖNETİM MERKEZİ
■ KONUT	■ OTOTERMINALLER	■ TARIM	■ YURT ALANI
■ KONUT AFETZEDE	■ ÖZEL EĞİTİM	■ TAŞKIN MARUZ ALAN	
■ KONUT GELİŞME	■ ÖZEL SAĞLIK	■ TEKNİK ALTYAPI	

Şekil 4.1. 2015 Yılı 1/1.000 ölçekli İzmit imar planı (Yıldız 2016).

İzmit'in merkezinde bulunan çalışma alanına gerek yerel halk tarafından gerekse çevre bölgelerden kolayca ulaşılabilir. Halk arasında hala Demiryolu Caddesi olarak bilinen yaya bölgesi, sahile yakın oluşu, çevresinde alışveriş mekezi, fuar alanı, lunapark, Seka park gibi çekici özelliği olan birçok alanı barındırması ve bağlantı noktası özelliğinin de sebebiyle günün hemen hemen her saati çeşitli kullanıcılar tarafından yoğun olarak kullanılmaktadır. Caddenin kullanıcıları bölge halkının yanı sıra çevre illerden okumak için gelen öğrenciler, çalışmak için gelen insanlar ve turistlerden oluşmaktadır. Yürüyüş alanının her iki tarafında da aynı yöne akan araç trafiği mevcuttur. Kent merkezinde yapım çalışmaları hala devam

eden tramvay hattı tez çalışma alanının bitiş noktası olan Kocaeli Üniversitesi Anıtpark Yerleşkesi'nin önünden geçmektedir. Tasarım anlamında yaya bölgesine önemli etkisi olmasa da tramvay hattıyla beraber çalışma alanının çekiciliğinin artmasının yanında alandan mevcut olan trafik sorununun da giderilmesi planlanmaktadır (Şekil 4.2).



Şekil 4.2. Tramvay hattı ve çevresindeki kullanımlar (Çoşkun 2016).

Tramvay çevresindeki kullanımlara detaylı olarak incelendiğinde, güzergahın batı başlangıç noktası kent merkezi için önemli bir rekreatif alan olan Sekapark'tır. Sekapark'ın doğusunda sadece İzmit değil Kocaeli ölçeğinde önemli bir transfer noktası işlevi gören batı terminali transfer merkezi bulunmaktadır. TCDD garı ile de entegre olan bu yapı, sistemin aktarmalı yolculuklar ile besleneceği yönündeki beklentilerin de önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Kent merkezinin en önemli nirengi noktalarından biri olan Merkez Bankası da, güzergaha yakın bir noktada yer almaktadır. Yenicuma Parkı gibi rekreatif ve açık alan kullanımları ile Kocaeli Adliye Sarayı gibi kurumları güzergahın Perşembe Pazarı'na ulaşmadan önceki kesimde çevresinde bulunan önemli yolculuk çekim noktalarıdır. Yakınında bulunan alışveriş merkezi kullanımları ile kentin önemli meydanlarından olan Anıtpark'ın varlığı tramvay hattı için de önem arz etmektedir. Kentin yeni yapılan Valilik Kompleksi ile Doğu Kışla Gençlik Parkı önemli çekim noktalarıdır. Ayrıca tramvay

güzergahı istasyonlarının neredeyse tamamı bisiklet istasyonları ile entegre edilmiştir. (Çoşkun 2016).

Yayalaştırma çalışmasıyla canlanan alan çevresinde; 6-7 katlı konut alanlarının yanı sıra, İzmit Saat Kulesi, İzmit Belediye Binası, Kocaeli Valiliği, Kocaeli İl Sağlık Müdürlüğü, Atatürk ve Redif Müzesi, Türkiye İş Kurumu İzmit Şubesi, Kocaeli Halk Kütüphanesi, Endüstri Meslek Lisesi, Kocaeli Sağlık Meslek Lisesi, Kocaeli Üniversitesi Anıtpark Yerleşkesi, postane, merkez bankası ve diğer bankalar, Fevziye parkı, Yeni Cuma parkı, Anıt park gibi parklar, öğrenci yurtları, apartlar, oteller, Dolphin Center gibi alışveriş merkezleri, devlet hastanesi ve özel hastaneler, Fevziye Cami, Yeni Cuma Cami gibi birçok dini, kurumsal ve ticari alan da bulunmaktadır. Bu alanlar yürüyüş yolunun kullanımını arttırmakta ve alanın popülerliğini olumlu yönde etkilemektedir.

Çalışma alanının mevcut yeşil alan durumu ele alındığında; araştırma alanında, yaprak döken ve herdem yeşil ağaçlar ve ağaççıklarla yine yaprak döken ve herdem yeşil çalı gruplarına rastlanmaktadır. Alanda bitkisel anlamda en çok dikkat çeken geniş tepe tacına ve yüksek boylanmaya sahip, yürüyüş yolu boyunca kullanılmış olan tarihi çınar ağaçlarıdır (Şekil 4.3). Bunun yanında yürüyüş yolunda alana girişlerde yönlendirme amaçlı, alanın çevresinde sınırlama amaçlı ve yaya bölgesi içerisinde mekan oluşturma amaçlı kullanılmış olan çalı grupları bulunmaktadır.



Şekil 4.3. Alanda bulunan çınar ağaçlarının görünümü.

Yürüyüş alanında bulunan bitkiler çizelge 4.1.'de belirtilmeye çalışılmıştır.

Çizelge 4.1. Alanda bulunan bazı bitkiler.

Bitkinin Latince Adı	Türkçe Adı
<i>Calocedrus decurrens</i>	(Kaliforniya su sediri)
<i>Cedrus atlantica</i>	(Atlas sediri)
<i>Cedrus deodora</i>	(Himalaya sediri)
<i>Cupressocyparis leylandii</i>	(Leylandi melez servisi)
<i>Cupressus macrocarpa</i>	(Limoni servi)
<i>Cupressus sempervirens</i>	(Adi servi)
<i>Juniperus horizontalis</i>	(Sürünücü ardıç)
<i>Picea abies</i>	(Avrupa ladini)
<i>Platycladus orientalis</i>	(Doğu mazısı)
<i>Thuja occidentalis</i>	(Batı mazısı)
<i>Acer campestre</i>	(Ova akça ağacı)
<i>Acer negundo</i>	(Dişbudak yapraklı akça ağaç)
<i>Acer platanooides</i>	(Çınar yapraklı akça ağaç)
<i>Aesculus hippocastanum</i>	(Beyaz çiçekli at kestanesi)
<i>Aucuba japonica</i>	(Japon akubası)
<i>Buxus microphylla</i>	(Küçük yapraklı şimşir)
<i>Cestrum purpureum</i>	(Narin melez yasemin)
<i>Elaeagnus angustifolia,</i>	(Kuş iğdesi)
<i>Cotoneaster franchetti</i>	(Tibet dağ muşmulası)
<i>Eriobotrya japonica</i>	(Malta eriği)
<i>Euonymus japonica "Aurea"</i>	(Altuni taflan)
<i>Hedera helix</i>	(Orman sarmaşığı)

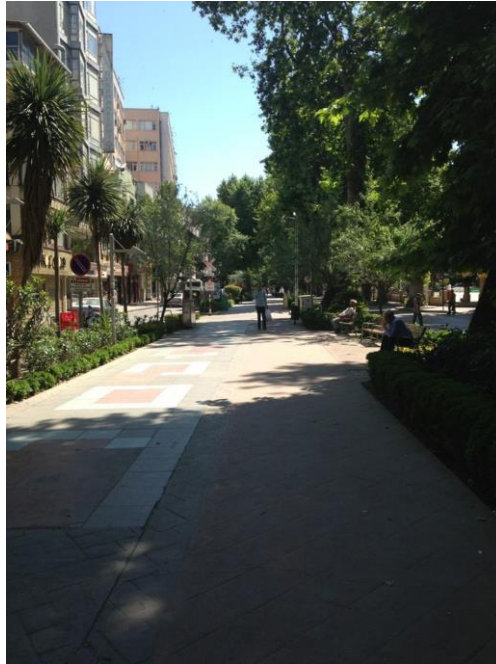
Bitkinin Latince Adı	Türkçe Adı
<i>Hydrangea macrophylla</i>	(Ortanca)
<i>Hibiscus syriacus</i>	(Ağaç hatmi)
<i>Lagerstroemia indica</i>	(Oya ağacı)
<i>Laurus nobilis</i>	(Akdeniz defnesi)
<i>Ligustrum lucidum</i>	(Çin kurtbağrı)
<i>Liriodendron tulipifera</i>	(Lale ağacı)
<i>Magnolia grandiflora</i>	(Büyük çiçekli manolya)
<i>Nerium oleander</i>	(Adi zakkum)
<i>Parthenocissus quinquefolia</i>	(Amerikan sarmaşığı)
<i>Philadelphus coronarius</i>	(Yalancı yasemin)
<i>Photinia fraseri "Red Robin"</i>	(Alev çalısı)
<i>Pittosporum tobira</i>	(Pitosporum)
<i>Platanus x acerifolia</i>	(Akçaağaç yapralı çınar)
<i>Platanus orientalis</i>	(Doğu Çınarı)
<i>Prunus cerasifera</i>	(Süs eriği)
<i>Punica granatum</i>	(Nar)
<i>Ilex aquifolium</i>	(İngiliz çobanpüskülü)
<i>Pyracantha coccinea</i>	(Ateş dikenini)
<i>Robinia pseudoacacia</i>	(Beyaz çiçekli yalancı akasya)
<i>Tagetes patula</i>	(Karagöz kadife çiçeği)
<i>Tilia tomentosa</i>	(Gümüşü ihlamur)
<i>Berberis thunbergii</i>	(Kadın tuzluğu)
<i>Viburnum tinus</i>	(Defne yapraklı kartopu)

Yürüyüş yolunun araç trafiğiyle kesiştiği yerler özellikle çalı formu ayırıcı bitkilerle bunun yanında işaret levhalarıyla da vurgulanmıştır (Şekil 4.4).



Şekil 4.4. Alana giriş kısmından bir örnek (Orijinal).

Yürüyüş yolunun iki yanında alanda sınır etkisi oluşturan çalı formu bitkiler bulunmaktadır. Boylu ağaçlarla birlikte kullanılan çalı formu bitkilere bazı oturma alanlarının arkasında da rastlanmıştır (Şekil 4.5).



Şekil 4.5. Yürüyüş yolunda boylu ağaçlarla çalılarının mevcut durumu (Orijinal).

Yürüyüş yolu içerisinde; bazı bölgelerde açık oturma birimleri bulunmaktadır (Şekil 4.6). Oturma birimi olarak alanda bulunan standart ölçülerdeki banklar metaldir.



Şekil 4.6. Oturma alanı görünümü (Orijinal).

Yürüyüş yolu boyunca uzanan bisiklet yolu farklı döşeme kullanımıyla alanda kullanıcılara hizmet vermektedir (Şekil 4.7)



Şekil 4.7 Bisiklet yolu görünümü (Orijinal).

Yürüyüş yolunda bulunan kullanımlardan biri de kapalı oturma alanı ve kitaplıktan oluşan sokak kütüphanesidir (Şekil 4.8).



Şekil 4.8. Sokak kütüphanesi görünümü (Orijinal).

Çalışma alanında bulunan müzik durağı üzeri kapalı bir banktan oluşmaktadır (Şekil 4.9).



Şekil 4.9 Müzik durağı görünümü (Orijinal).

Yürüyüş yolunun giriş kısımlarında 3-4 metre karelik genelde yiyecek satışı yapılan satış birimleri bulunmaktadır (Şekil 4.10).



Şekil 4.10.Satış birimi (Orijinal).

Alanın okullara daha yakın bölgesinde bulunan telefon kulübeleri çalı formu bitkilerle desteklenmiştir (Şekil 4.11).



Şekil 4.11. Telefon kulübeleri (Orijinal).

Alanın merkez bankası yakınlarındaki girişinde bulunan çeşme Şekil 4.12’de görüldüğü gibi mekan oluşturulmadan alanda bulunmaktadır.



Şekil 4.12. Çeşme (Orijinal).

Alanın genelinde bulunan aydınlatma birimleri sayıca yetersiz olmasına rağmen kullanım yeri olarak uygundur (Şekil 4.13).



Şekil 4.13. Aydınlatma birimleri (Orijinal).

İzmit kent merkezinde kullanılan reklam panolu cam şişe, plastik pet şişe, kağıt gazete kutuları da estetik ve işlevsel açıdan çok elverişli olmasa da geri dönüşüm bilincini ayakta tutmak için iyi bir örnek teşkil etmektedir (Şekil 4.14).



Şekil 4.14. Katı atık kutusu (Orijinal).

Çalışma alanı özel günlerde resim ve kitap sergilerine, yürüyüşlere, festivallere, küçük fuarlara ev sahipliği yapmaktadır (Şekil 4.15).



Şekil 4.15. Yürüyüş yolunda festival (Orijinal).

Yürüyüş yolunda zaman zaman öğrencilerin ya da çevre illerden gelen ziyaretçilerin sergilerine, sanat gösterilerine de yer verilmektedir (Şekil 4.16).



Şekil 4.16. Sanat gösterisi örneği (Orijinal).

Çalışma alanının içerisinde bulunan aydınlatma elemanları, çöp kutuları, bilgilendirme panoları, telefon kulübeleri gibi yayaların sık kullandığı donatı elemanlarının alanda yeterli sayıda olmaması ve birbiriyle ve yürüyüş yolunun bütünüyle uyumlu malzemelerden yapılmamış olması hem işlevsel hem de estetik açıdan alanın estetik açıdan olumsuz etkilenmesine yol açmaktadır. Çalışma alanının bazı bölümlerde fazlasıyla hissedilen oturma birimi eksikliği yayaların yürüyüş yolundan beklentilerini karşılamamaktadır (Şekil 4.17).



Şekil 4.17. Oturma birimlerinin eksikliğini hissedilmesi (Orijinal).

Yürüyüş yolu boyunca bulunan oturma alanları gerek kullanıldığı malzemeyle güneşten etkilenmesi, gerekse her birinin üzerinin açık oluşuyla yağmurlu havalarda kullanılamaması, alanda beklentiği karşılayamamaktadır. Yayaaların çalışma alanında en çok rahatsız oldukları durumlardan biri de kuşlardır. Oturma alanlarının sınırlı sayıda ve korunaksız oluşu ağaçlardaki kuşların bıraktığı pisliklerle mevcut oturma birimlerinin de kullanılamaz hale gelmesine yol açmaktadır (Şekil 4.18).



Şekil 4.18. Oturma birimlerinin durumu (Orijinal).

Yayalaştırılan alanda canlı materyal kullanılarak alan çekici hale getirilmiş, insanlara nefes alabilecekleri ortam yaratılmıştır. Cadde üzerinde bulunan seyyar satıcıların belirli bir yerlerinin olmamasından ötürü dağınık ve estetik açıdan göze hitap etmeyen araçlarla alanı işgal etmeleri olumsuz etki oluşturmaktadır (Şekil 4.19).

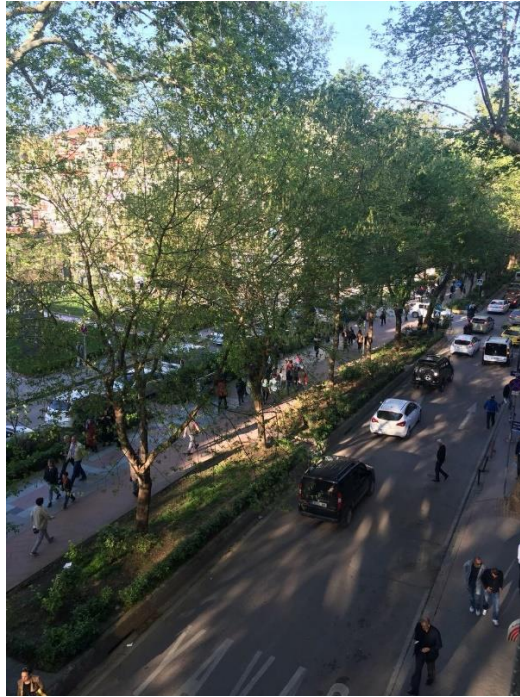


Şekil 4.19. Alandaki bir seyyar satıcı (Orijinal).

Cumhuriyet Caddesi ortalama 12m genişliğinde bir alan boyunca uzanmaktadır. Çalışma alanı caddenin ortasında olup caddeyi ikiye böler (Şekil 4.20). Alanın her iki tarafında kalan taşıt akış yönü aynıdır (Şekil 4.21). Çalışma alanınının konumu gereği yapıların bir bölümü konut olarak kullanılırken, büyük bir bölümü de iş yeri olarak kullanılmaktadır. Bundan dolayı alanda yoğun yaya ve araç trafiği bulunmaktadır bu durum otopark ihtiyacını gündeme getirmiştir. Gezme, eğlenme ve diğer amaçlarla alana gelen kişiler çevredeki yetersiz açık ve kapalı otoparklardan çoğu zaman yararlanamamaktadır. Bu yüzden otopark ihtiyacı çalışma alanında fazlasıyla hissedilmektedir.



Şekil 4.20. Yolu ikiye bölen yaya bölgesi (Orijinal).



Şekil 4.21. Aynı yönlü akan trafik

Özellikle İzmit'in büyükşehir olmasından sonra nüfusun hızla artması ve kentin merkezinde olan alanın, kullanıcılar tarafından yoğun olarak kullanılmasıyla doğru orantılı olarak yaya trafiği gibi araç trafiği de artmıştır. Kullanım sayısı ve sıklığı artan araçlar için çalışma alanında park edecek yer bulmak zorlaşmıştır. Yürüyüş yolu üzerinde bulunan yaklaşık 40 araçlık otopark gerek alan kullanıcıları gerekse alandaki işyeri sahipleri için yeterli olmamaktadır. Alandaki otopark sıkıntısından yakınan kullanıcılar ve özellikle işyeri sahipleri araçlarını kaldırımlara, sokak aralarına, çevredeki alışveriş merkezlerinin açık otoparklarına park edip, alana yaya olarak ulaşımını sağlamaktadırlar. Yol kenarlarına park edilen araçlar zaten dar olan araç yolunu daha da daraltmakta, hem trafiğin oluşmasına neden olmakta hem de yayalar için tehlike arz etmektedir.

4.2. Çalışma Alanının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi

Cumhuriyet caddesi üzerindeki yayalar her ne kadar araçlardan ayrılmış bir alana sahip olsalar da çift taraflı araç trafiğinden dolayı hem gürültü ve hava kirliliğine maruz kalmakta hem de otopark sorunlarıyla karşı karşıya gelmektedirler. Binalarla çevrili olan cadde boyunca uygulanan bitkisel tasarım çalışmaları her ne kadar yetersiz ve bakımsız olsa da, şehrin merkezinde bina yığınları arasında hem görsel hem de psikolojik olarak nefes alınabilir yeşil alanlarla yayalara özel kullanım imkanları oluşturmakta, çevreye ve insanlara olumlu etki etmektedir.

Çalışma alanının konfor, güvenlik ve estetik açıdan kullanışlı olmasının yanı sıra fiziksel ve psikolojik açıdan gereken etkiyi tam olarak veremediğini rahatlıkla söyleyebiliriz. Yaya yolunun bazı bölümlerinde oluşmuş olan deformasyonlar nedeniyle sağlıklı fiziksel yapıdaki yayalar bile zaman zaman zorlanmakta iken; bazı noktalardaki merdivenler yüksek ve dar olup, çıkışlarda gerek bedensel engellileri gerekse bebek arabalarını kullanan ebeveynleri zorlamaktadır.

Cumhuriyet Caddesi, şehir merkezinde olması sebebiyle kolay erişilebilir bir konuma sahiptir. 400 m güneyindeki İstanbul ve Ankara yolları şehir dışından gelen insanları karşılamakta ve çalışma alanının kente yayılması sebebiyle bir çok bulvarın kesişim noktasında olması da özel otomobil ile buraya ulaşımı kolaylaştırmaktadır. Çok sayıdaki otobüs güzergâhının üzerinde olması da erişimi kolaylaştıran önemli faktörlerden biridir. Özel otomobil ile semte gelen kullanıcılar otopark sorunu yaşamaktadır.

Cumhuriyet caddesi arazi kullanımı ve fonksiyonel dağılım bakımından karşılaştırmalı olarak bakıldığında; yayalaştırma sonucunda alan üzerinde işlevsel ve sosyal açıdan bir değişim yaşanmıştır. En önemli artış restoran, kafe gibi yeme içme ve giyim gibi hizmet sektöründe görülmüştür. Cumhuriyet caddesi üzerinde her türlü kullanıcılara uygun faaliyetler bulunmaktadır. Caddedeki kültür tesislerinin, tarihi binaların bulunması yeme içme yerlerinin çoğunluğu ve ticari alanların sayısı her türlü kullanıcıyı çekmektedir.

Mekansal kalite, konfor, imaj ve peyzaj unsurları açısından alana bakıldığında yayalaştırılmış mekanların bir projesinin olduğu görülmektedir. Esnek tasarım çözümleri geliştirilmeli ve projenin uygulanabilirliği sağlanmalıdır. Kent içinde yayalaştırılmış cadde ve sokakların tarihi mekanlar olması, alışveriş imkanı ve birtakım kültürel tesislerin bulunması kent içindeki bilinebilirliğini artırmaktadır. Peyzaj öğelerine bakıldığında oturma ve dinlenme alanlarının azlığı, yayaların ulaşmak istedikleri yerlerin nerede ve nasıl ulaşılabilirdiğinin gösterilmesi cadde üzerinde önemli bir rol oynar bu ihtiyaçların kısmen karşılandığı görülmektedir. Cumhuriyet caddesi mekansal kalite, konfor, imaj ve peyzaj öğeleri açısından karşılaştırılmalı olarak değerlendirildiğinde, Caddenin etki alanının ilçenin ötesinde olduğu görülmektedir bu nedenle fiziksel sınırlar dışında sınırı tespit edilememektedir. Mekan kalitesine bağlı olarak değerlendirildiğinde yayaların bu mekanı tercih etmeleri için ilk olarak araçtan arındırılmış, suçtan korunmuş, iklimsel ve estetik değerlerin sağlanmış olduğunu görmekteyiz. Konfor açısından peyzaj unsurlarına bakıldığında dünya örneklerinde olduğu gibi kısmen yeterli olduğunu görmekteyiz.

Cumhuriyet caddesi kullanım zamanı yönünden bakıldığında caddenin oldukça yoğun olduğunu görmekteyiz. İnsan sirkülasyonunun artışı cadde çevresindeki eğlence yerlerinin artmasına bir paralellik gösterir. Yaya yoğunluğu mevsimlere göre değişmekle birlikte, hafta içi ve hafta sonu, akşam ve gece saatlerine göre de farklılaşmaktadır. Caddenin kullanım zamanı ve kullanıcı sayısı yönüyle eriştiği rakamlar tercih edilebilirliği yönündeki başarısının kanıtıdır. Cadde üzerinde ve yakın çevresinde yer alan birçok restoran, kafe, bar, sinema, tiyatro, sanat galerileri ve mağazalar, alışveriş merkezleri, kamusal ve dini binalar, görsel ve mekânsal farklılaşmayı ve yoğun kullanımı desteklemekte bu yoğun kullanma turist akımı da dahil olmaktadır.

4.3. Anket Sonuçları

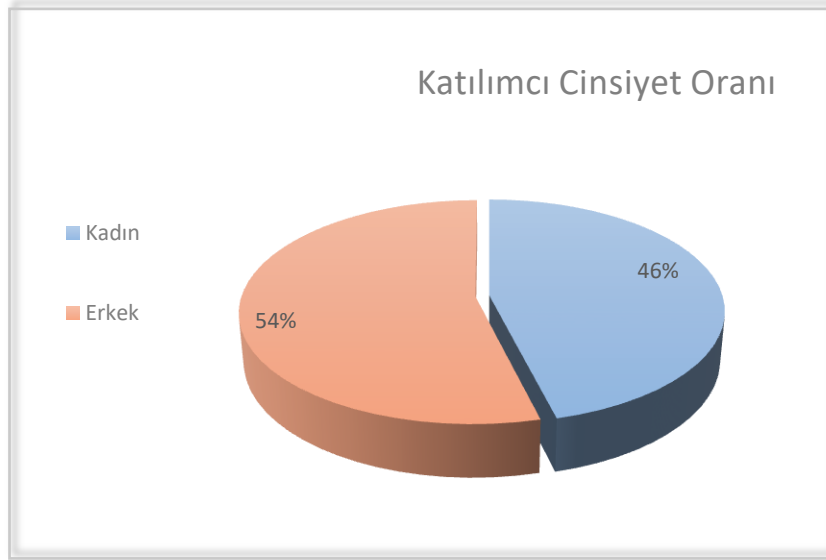
Çalışma alanı olan Cumhuriyet Caddesinde alan memnuniyetini ölçmek amacıyla yürüyüş yolu kullanıcılarına ve işyeri sahiplerine olmak üzere iki tür anket yapılmıştır. Gerekli hesaplamalar sonucu alandaki yayalardan ankete katılmak isteyenlerle toplam 250 adet anket çalışması yapılmıştır. İşyeri anket çalışması yapılırken hedef kitledeki birey sayısı az olduğu için örneklem sayısının tespiti formülü kullanılmamıştır. Caddede faaliyet gösteren işyeri sahipleriyle toplam 78 adet anket çalışması yapılmıştır.

Anket soruları kapsamında kullanıcılarla yapılan görüşmelerde katılımcılara sorulan sorular iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde bireyin kimliğinin tanımlanmasına yönelik olarak; cinsiyeti, yaş grubu, eğitim durumu soruları sorulmuştur. İkinci bölümde yaya bölgesindeki alan kullanımlarına yönelik soruların cevaplandırılması istenmiştir. Bu kapsamda anket caddenin gece ve gündüz kullanım amacını ve sıklığını belirlemeye yönelik soruları, ticaret, sosyo-kültürel alanların kullanımıyla ilgili soruları, yayalaştırma çalışması sonrası memnuniyet seviyesini belirleyici soruları, caddedeki zemin, kent mobilyalarını konfor, durumunu ve önerileri belirlemeye yönelik soruları, caddeye erişilebilirlik seviyesini ve otopark imkanlarını güvenlik durumunu çevresel etkilerin tespitini içeren soruları içermektedir (Ek-1).

Esnaf anketinde işyeri sahiplerini tanımlamaya yönelik cinsiyet, yaş grubu, eğitim seviyesi gibi sorular sorulmuştur. Yaya bölgesi memnuniyetlerini ölçmek amaçlı; hangi sektörde faaliyet gösterdikleri, yayalaştırma sonrasında müşteri, satış oranlarında artış olup olmadığı, servis hizmetlerini nasıl gerçekleştirdikleri, yayalaştırmadan memnun olup olmadıkları sorulmuştur (Ek-2).

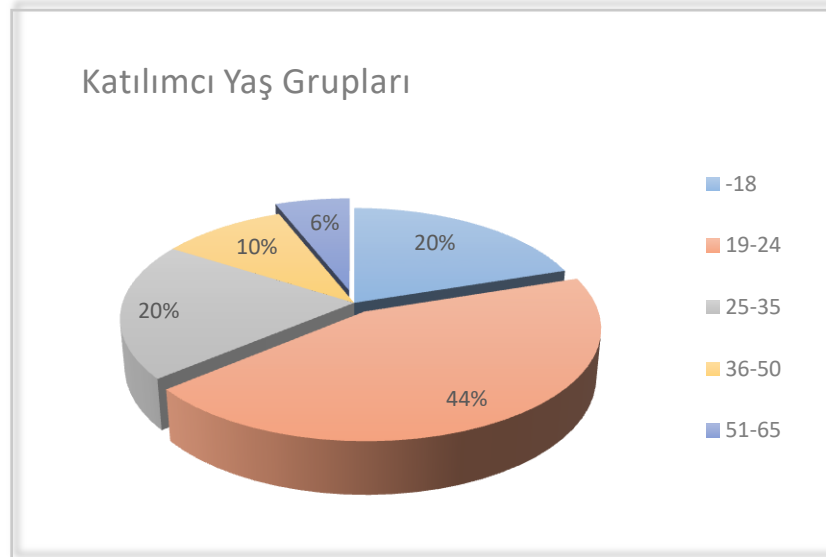
4.3.1.Yaya bölgesi kullanıcılarıyla yapılan anketlerin değerlendirilmesi

Anket çalışması yapılan kişilerin %46'sını kadın katılımcılar oluştururken %54'ünü erkek bireyler oluşturmaktadır (Şekil 4.22). Grafikten hareketle mekandaki kadın ve erkek kullanıcı oranlarının birbirine oldukça yakın olduğu ve değerlendirme alanının her iki cinsiyete de hitap ettiği sonucuna varabiliriz.



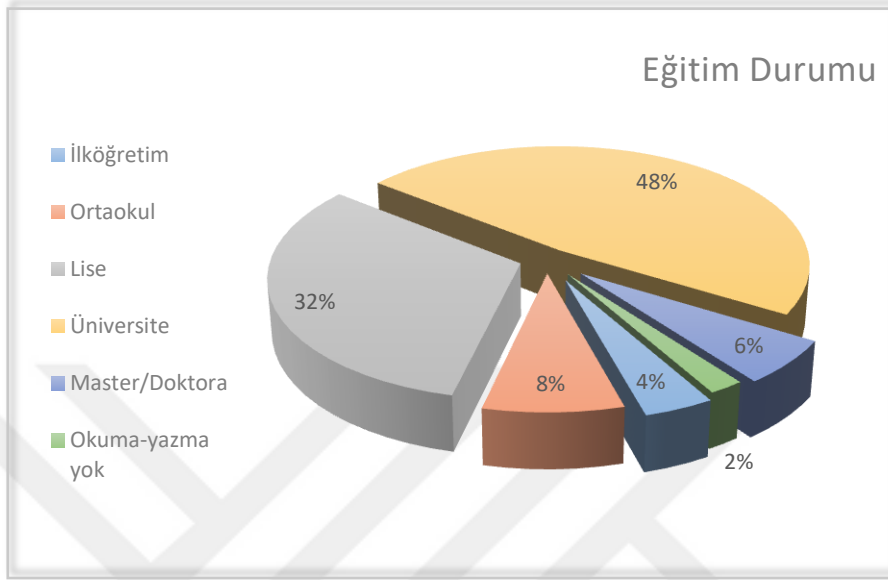
Şekil 4.22. Katılımcıların cinsiyet oranları (Orijinal).

Katılımcıların en küçüğü 16, en büyüğü 65 yaşında olup katılımcıların %44 gibi büyük bir oranını 19-24 yaş grubu oluşturmaktadır. Bunun yanında %20'ini 18 yaş altı katılımcılar, %20'sini 25-35 yaş grubu oluştururken, %10'ini 36-50 yaş grubu ve %6'lık kısmını da 51-65 yaş grubu oluşturmaktadır (Şekil 4.23). Yaya bölgesini kullanan profilin yarısına yakın kısmını oluşturan genç nesile karşın orta yaşlı kullanıcılar ve lise öğrencilerinin yürüyüş yolunu kullanım oranları da oldukça yüksektir.



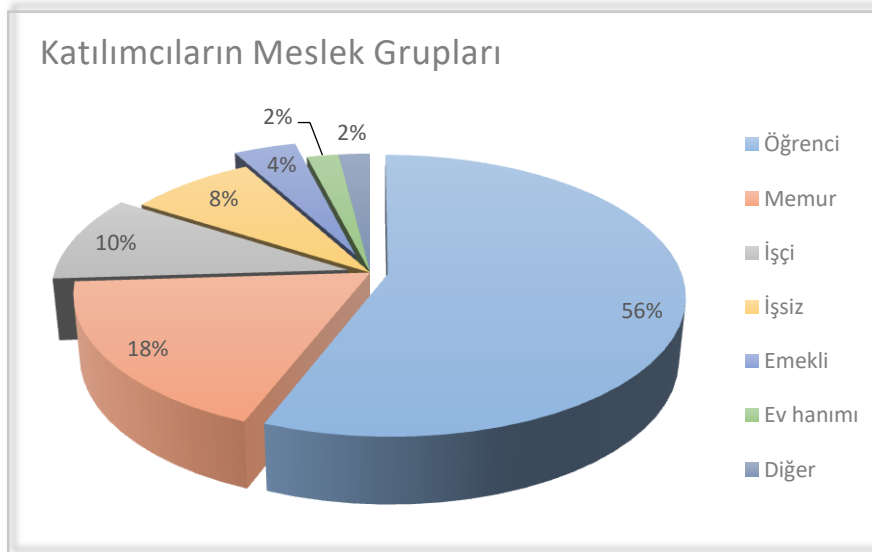
Şekil 4.23. Katılımcıların yaş gruplarına göre dağılımı (Orijinal).

Anket çalışmasına katılanların eğitim durumları Şekil 4.24’de incelendiğinde alanda bulunan okullarında etkisiyle üniversite ve lise eğitimi alan katılımcıların çoğunlukta olduğu görülmektedir. Katılımcıların %8’ini ortaokul mezunları oluştururken, %2’si okur-yazar olmayıp, %4’lük kısmını da master eğitimi almış ya da almakta olan bireyler oluşturmaktadır.



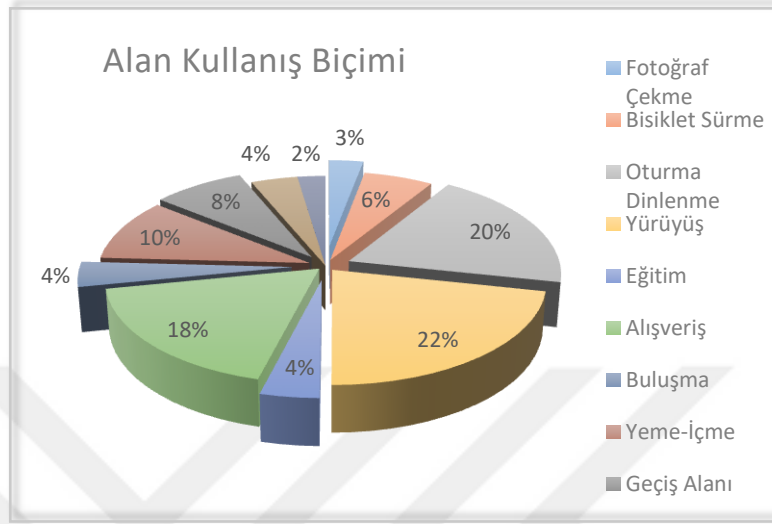
Şekil 4.24. Katılımcıların eğitim durumu (Orijinal).

Yapılan anket çalışmasına katılanların %56 gibi büyük bir kısmını alan çevresinde bulunan okullara paralel olarak öğrenciler oluşturmaktadır. %18’ini memurların oluşturduğu anket çalışmasının %8’ünü işsiz kesim, %4’ünü emekli ve %2’lik kısmını da ev hanımları oluşturmaktadır (Şekil 4.25).



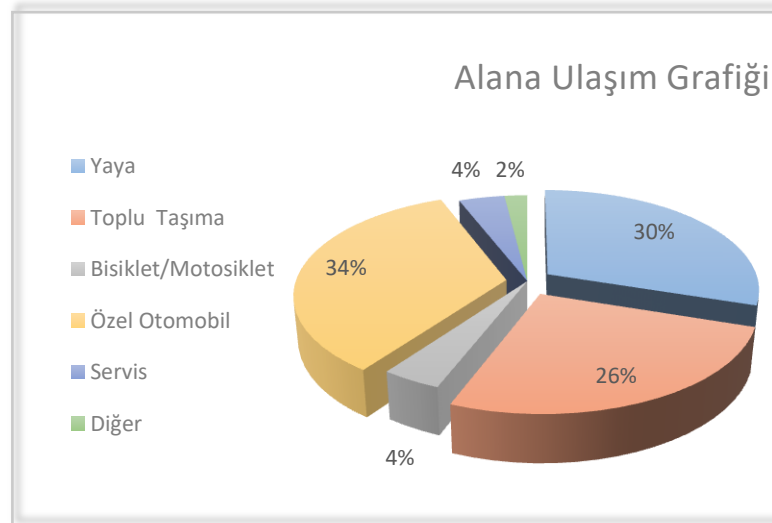
Şekil 4.25. Katılımcıların meslek grupları (Orijinal).

Katılımcıların verdikleri cevaba göre bölgeyi kullanım biçimleri Şekil 4.26'da verilmiştir. Yapılan anket sonuçlarından yola çıkarak alan kullanıcılarının çoğu alanı yürüyüş (%22), dinlenme (%20), alışveriş yapma (%18) gibi etkinlikler için kullanmaktadırlar. Bunun yanında alanın en az buluşma (%2) ve fotoğraf çekme (%3) için kullanıldığı görülmüştür.



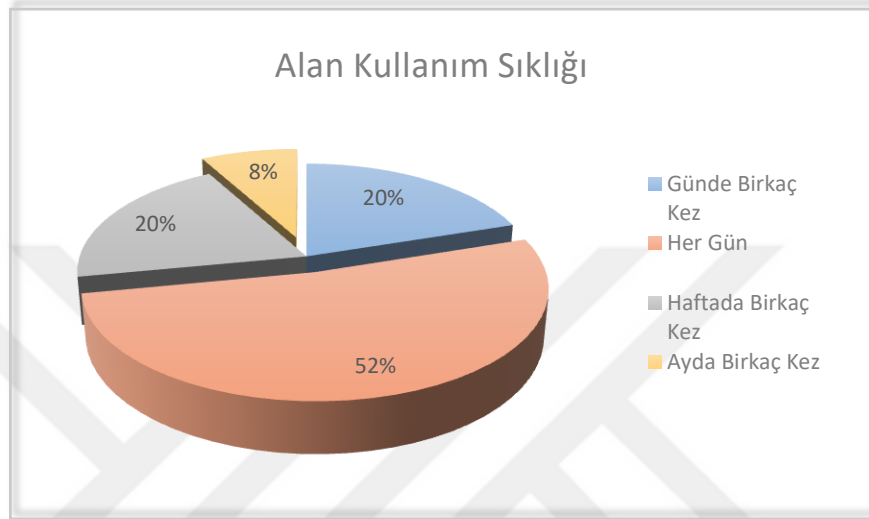
Şekil 4.26. Anket katılımcılarının yürüyüş alanını kullanım biçimleri (Orijinal).

Kent merkezinde ikamet edenler caddeyi genellikle yaya (%30) olarak ziyaret etmektedirler. Bunun dışında alan kullanıcıları çevre yerleşim birimlerinden yürüyüş yoluna farklı amaçlar için toplu taşıma, servis, özel araçlar gibi yollarla gelmektedirler. Alana gelenlerin %6'lık kısmını bisiklet ve motosiklet kullanıcıları oluştururken, yapım çalışmaları hala devam eden tramvay hattının da alan kullanıcılarının bölgeye ulaşımının kolaylaşmasına ve artmasına katkı sağlanması beklenmektedir (Şekil 4.27).



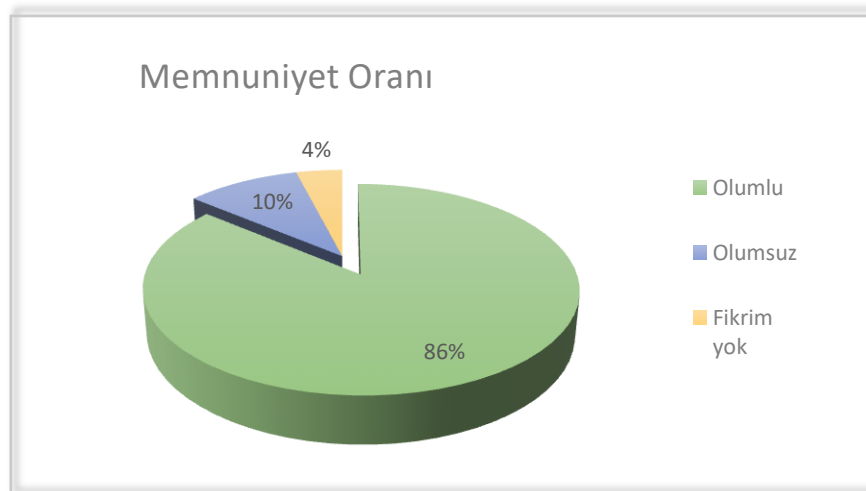
Şekil 4.27. Katılımcıların alana ulaşım biçimleri (Orijinal).

Yayalaştırılmış alana gelen kullanıcıların alanı ziyaret sıklığını ölçmek amacıyla sorulan “Caddeyi ne sıklıkla kullanıyorsunuz?” sorusuna katılımcılardan %52’si her gün caddeyi kullandığı yanıtını vermiştir. %20’lik kısmı günde birkaç kez yürüyüş yolunu kullandığını belirtmiştir. Katılımcıların %20’si haftada bir alanı kullandığını ve %8’i de nadiren alana geldiğini belirtmiştir (Şekil 4.28).



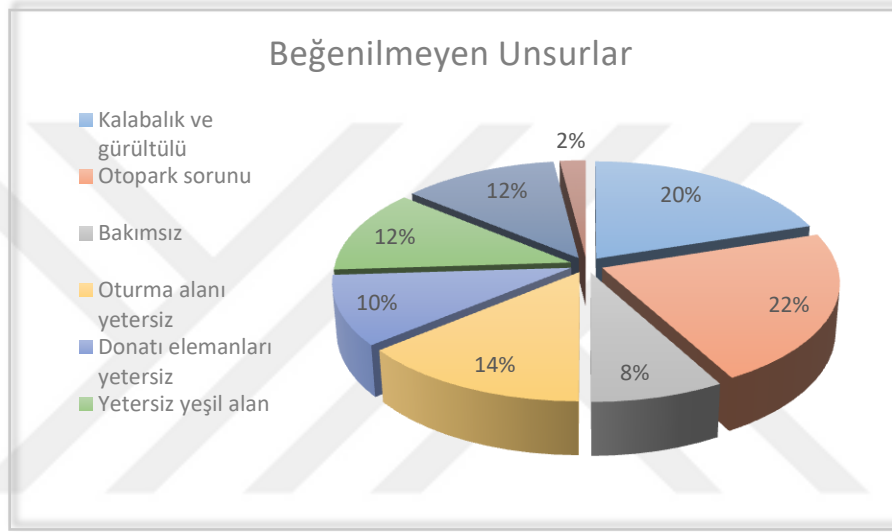
Şekil 4.28. Katılımcıların alan kullanım sıklığı (Orijinal).

Şekil 4.29’da ankete katılanların, yayalaştırmanın çevrenin fiziksel görünümüne olan etkisini oransal olarak göstermektedir. Katılımcıların %86 gibi büyük bir kısmı yaya bölgesinin çevreyi olumlu yönde etkilediği görüşünü bildirirken %10’luk kısmı alanın yayalaştırılmasının çevreyi olumsuz etkilediğini savunmaktadır.



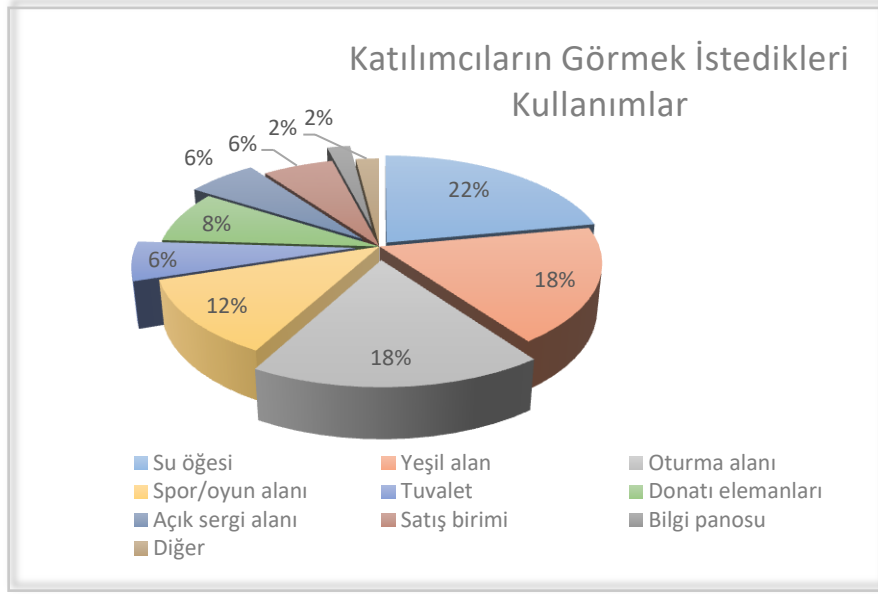
Şekil 4.29. Katılımcıların yayalaştırma memnuniyeti (Orijinal).

Ankete katılan bireylere yaya bölgesinde işlevsel ya da estetik açıdan beğenmedikleri unsurlar sorulmuş ve yanıt olarak katılımcıların %22’i alanda otopark sıkıntısı olduğu yanıtını vermişlerdir. %20’lik kısmı alanın kalabalık ve gürültüsünden şikayet ederken, %14’ü oturma alanlarını yetersiz bulmaktadır. Katılımcıların %12’si araç trafiğinden olumsuz etkilenmektedir. %10’luk kısım çöp kutusu ve aydınlatma elemanı gibi alanda bulunması gerekli temel donatı elemanlarını yetersiz bulmaktayken katılımcıların %8’u genel olarak yaya bölgesini bakımsız bulmuştur. %2’lik kısım ağaçlara konan kuşların yerleri ve oturma alanlarını pislettiğini ve bu durumdan rahatsız olduklarını belirtmişlerdir (Şekil 4.30).



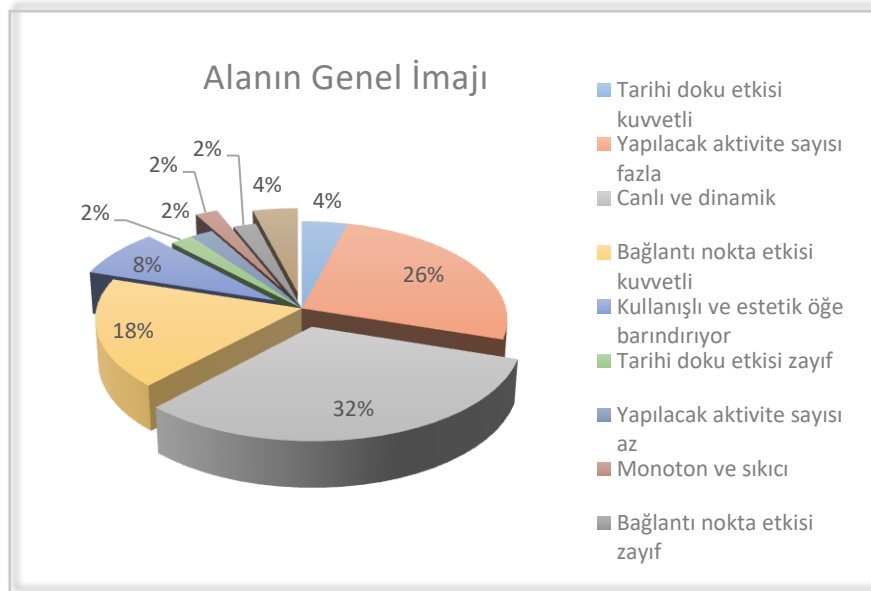
Şekil 4.30. Katılımcıların beğenmediği unsurlar (Orijinal).

Şekil 4.31’de ankete katılan kullanıcıların yürüyüş yolunda görmek istedikleri kullanımların oranları verilmiştir. Buna göre katılımcıların %24’ü su ögesini alanda görmek isterken, %17’si alanda oturma birimlerini ihtiyaç olarak görmektedir. Kullanıcıların %13’ü yaya bölgesinde spor/oyun alanları olmasını isterken diğer %13’ü yeşil alanları daha çok görmek istemektedir. %10’luk kısım gösteri alanı, %9’u açık sergi alanı, %7’si tuvalet, %4’ü bilgi/reklam panoları saatler gibi kullanımları görmek istemektedirler.



Şekil 4.31. Katılımcıların alanda görmek istedikleri kullanımlar (Orijinal).

Anket yapılan alan kullanıcılarının yürüyüş yolunun genel imajıyla ilgili görüşlerini öğrenmek amacıyla “Alanın genel imajıyla ilgili hangilerini söyleyebilirsiniz?” sorusu sorulmuş ve katılımcılardan %32’si alanı canlı ve dinamik bulurken %18’i alanın bağlantı etkisini kuvvetli bulmaktadır. %4’lük kısım kullanışlı ve estetik öğeleri barındırmadığı görüşünderken, %26’ü yürüyüş yolunda yapılacak aktivite sayısının fazla olduğunu savunmaktadır (Şekil 4.32.).



Şekil 4.32. Katılımcının alanın imajıyla ilgili yorumu (Orijinal).

Çalışma alanında yayalarla yapılan anket çalışması genel olarak değerlendirildiğinde:

- ❖ Alanda bulunan aydınlatma, çöp kutusu, döşeme elemanları gibi başlıca kullanılan donatı elemanlarının estetik açıdan alanla uyumsuz olduğu ve alanda yeterli sayıda bulundurulmadığı, mevcutta bulunanların bazılarının ise kullanılamaz halde olduğu saptanmıştır.
- ❖ Yürüyüş yolu konumu itibariyle aynı yönlü akan iki işlek araç yolu arasında bulunmaktadır. Alanda mevcutta bulunan çok yıllık bitkiler konumlarını korurken, ağaççık, çalı gibi küçük formlu bitkiler ve özellikle yer örtücüler alanda gerek insan faktörü gerekse bakımsızlık yüzünden deforme olmuşlardır. Ayrıca oturma birimlerinin arkasında insanların güvende hissetmesini sağlayan çalı formlu bitkiler kullanılmaması alan kullanıcılarında güvensizlik yaratmaktadır.
- ❖ Yürüyüş yolu boyunca hissedilen oturma birimi eksikliğinin yanında anket katılımcılarının en büyük şikayeti mevcutta bulunan oturma alanlarının açık olması sebebiyle yıl boyu ağaçlarda konaklayan kuşların pisliklerinin oturma alanlarına denk gelmesine ve var olan oturma birimlerinin yayalar tarafından kullanılamaz olmasına yol açmasıdır. Ayrıca oturma birimi olarak kullanılan bankların metalden yapılmış olması, hava koşullarından etkilenmesine ve her mevsim kullanılamaz olmasına neden olmaktadır.
- ❖ Yaya bölgesi kullanıcıları alanı yürüyüş yapmanın yanında alış-veriş yapmak, işe ya da okula gitmek, oturmak, dinlenmek, beklemek, buluşmak, ya da sadece başka bir yere geçiş yapmak, çevredeki kafelerde yemek yemek ya da bir şeyler içmek, bisiklet sürmek gibi farklı amaçlarla kullanılmaktadırlar. Bunun yanında ankete katılan bireylerden bazıları alanda havuz çeşme gibi su ögesini görmek istemektedirler. Bazı katılımcılar tuvaleti yürüyüş bölgesinde büyük bir eksiklik olarak görmektedirler. Ankete katılan yayalardan bazıları alanda bulunan satış birimlerini istemezken bazıları satış birimlerini yetersiz bulmaktadırlar. Genellikle genç kesim yürüyüş yolunu sıkıcı bulduklarını belirtmiş, açık sergi alanı, gösteri alanı gibi aktiviteler getirilerek alanın canlandırılabilceği görüşünü belirtmişlerdir.

- ❖ Alana yaya olarak gelen kullanıcılar dahil olmak üzere, özellikle otomobille alana gelenlerin en büyük şikayetlerinden birisi alandaki otopark sıkıntısıdır. Yürüyüş yolunun iki yanında zaten dar olan yolun kenarlarına park eden araçlar yüzünden trafik sıkışmakta ve bu durum sürücüleri olduğu kadar yayaları da mental açıdan rahatsız etmektedir. Alandaki otopark sıkıntısı yüzünden zaman zaman yürüyüş yoluna park etmeye çalışan araçlar bile görülmektedir.

Aşağıda Çizelge 4.2.'de anket sonuçlarına göre, cinsiyetin alandaki beğenilmeyen unsurlarla ilişkisi olup olmadığı incelenmiştir. Buna göre kadın katılımcılardan (%46) %28.7'si alanı kalabalık ve gürültülü bulmuşken %15'i alandaki otopark sıkıntısından rahatsız olduklarını belirtmişlerdir. Bunun yanında erkek katılımcılardan (%54) %27'si alandaki otopark sorunundan şikayet ederken %5'i alanı bakımsız bulmuştur. Test sonuçlarına bakıldığında cinsiyetle alanda beğenilmeyen unsurların arasında anlamlı farklılık tespit edilmiştir.

Çizelge 4.2. Cinsiyet ile alanda beğenilmeyen unsurlar arasındaki ilişki

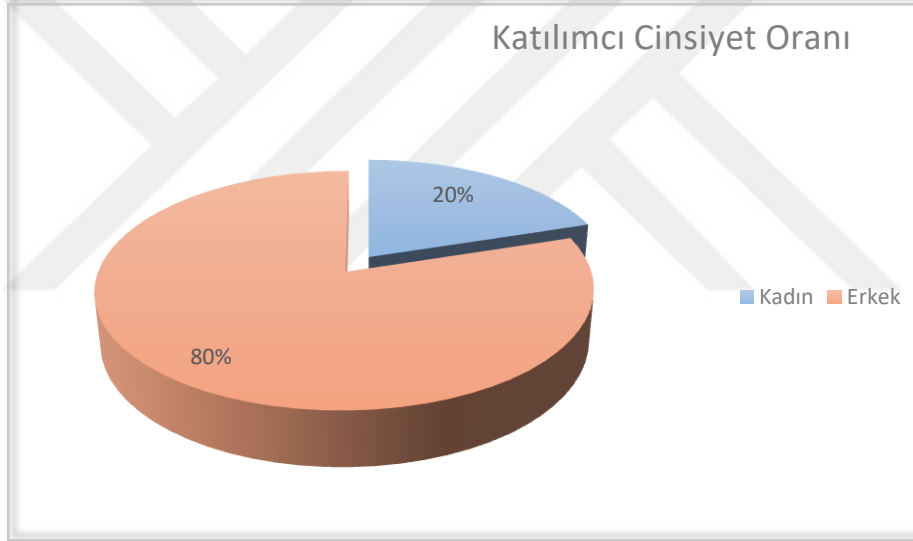
		Alanda beğenmediğiniz unsurlar								Total
		kalabalık gürültülü	otopark sorunu	bakımsız	oturma alanı yetersiz	donatı elemanı yetersiz	yeşil alan yetersiz	araç trafiği	diğer	
kadın	sayı	33	18	13	10	11	13	14	3	115
	Cinsiyet %	%28.7	%15.7	%11.3	%8.7	%9.6	%11.3	%12.2	%2.6	%100
	Alanda beğenmediğin unsurlar	%66	%32.7	%65	%28.6	%44	%43.3	%46.7	%60	%46
	toplam	%13.2	%7.2	%5.2	%4	%4.4	%5.2	%5.6	%1.2	%46
erkek	sayı	17	37	7	25	14	17	16	2	135
	Cinsiyet %	%12.6	%27.4	%5.2	%18.5	%10.4	%12.6	%11.9	%1.5	%100
	Alanda beğenmediğin unsurlar	%34	%67.3	%35	%71.4	%56	%56.7	%53.3	%40	%54
	Toplam %	%6.8	%14.8	%2.8	%10	%5.6	%6.8	%6.4	%0.8	%54
	sayı	50	55	20	35	25	30	30	5	250
	cinsiyet	%20	%22	%8	%14	%10	%12	%12	%2	%100
	toplam	20	%22	%8	%14	%10	%12	%12	%2	%100

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	19.665 ^a	7	.006
Likelihood Ratio	20.010	7	.006
Linear-by-Linear Association	1.111	1	.292
N of Valid Cases	250		

a. 2 cells (12.5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.30.

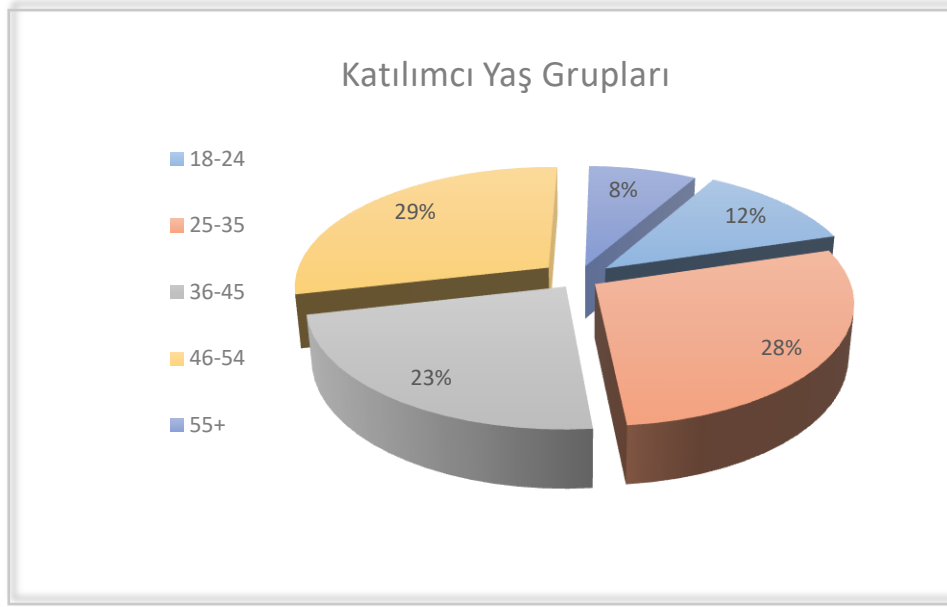
4.3.2. Yaya bölgesindeki esnafla yapılan anketlerin değerlendirilmesi

Şekil 4.33'te alan çevresindeki esnafla yapılan ankete katılanların cinsiyet oranı verilmiştir. Erkeklerin %80'luk oranla çoğunlukta olduğu anket çalışmasının %20'ini kadınlar oluşturmuştur.



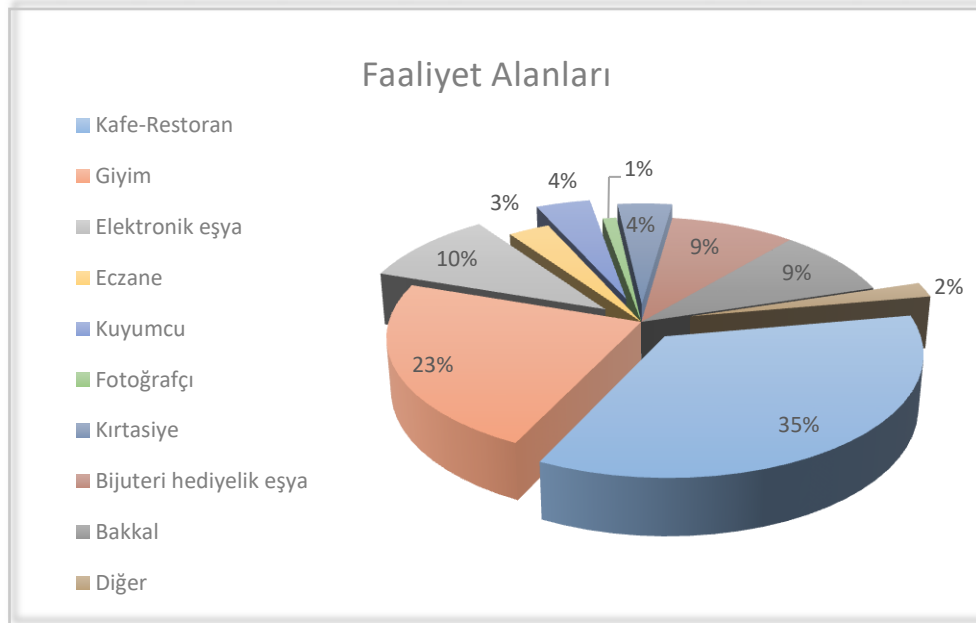
Şekil 4.33. Katılımcıların cinsiyet oranları (Orijinal).

Çalışma alanında esnafla yapılan ankette yaş oranları Şekil 4.34'de verilmiştir. Buna göre katılımcıların %23'ünü 36-45 yaş arası bireyler oluştururken, %28'ini 25-35 yaş grubu, %12'sisini 18-24 yaş ve %29'unu 46-54 yaş grup bireyler oluşturmaktadır.



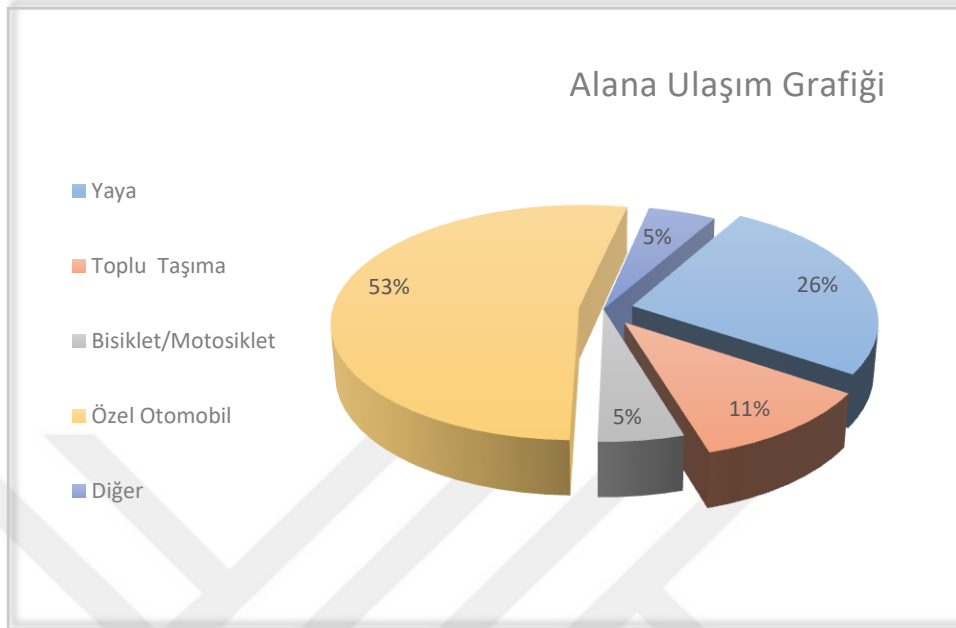
Şekil 4.34. Katılımcıların yaş gruplarına göre dağılımı (Orijinal).

Yapılan anket çalışmasında esnafın %35'i yeme-içme üzerine faaliyet göstermektedir. Katılımcıların %23'ü tekstil sektöründe satış yapmaktayken, %10'u elektronik eşya, %9'u hediyelik eşya, %9'u bakkal, %4'lük kısmını kırtasiye ve %3'ünü ise eczaneler oluşturmaktadır. Anket çalışmasını kabul eden katılımcılardan %4'ü kuyumcudur (Şekil 4.35).



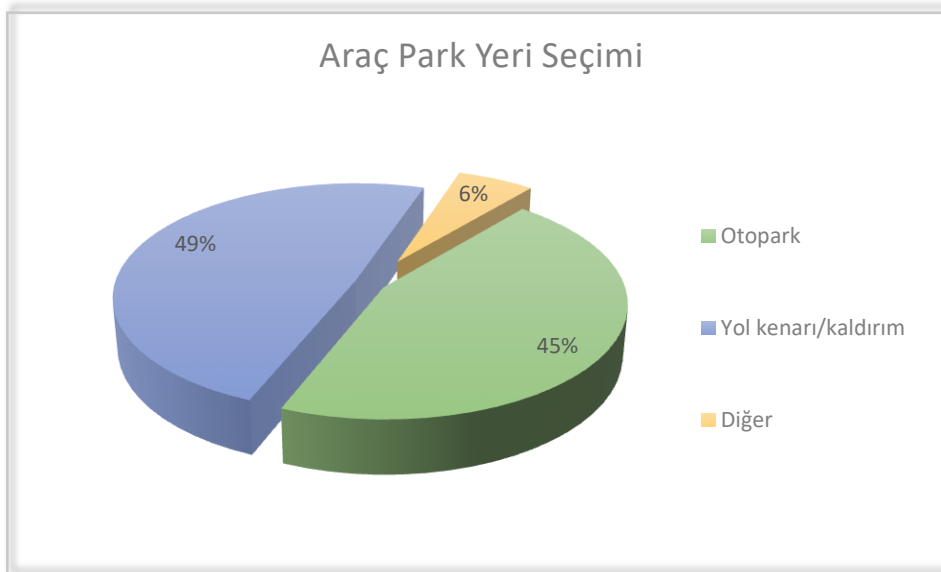
Şekil 4.35. Katılımcıların faaliyet alanları (Orijinal).

Anket çalışmasına katılan esnafların %53'ü alana gelirken özel otomobilini kullandığını belirtmiştir. %11'i toplu taşıma araçlarıyla alana ulaşımını sağlarken, %26'sı yaya ve %5'i de bisiklet/motosiklet kullanarak alana erişimini sağlamaktadır (Şekil 4.36).



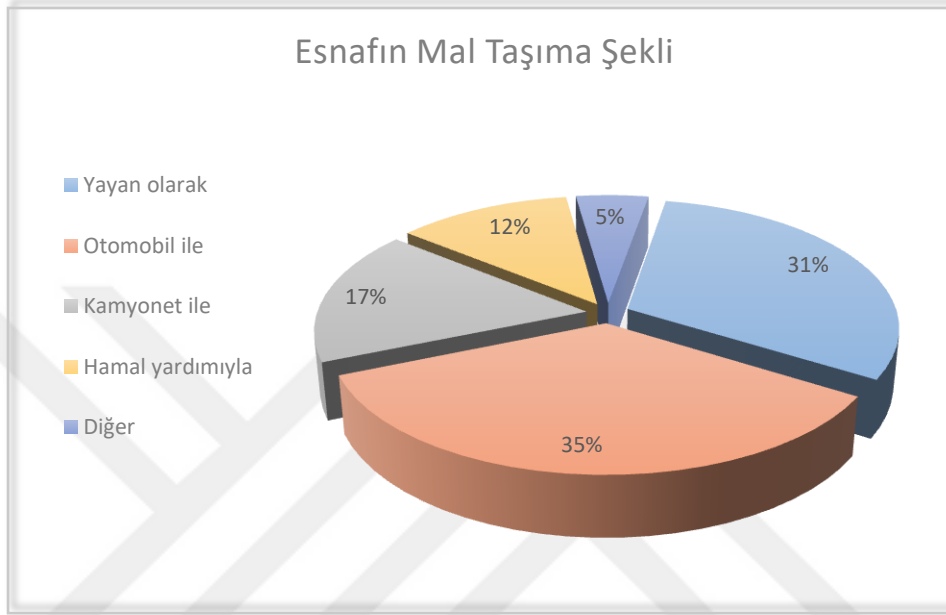
Şekil 4.36. Esnafın alana ulaşım grafiği (Orijinal).

Yapılan anket çalışmasında alana özel araçlarıyla gelenlere otomobillerini nereye park ettikleri sorusu yöneltilmiş ve katılımcıların %45'inin araçlarını otoparka, %49'unun kaldırım ve sokak aralarına, %6'sında diğer alanlara araçlarını park ettiği saptanmıştır (Şekil 4.37).



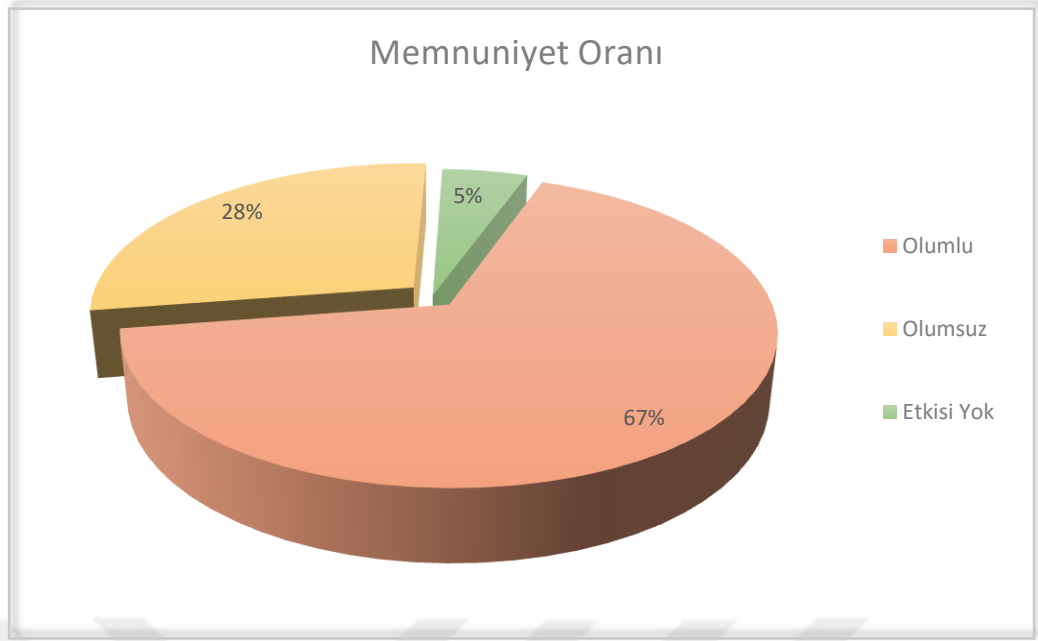
Şekil 4.37. Katılımcının aracını park etmek için seçtiği alanların grafiği (Orijinal).

Alandaki esnafın dükkanlarına malları taşıma sırasında kullandıkları yöntem sorulmuş ve cevap olarak %31'i yaya olarak, %35'i otomobil ile, %17'si kamyonet, %12'si hamal kullanarak %5'i ise diğer yöntemlerle mallarını dükkanlarına taşıdıklarını belirtmişlerdir (Şekil 4.38).



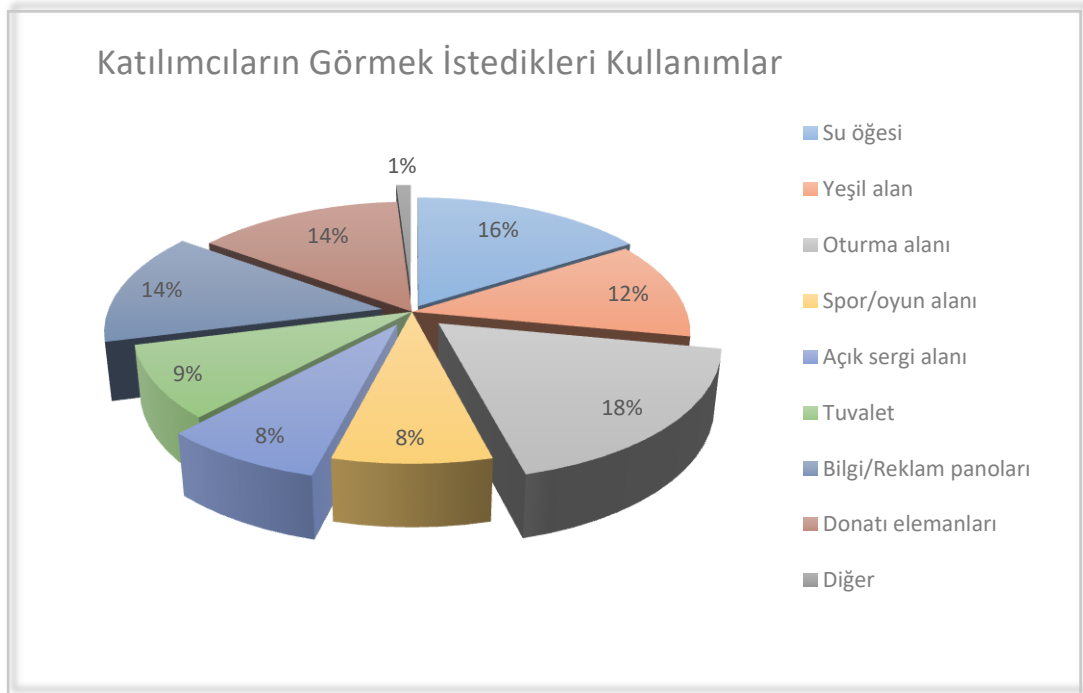
Şekil 4.38. İşyeri sahiplerinin işyerine mal taşıma şekli (Orijinal).

Şekil 4.39'daki grafikte de görüldüğü gibi ankete katılmayı kabul eden işverenlerden yayalaştırılmış bölgenin işyeri için olumlu etkisi olduğu görüşünü bildiren % 67'lik kesim yürüyüş yolunun insanları alana çekerek satışlarının artmasını sağladığını, yürüyüş yolu ile alanda genel olarak temizlik ve güvenliğin arttığını, yaya bölgesinin alanı canlandırdığı ve esnafa kar getirdiğini savunurken birey olarak işverenlerinde yaya yürüyüş yolunu kullanım sıklığının arttığı görüşünü bildirmişler bunun yanında % 28'lik kısım ise yaya yolunun müşteri sayısını azalttığını ileri sürmüş, ayrıca yürüyüş yolunun alanda gürültü kirliliğine neden olduğunu, otopark sorununun yaşanmasına yol açtığını, daralan araç yolunda trafik oluşturduğunu ve esnafın dükkanlarına mal taşıma sırasında büyük sıkıntılar yaşadığını savunmuştur.



Şekil 4.39. İşyeri sahibinin yürüyüş yolundan memnuniyet göstergesi (Orijinal).

Anket görüşmesi yapılan işyeri sahibi katılımcıların % 14'ü yürüyüş yolu içerisinde ve çevresinde bilgi/reklam panoları görmek istediğini, % 14'ü çöp kutusu, aydınlatma elemanı gibi donatı elemanlarını, % 12'si yeşil alanları, % 16'sı su ögesini, % 8'i spor alanlarını, % 9'u tuvalet alanlarını, %8'lik kısmı sergi alanı ve % 18'i alanda oturma alanlarını görmek istediğini belirtmiştir (Şekil 4.40).



Şekil 4.40. İşyeri sahiplerinin alanda görmek istedikleri kullanımlar (Orijinal).

İşyeri sahipleriyle yapılan anketler sonucunda oluşturulan çapraz tablolarla ki kare testleri yapılmış ve ikili ilişkilere bakıldığında eğitimin alanın genel imajıyla olumlu farklılık oluşturduğu tespit edilmiştir. Aşağıdaki 4.3.'ü çizelgesinden de anlaşılacağı gibi lise mezunu işverenlerin (%43.6), %26.5'i alanı canlı ve dinamik bulurken, %26.5'lik diğer kısım alanın tarihi dokusunun kuvvetli olduğunu savunmuştur bunun yanında %5'lik oranla katılımcılar alanın bağlantı noktası etkisini yaratmadığını belirtmişlerdir.

Çizelge 4.3. Eğitim ile alanın genel imajı arasındaki ilişki

		Alanın genel imajı								Total	
		tarihi doku kuvvetli	tarihi doku zayıf	aktivite fazla	aktivite az	canlı ve dinamik	monoton ve sıkıcı	Bağlantı kuvvetli	bağlantı zayıf		estetik değil
ilkokul	sayı	10	3	7	1	2	0	0	1	0	24
	eğitim	%41.7	%12.5	%29.2	%4.2	%8.3	%0	%0	%4.2	%0	%100
	Alanın genel imajı	%43.5	%50	%31.8	%16.7	%25	%0	%0	%33.3	%0	%30.8
	Toplam%	%12.8	%3.8	%9	%1.3	%2.6	%0	%0	%1.3	%0	%30.8
lise	sayı	9	2	9	2	5	2	3	2	0	34
	eğitim	%26.5	%5.9	%26.5	%5.9	%14.7	%5.9	%8.8	%5.9	%0	%100
	Alanın genel imajı	%39.1	%33.3	%40.9	%33.3	%62.5	%50	%100	%66.7	%0	%43.6
	toplam%	%11.5	%2.6	%11.5	%2.6	%6.4	%2.6	%3.8	%2.6	%0	%43.6
ün.	sayı	4	1	6	3	1	2	0	0	2	19
	eğitim	%21.1	%5.3	%31.6	%15.8	%5.3	%10.5	%0	%0	%10.5	%100
	Alanın genel imajı	%17.4	%16.7	%27.3	%50	%12.5	%50	%0	%0	%66.7	%24.4
	toplam%	%5.1	%1.3	%7.7	%3.8	%1.3	%2.6	%0	%0	%2.6	%24.4
master	Sayı	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	eğitim	%0	%0	%0	%0	%0	%0	%0	%0	%100	%100
	Alanın Genel imajı	%0	%0	%0	%0	%0	%0	%0	%0	%33.3	%1.3
	Toplam%	%0	%0	%0	%0	%0	%0	%0	%0	%1.3	%1.3
Total	sayı	23	6	22	6	8	4	3	3	3	78
	eğitim	%29.5	%7.7	%28.2	%7.7	%10.3	%5.1	%3.8	%3.8	%3.8	%100

Alanın Genel İmaji	%100	%100	%100	%100	%100	%100	%100	%100	%100	%100	%100
Toplam%	%29.5	%7.7	%28.2	%7.7	%10.3	%5.1	%3.8	%3.8	%3.8	%3.8	%100

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	42.991 ^a	24	.010
Likelihood Ratio	28.305	24	.247
Linear-by-Linear Association	7.189	1	.007
N of Valid Cases	78		

a. 30 cells (83.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .04.

4.4. Çalışma Alanına Yönelik Öneri Peyzaj Projesi

4.4.1. Sürvey çalışması

Çalışmanın amacına yönelik geliştirilen peyzaj projesi için öncelikle alan etüd edilmiştir. Bu kapsamda yapılan ön çalışmaların ardından alana gidilerek ölçümler yapılmış, fotoğraflar çekilmiş, cadde ve çevresindeki kullanımlar irdelenmiş, yürüyüş yolunda bulunan bitkiler tespit edilmeye çalışılmış, alanın mevcut durumu tüm detaylarıyla ortaya koyulmuştur. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nden alınan imar planı altlık olarak kullanılarak ve elde edilen tüm veriler Autocad programıyla paftaya işlenmiş, detaylar lejantta belirtilmeye çalışılmıştır. Sürvey çalışması daha iyi incelenebilmesi için iki pafta halinde Ek-3'te verilmiştir.

4.4.2. Alan analizi

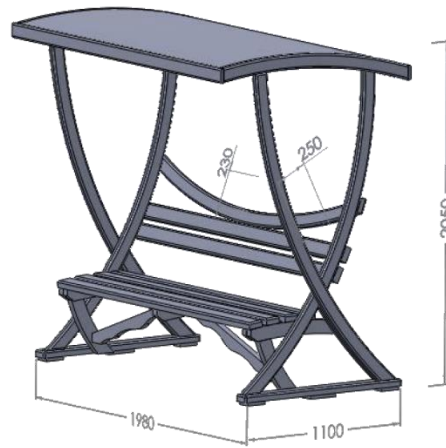
Bu aşamada alanı tanımlamaya yönelik yaya bölgesinde bulunan kullanımlar belirlenmiş, belirlenen kullanımlar alan analizi paftasına işlenmiştir. Alana analizi çalışması iki pafta şeklinde Ek-4'te gösterilmiştir. Alan analizi çalışması sonunda yaya bölgesi çevresinde yeme içme, giyim gibi çeşitli ticari alanların çoğunlukta olduğu görülmektedir. Konut alanlarının yanında kurumsal binaların, dini ve tarihi yapıların, eğitim alanlarının, parkların, hastane, poliklinik gibi tesisler mevcuttur. Bu alanlar yürüyüş yolunun kent içindeki

çekiciliğini arttırmakta, farklı kullanıcı profilleri tarafından alan kullanım yoğunluğunda etkili rol oynamaktadır.

4.5.3. Avan proje

Sürvey ve alan analizi çalışmaları sonucu, alana dair elde edilen olumlu olumsuz tüm veriler incelenmiş, yayalar ve işyeri sahipleriyle yapılan anketler sonucunda kullanıcı görüşleri alınarak yaya bölgesindeki sorunlar tespit edilmiş ve gerekli değerlendirmeler yapılmıştır. Elde edilen tüm bulgular sonucunda alan kullanımına dair yürüyüş yolunda tespit edilen sorunları gidermek amacıyla tasarımsal öneriler getirilmeye çalışılmıştır. Yürüyüş yolu için geliştirilen öneri projesiyle amaç kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayabilmelerinin yanında kent içinde huzur bulabilecekleri alan yaratmaya çalışmaktır. Geliştirilen avan proje daha iyi anlaşılması açısından dört pafta şeklinde ele alınmıştır (Ek-5).

- ❖ Yürüyüş yolu genelinde oturma alanlarının yetersizliği dikkat çekmektedir. Var olan oturma birimleri kullanılan materyal bakımından güneşten etkilendiği için kullanıcılara olumsuz etki etmektedir. Kullanıcı yorumları da dikkate alındığında alanda mevcut olan oturma birimlerinin uygun yerde bulunmamasından dolayı kuşların pisliklerine maruz kaldıkları ve kullanılmadıkları tespit edilmiştir. Buradan yola çıkarak tasarımda alanın yürüyüş yolu boyunca yeterli olabilecek sayıda alanın uygun görülen bölümlerine açık ve kapalı banklar koyularak kullanıcılara dinlenme imkanı sağlanmaya çalışılmıştır (Şekil 4.41). Yaratılan oturma mekanları bitkisel tasarımla desteklenerek kullanıcılara güven duygusu vermesinin yanında alanın estetik görünümünü arttırması hedeflenmiştir.



Şekil 4.41. Alanda kullanılan kapalı oturma alanı (Url-21).

- ❖ Tasarımda genel olarak cadde boyunca kilitli parke taşı ve bunun yanında yürüyüş yolu boyunca uzanan bisiklet yolunda epoksi zemin kaplamanın kullanımı uygun görülmüştür. Ayrıca tasarımda oluşturulan serbest yeşil bölgelerde doğal kayrak taşı kullanılmıştır.
- ❖ Çöp kutusu (Şekil 4.42), aydınlatma elemanı (Şekil 4.43) gibi donatı elemanlarının alanda ihtiyacı karşılayabilecek şekilde, çalışma alanının uygun yerlerinde kullanımı amaçlanmıştır. Kullanılan materyalin kalitesinin olduğu kadar alanla uyumunun da önemi büyüktür.



Şekil 4.42. Çöp kutusu örneği (Url-22).



Şekil 4.43. Aydınlatma elemanı örneği (Url-23).

- ❖ Yürüyüş yolu boyunca her türlü kullanıcıya hitap edebilecek farklı kullanımlar oluşturulmaya çalışılmıştır. Sergi alanı, gösteri alanı, oyun alanı gibi kullanımların yanında satış birimlerinin yayalara engel oluşturmasını ve alanın estetik yapısını bozmasını önlemek amacıyla yürüyüş yoluna kapalı stand alanı da yapılmıştır.
- ❖ Kullanıcı görüşleri de dikkate alınarak hem alana hareket getirmesi hem de kent içinde insanlara huzur verebilecek mekanlar oluşturulması amacıyla alanda süs havuzları oluşturulmuştur. Mevcutta bulunan tarihi çeşme korunmuş döşeme elamanlarıyla ön plana çıkartılmaya çalışılmıştır.
- ❖ Alanda mevcutta bulunan yıllık ağaçlar korunmuş tasarımı destekleyici bitkiler kullanılmaya çalışılmıştır. Seçilen bitkilerin alanın ekolojik yapısına uyumuna dikkat edilmiş, yaya bölgesiyle bütünlük oluşturması hedeflenmiştir.

5. SONUÇ

Giderek artan nüfusla orantılı olarak taşıt sayısı ve trafik yoğunluğu da artış göstermektedir. Bu durum yayaların hareketlerini ve özgürlüğünü kısıtlamaktadır. Yapılaşmanın ve çarpık kentleşmenin de artmasıyla yayaların ortak yaşam alanları azalmakta ve gün geçtikçe yayalar için düzenlenmiş özel mekanlara ihtiyaç duyulmaktadır.

Kentsel planlama kapsamında çevresi ile bir bütün olarak ele alınması gereken yaya bölgeleri kavramı, kentin mimari yapısını bozmadan, taşıt trafiğinin kontrol altına alındığı ve yalnız yaya trafiğine açık olan, insanların sosyal, kültürel, dini, ticari v turistik ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri kamusal mekanlar olarak ortaya çıkmaktadır.

Kamusal alanların planlanmasında yaya, her zaman başlangıç noktası olarak düşünülmelidir. Kamusal alanlar, her yaştaki yayanın, engelli bireylerin güvenliğini sağlayacak şekilde tasarlanmalı, gerekli hizmet ve tesislerle donatılması gerektiği unutulmamalıdır (Çermikli 2009).

Günümüzde, kentsel planlama, kentsel tasarım ve uygulama çalışmaları değerlendirildiğinde halen motorlu araç ulaşımının, yaya ulaşımından öncelikli ele alındığı görülmektedir. Yayalara yönelik yönetmelik ve düzenlemeler büyük kentlerimizin çoğunda ya hiç yok ya da çok yetersizdir. Kentsel ulaşımda yayalara ve yayalaştırma uygulamalarına gereken önem bir an evvel vermeye başlanmalıdır.

Çalışma kapsamında İzmit kentinde taşıt trafiğinin ve yaya hareketlerinin en yoğun olduğu alanlardan biri olan Cumhuriyet ve Hürriyet Caddeleri boyunca uzanan yaya yürüyüş yolu incelenmeye değer bulunmuştur. Cumhuriyet Caddesi ve çevresindeki mekan kullanım biçimleri ve amaçları, kullanıcıların mekanı nasıl algıladıkları, alanın kullanıcı ihtiyaçlarını ne ölçüde karşıladığı, kullanıcı tercihlerin belirlenmesi ve memnuniyetin ölçülmesi ile yayaların alanda hareketlerini kolay gerçekleştirip gerçekleştiremedikleri gerek gözlemsel yöntemlerle gerekse hem yaya hem de esnafı yapılan anket çalışmalarıyla saptanmaya çalışılmıştır. Elde edilen bütün veriler ışığında araştırma alanının tasarımındaki sosyal, psikolojik ve davranışsal boyut incelenerek, mevcut planlama ve tasarım eksiklikleri belirlenmiş ve çözüm önerileri örnek projeye ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

Dünya'dan seçilen çeşitli çağdaş kent merkezi örnekleri değerlendirildiği zaman, bu yaya bölgelerinin yasal sorumluluklarının çözülmüş olduğu, insan ihtiyaçları açısından kullanımlarının doğru tanımlanmış olduğu, mevcut tarihsel yapılarını ön plana çıkararak, süregelen bakım çalışmaları ile temiz bir çevreye sahip, sosyal ve kültürel aktivitelerin, dinlenme alanlarının yoğunlukta olduğu yaşanılabilir birer mekan olduğu açıkça görülmektedir. Ancak, ülkemizdeki örnekler genel olarak değerlendirildiğinde ise, kentsel planlama kapsamında insanların ihtiyaç duydukları çevrenin planlama ve uygulamasını yapması gereken kurumlar hala yaya bölgelerinin günümüzdeki ve gelecekteki önemini kavramamış durumdadırlar. İnsan ihtiyaçları örneklerin çoğunda göz ardı edilerek tasarlanan, çoğu bakım çalışmalarının belediyeden belediyeye değişiklik göstermekle birlikte sosyal ve kültürel aktivitelerinin kalitesizliği ile insanları eğitmeyen bölgeler olduğu gözler önüne serilmektedir.

Sonuç olarak; trafik ve çevreyi yeniden düzenleme ihtiyacı ile yayanın ve yürümenin önemi zorunlu olarak karşımıza çıkmaya başlamıştır. Halkın da talebi kapsamında, yaya bölgelerinin kent planlamalarında artarak yer almaya devam edeceği öngörülmektedir. Ülkemizde yayalaştırılması yapılacak alanlarda deneyimli peyzaj mimarları, tasarımcılar, mimarlar, mühendisler ve tüm yan disiplinler ile birlikte çalışılmalıdır. Yaya bölgesinde kullanıcıların davranışları, istekleri ve gereksinimleri göz önüne alınmalıdır. Ayrıca tasarımcılar kullanıcıları eğitecek, bilgilendirecek bir planlama yapmalıdır. Bu planlamalar yapılırken sert ve kati kurallar koyulmalı, uygulama öncesi ve sonrası yapılması gereken aşamalar ayrıntılı olarak belirlenmeli ve sıkı denetimler yapılmalıdır. Böylece yaya bölgelerimiz gerçek amaçlarında ve dünya örneklerinde de olduğu gibi işlev göreceklerdir.

6. KAYNAKLAR

- Akesen, A., 1978, Türkiye'de Ulusal Parkların Açık hava Rekreasyonu Yönünden Nitelikleri ve Sorunları (Örnek: Uludağ Milli Parkı), İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Yayınları, İstanbul.
- Aksoy Y. 2006. Landscape Design. Basılmamış Ders Notları, Bahçeşehir Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, 82 s.
- Aksoy Y. ve Sunar P, 2008, Yaya Yolları İçin Kaplama Malzemeleri, Dizayn Konstrüksiyon, 275, 72-75.
- Altınçekiç, M., 1997. "Ankara Bahçelievler 7. Caddede Yaya Zonu Düzenleme Olanakları Üzerine Bir Araştırma" Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Altunbaş U., 2006, Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, G.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Anılsın F., 2001, Ürün Kullanıcı İlişkileri Açısından İstanbul'da Kent Mobilyaları, 1. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu, 9-10-11 Mayıs 2001 İBB, İstanbul, İSTON, S:113-130.
- Anonim 2004. <http://www.planlama.org/index.php>
- Anonim 2017, <http://www.greeceathensaegeainfo.com/h-maps/greek-mainland/map-athenian-agora.htm> (Erişim tarihi: 16.01.2017)
- Appleyard D., 1981, Liveable Streets, University of California Press, Berkeley, Los Angeles.
- Aru, Kemal A., 1965. "Yayalar ve Taşıtlar, Şehir Dokusundaki Yeni Ulaştırma Düzenleri" İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
- Ateş, T. 1991. Geçmiş Dönemlerin Yaşam Biçimine Olan Özlemin Bir Anlatımı: Yaya Bölgeleri. Peyzaj Mimarlığı Dergisi.
- Bayraktar U., 1997, Ticaret Ağırlıklı Arterlerin Peyzaj Tasarımında Yeni Boyutlar ve Tunalı Hilmi Caddesinde Yorumlanması, Yüksek Lisans Tezi, A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Beyazıt E., 2007, Kentsel Yaşanabilirliği Artıran Yaya Mekanlarının Türlerarası Ulaşım Sistemi İçinde İrdelenmesi: Kabataş Örneği, Yüksek Lisans Tezi, G.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Birol G., 2007, Balıkesir Kent Merkezinde Yaya Ol(ama)mak, Megaron Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Dergisi, Ocak 2007, 5-9.

- Brambilla, R, Longo, G, 1977 “For pedestrians only planning, design and management of traffic free zones”, Whitney Library Of Design, New York, 63-75.
- Clawson M. and Knetsch, J.L., 1966, Economics of Outdoor Recreation, USA.0-8018-1302-6.
- Çağlar, T.N., 1992. Konut Alanları ve Alışveriş merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerinde Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara.
- Çakıroğlu, İ., 2012.,”Tarihi Yarımada’nın Yayalaştırılmasının Bölgedeki Yayalar Ve Yerleşik Esnafa Etkilerinin Değerlendirilmesi”, Yüksek Lisans Tezi, İst.
- Çalışkan, M., 2011 “Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekanlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi Ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Çermikli, B., 2009. “ Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı Ve Çevresi Örneği” Yüksek Lisans Tezi, İst.
- Çınar H.S., 2007, Yaya Bölgeleri ve Meydan Tasarım İlkeleri, Lisansüstü Ders Notları, İstanbul.
- Çoşkun, A., 2016, Kocaeli İlindeki Kent İçi Raylı Sistem Projelerinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Çöl D., 2004, Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Ğ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Çubuk K, M., 1991, Kamu Mekanları ve Kent Tasarımı, 1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul, M.S.Ü. Matbaası, 15-17.
- Demir, S., 1999. Yaya Bölgelerinin Kent İçin Önemi, Kente Katkıları ve Ankara’da ki Yaya Bölgelerinin İncelenmesi. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara
- Demir, Ü. 2008, Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği, Mustafa Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Demirel T., 2008, Kent Meydanları Yer Seçimine Metolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Döllük G., 2005, Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Ğ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Francis, M., 1991, The Making of Democratic Streets, Public Streets For Public Use, (Ed:

- A.V. Moudon), Part: 1-Page: 23-40, Columbia University Press, New York.
- Fanuscu E.M., 1998, Yaya Bölgeleri, Peyzaj Mimarlığı Dergisi, (TMMOB Peyzaj Mimarlığı Odası İstanbul Bölge Şubesi Yayını), 3, 10-17.
- Gehl, J. 1987. The Life Between Buildings: Using Public Space, New York.
- Gehl, J., Gemzoe, L., 2001: New City Spaces, Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Giritlioğlu, C., 1991: Şehirselsel Mekan Öğeleri ve Tasarımı, İTÜ, İstanbul
- Gülgenç, İ. 1998. Ulaşım Planlaması. Özsan Matbaacılık Sanayi ve Tic. Ltd. Şti. Bursa.
- Gültekin, B., 2007.. Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Adana
- Gültiken., T., 2010., “Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekanda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul – Beyoğlu / İstiklal Caddesi Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- İnceoğlu, N., İnceoğlu, M., Şener, H. ve Yıldızcı, A.C., 1991, Kamu Mekanları Tasarım İlkelerinin Örneklerle İrdelenmesi, 1. Kamu Mekanları Tasarımı Ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul.
- Kalkancı., S, 2007., “Yaya Yolu Güzergahındaki Yeme-İçme Mekanlarına İlişkin Karşılaştırmalı Bir Analiz Ve Nişantaşı Bölgesi İçin Bir Kentsel Tasarım Önerisi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kavi F., 2003, İstanbul’daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Keleş, R, 1980. “Kent bilim terimleri sözlüğü”, Türk Dil Kurumu Yayınları, Senis Basımevi, Ankara, 188
- Krier., 1988, Architectural Composition, 1st Ed., Rizzoli International Publications, Newyork-
USA, 0-8478-0965-X.
- Kuntay, O., 1994. “Yaya mekanı”, Ayıntap Yayıncılık, Ankara, 12, 24, 25.
- Kuntay, O., 2008. Yaya Mekânı, Gazi Üniversitesi Vakfı, İlke Yayınevi 2. Baskı, Ankara.
- Kurt Z., 2010. “Eskişehir Kent Merkezi Yaya Mekanlarının Kentsel Tasarım Açısından İrdelenmesi, Bartın Üniversitesi, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Bartın
- Moudon, A.V., 1991. “Public streets for public use”, Columbia University Press, New York, 32.

- Mumford L., 2007, Tarih Boyunca Kentler: Kökenleri, Geçirdiği Dönüşümler ve Geleceği, (Çev: G. Koca ve T. Tosun), Ayrıntı Yayınları, İstanbul, 9755392769
- Neill M. J., 2002. "City of abbotsford: establishing greenways criteria", Master Of Urban And Rural Planning, Dalhousie University, Halifax, Nova Scotia, 21.
- Orhon, A.V., 2004, Kişisel Bir Perspektiften Konak Meydanı'na Bakışın Düşündürdükleri, Ege Mimarlık, 2(50), 54-56.
- Ökten, N. ve Sancar, C., 2004, Kentsel Donatılar-Ulaşım, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, (Hız: Ş. Aydemir, S.E. Aydemir, D.Ş. Beyazlı, N. Ökten, C. Sancar, M., Özyaba ve Y.A. Türk), Bölüm: 6-Sayfa: 141-188, Akademi Kitabevi, Trabzon, 975-95396-7-5.
- Özaydın, G., Erbil, D., Ulusay, B.,1991, Kamu Mekanları Tasarımının Tamamlayıcı olarak Bildirişim Öğeleri "İstiklal Caddesinde Reklam ve Afiş Panoları ile İlgili Bir Araştırma", 1. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, 15-16 Mayıs 1989 M.S.Ü., İstanbul, MSÜ Matbaası, 63-67.
- Özdemir, A., 2001. Ankara Kent Meydanlarında Yayalaştırma Olanaklarının Geliştirilmesi Üzerine Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Özkal, A. 1990. Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- Özkan, Ü., 1998. Konya Tarihi Kent Merkezinde Yayalaştırma Koruma İlişkisinin Kurulması Üzerine Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Özşule, Z. ve Çağlayan A.Y., 2001, Kent Tasarımında İşaret Levhalarının Kullanımının İstanbul Tarihi Yarımada Örneğinde İrdelenmesi, I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu, 9-10-11 Mayıs 2001 ĞBB, İstanbul, ĞSTON, 381-399.
- Postalcıoğlu, O., 2009., "Yayalaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Ekonomik, Fiziksel Ve Çevresel Etkileri Adapazarı Çark Caddesi Örneği" Yüksek Lisans Tezi, Ankara
- Pehlivan, İ. 2015. Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Düzce.
- Perçin, H. Ve Yılmaz Ö., 2001. Yaya Bölgeleri. TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, 3s, Ankara
- Renda Y., 1996, Şehir ve Ulaşım, Bilim Teknik Dergisi, 349, 20-26.
- Rubenstein, H.M., 1992. "Pedestrian Malls, Streetscapes, And Urban Spaces", John Wiley & Sons Inc. New York, 23

- Sato M., 1992, Community Design: Elements of Modern Environmental Landscape and Signage, Graphic-Sha Publishing Co., Ltd., Tokyo.
- Suher, H., Ocakçı, M., Akkal, L.B., Karabay, H., 1992. "Kent içi ulaşımında yayalaştırma ve kentleşme ilişkileri", İstanbul 2. Kent içi Ulaşım Kongresi Bildiriler Kitabı 16-18 Aralık 1992, İstanbul, 184-189
- Şenkaynak., P., 2010, Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Önemi Ve İstanbul'daki Bazı Örneklerin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İst.
- Şişman E.E. ve Etli, B., 2007, Tekirdağ Kent Merkezindeki Yaya Bölgelerinin Belirlenmesi ve Projelendirilmesi, Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi, 4(3): 327-338.
- Şişman E.E. ve Yetim, L., 2004, Tekirdağ Kentinde Donatı Elemanlarının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi, Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 5(1), 43-51.
- Teziş, S. 1994. Şehir Merkezlerinde Yaya Alanları, M.S.Ü., F.B.E., Yüksek Lisans Tezi, İstanbul
- Tibet, D., 2005. 19. Yüzyıldan Günümüz Dönemine İzmir'de Yaşanan Sosyal, Ekonomik Değişimler Çerçevesinde Konak Meydanı'nın Geçirdiği Evrelerin İncelenmesi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- TMMOB Kızılay Kent Merkezi Çalışma Grubu, 2004., Kızılay'da Yayalar ve Yaya Ulaşımı, Sorunlar, Sebepler ve Süreçler, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Ankara
- Top, N., 1990, Bir Ulaşım Türü Olarak Yaya ve Yaya Mekanları Üzerine Düşünceler, Planlama.
- TS-12127 1997. Şehiriçi Yollar - Raylı Taşıma Sistemleri Bölüm 1: Yeraltı İstasyon Tesisleri Tasarım Kuralları, Türk Standartları Enstitüsü, Ankara
- Tümer, G., 2007, İnsanlar, Kentler ve Meydanlar, Mimarlık, 44 (334), 22-28.
- Untermann, R.K., 1991, Can We Pedestrianize The Suburbs, Public Streets For Public Use, (Ed: A.V. Moudon), Part: 2-Page: 123-132, Columbia University Press, NY.
- Uzun İ., 2006, Kamusal Açık Mekan: Kavram ve Tarihe Genel Bakış, Ege Mimarlık Dergisi, Sayı 2006/4-59, İzmir.
- Ürgenç, S. İ., 1990, Genel Plantasyon Ve Ağaçlandırma Tekniği, İstanbul Üniversitesi Rektörlük Yayını, İstanbul
- Yalçınkaya, F. 2007. Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi. Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi. Ankara.
- Yalvaç M., 2009, Kentsel Yaya Hareketi Devamlılığında Yaya Geçitleri, Yüksek Lisans Tezi,

İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü.

- Yıldırım, A. 2007. İstanbul'da Yayalaştırma Projelerinin Farklı Kullanıcı Grupları Üzerinde Yarattığı Etkilerin Karşılaştırmalı Analizi, Yıldız Teknik Üni. Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Bölge Planlama Ana bil i m Dalı, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- Yıldız, E., 2005. “Araçtan arındırılmış yerleşimler: Viyana-Floridsdorf (Avusturya) örneği”, Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi.
- Yıldız, S..2016. İzmit Şehrinin Mekânsal Gelişim Süreci, Yüksek Lisans Tezi. Sakarya
- Yıldızcı, A. C., 1988, Bitkisel Tasarım, Atlas Ofset, İstanbul
- Yılmaz, Ü., 1992: Şehir İçi Ulaşım Düzenlemelerine Bir Örnek Olarak ABD’de Şehir Merkezlerinde Yayalaştırma Uygulamaları, 2. Kent İçi Ulaşım Kongresi, 16-18 Aralık, s. 157-168, İTÜ, İstanbul.
- Yücel, G., F., 2006, Kamusal Açık Mekanlarda Donatı Elemanlarının Kullanımı, Ege Mimarlık Dergisi, Sayı 2006/4-59 syf: 26-29, İzmir.
- Watson, D., Plattus, A. Ve Shibley, R., 2003, Time Saver Standards For Urban Design, Mcgraw-Hill, A.B.D.
- Zafer B., 1996. Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, Ofset Atölyesi, İzmir.
- Zafer B., 1998. Aydın Germencik Belediyesi Yaya Bölgesi Tasarımı üzerine Bir Araştırma, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, İzmir.

İnternet Kaynakları

Url-1., <<http://www.ihd.org.tr>>

Url-2., <http://kartepe.biz.tr/index.php/kocaeli-saglikli-yasam-icin-yuruyus-ve-bisiklet-yollari/>

Url-3., <https://news.artnet.com/art-world/bill-de-blasio-fearless-girl-924290>

Url-4.,<https://www.hobidenizi.com/tarihin-tozlu-sayfalarinda-yerini-alacak-olan-tasarim-telefon-kulubeleri/>

Url-5., <http://linkuj.cz/?id=show&viewnr=4&typ=0&par=234495>

Url-6.,

https://www.google.com.tr/search?q=Nicollet+Mall+street&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwicm7KP05jUAhXH8ywKHXgwCUEQ_AUICygC&biw=770&bih=396

Url-7.,
https://www.google.com.tr/search?q=broadway+plaza+street&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjp2ryz1ZjUAhULDSwKHTxzCcQQ_AUIBygC&biw=770&bih=396#safe=strict&tbm=isch&q=broadway++street

Url-8.,
https://www.google.com.tr/search?q=Haarlemmerstraat+caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiI59Lc2ZjUAhVLkSwKHUMLCUEQ_AUICygC&biw=1366&bih=638

Url-9.,
https://www.google.com.tr/search?q=Haarlemmerstraat+caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiI59Lc2ZjUAhVLkSwKHUMLCUEQ_AUICygC&biw=1366&bih=638#safe=strict&tbm=isch&q=breestraat+caddesi+leiden

Url-10.,
https://www.google.com.tr/search?q=Haarlemmerstraat+caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiI59Lc2ZjUAhVLkSwKHUMLCUEQ_AUICygC&biw=1366&bih=638#safe=strict&tbm=isch&q=torg+meydan%C4%B1+isve%C3%A7

Url-11.,
https://www.google.com.tr/search?q=la+rambla+street&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiU6oX92pjUAhVC1hQKHfAeCLcQ_AUICigB&biw=770&bih=396

Url-12.,
https://www.google.com.tr/search?q=Heiwa+Asahikawa&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjm9d6a25jUAhVC0xQKHf29BTIQ_AUICigB&biw=770&bih=396

Url-13.,
https://www.google.com.tr/search?q=Heiwa+Asahikawa&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjm9d6a25jUAhVC0xQKHf29BTIQ_AUICigB&biw=770&bih=396#safe=strict&tbm=isch&q=istiklal+caddesi

Url-14.,
https://www.google.com.tr/search?q=bahariye+caddesi+kad%C4%B1k%C3%B6y&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj1pZHn25jUAhUGaRQKHS7jAYgQ_AUICygC&biw=770&bih=396

Url-15.,<http://www.atlasdergisi.com/dergide-bu-ay/istanbul-tarihi-yarimadaya-tarihi-karar.html>

Url-16.,
[https://www.google.com.tr/search?q=Doktorlar+\(%C4%B0smet+%C4%B0n%C3%B6n%C3%BC\)+Caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiOjoCm3JjUAhWH0xQKHRxLDIkQ_AUIBigB&biw=770&bih=396#safe=strict&tbm=isch&q=Doktorlar+\(%C4%B0smet+%C4%B0n%C3%B6n%C3%BC\)+Caddesi+eski%C5%9Fehir](https://www.google.com.tr/search?q=Doktorlar+(%C4%B0smet+%C4%B0n%C3%B6n%C3%BC)+Caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiOjoCm3JjUAhWH0xQKHRxLDIkQ_AUIBigB&biw=770&bih=396#safe=strict&tbm=isch&q=Doktorlar+(%C4%B0smet+%C4%B0n%C3%B6n%C3%BC)+Caddesi+eski%C5%9Fehir)

Url-17.,
[https://www.google.com.tr/search?q=Doktorlar+\(%C4%B0smet+%C4%B0n%C3%B6n%C3%BC\)+Caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiOjoCm3JjUAhWH0xQKHRxLDIkQ_AUIBigB&biw=770&bih=396#safe=strict&tbm=isch&q=sakarya+caddesi+ankara](https://www.google.com.tr/search?q=Doktorlar+(%C4%B0smet+%C4%B0n%C3%B6n%C3%BC)+Caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiOjoCm3JjUAhWH0xQKHRxLDIkQ_AUIBigB&biw=770&bih=396#safe=strict&tbm=isch&q=sakarya+caddesi+ankara)

Url-18.,

[https://www.google.com.tr/search?q=Doktorlar+\(%C4%B0smet+%C4%B0n%C3%B6n%C3%BC\)+Caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiOjoCm3JjUAhWH0xQKHRxLDIkQ_AUIBigB&biw=770&bih=396#safe=strict&tbm=isch&q=y%C3%B0ksel+caddesi+ankara](https://www.google.com.tr/search?q=Doktorlar+(%C4%B0smet+%C4%B0n%C3%B6n%C3%BC)+Caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiOjoCm3JjUAhWH0xQKHRxLDIkQ_AUIBigB&biw=770&bih=396#safe=strict&tbm=isch&q=y%C3%B0ksel+caddesi+ankara)

Url-19.,

[https://www.google.com.tr/search?q=Doktorlar+\(%C4%B0smet+%C4%B0n%C3%B6n%C3%BC\)+Caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiOjoCm3JjUAhWH0xQKHRxLDIkQ_AUIBigB&biw=770&bih=396#safe=strict&tbm=isch&q=k%C4%B1br%C4%B1s+%C5%9Fehitleri+caddesi+izmir](https://www.google.com.tr/search?q=Doktorlar+(%C4%B0smet+%C4%B0n%C3%B6n%C3%BC)+Caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiOjoCm3JjUAhWH0xQKHRxLDIkQ_AUIBigB&biw=770&bih=396#safe=strict&tbm=isch&q=k%C4%B1br%C4%B1s+%C5%9Fehitleri+caddesi+izmir)

Url-20.,

https://www.google.com.tr/search?q=izmit+demiryolu+caddesi&safe=strict&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwio3rz7reXUAhWIShQKHdI9Di8Q_AUICCGD&biw=1366&bih=638

Url-21.. <https://www.akbrella.com.tr/modelsan-kumru-ahsap-oturma-banki>

Url-22.. <http://www.sarkon.com.tr/ParkBahce/bahce-cop-kutusu>

Url-23.. <http://www.parksangrup.com.tr/urundetay.asp?id=734&kategori=Ayd%FDnlatma>

ÖZGEÇMİŞ

1992 yılında İstanbul'da doğdu. İlkokul ve ortaokulu ikamet ettiği Gebze'de tamamladı. Kırklareli Atatürk Anadolu Lisesi'ni kazanmasıyla lise öğrenimini Kırklareli ilinde tam bursla yatılı olarak 2010 yılında bitirdi. 2015 yılında Namık Kemal Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı bölümünden üçüncülükle mezun oldu ve yine aynı yıl Peyzaj Mimarlığı ana bilim dalında yüksek lisans eğitimine başladı.



“Yaya Bölgelerinin İzmit Kent Merkezi Örneğinde İrdelenmesi” Konulu Yüksek Lisans Tezi Kapsamında İzmit Kent Merkezinde Kullanıcıyla Yapılan Memnuniyet Anketi Çalışması

Cinsiyet : Kadın () Erkek () **Yaş :**

Eğitim Durumu : Okur-Yazar Değil () İlkokul ()
Ortaokul () Lise () Üniversite () Master/ Doktora ()

Meslek :

Caddeyi Hangi Amaçlar İçin Kullanıyorsunuz?

Yürüyüş () Alışveriş () Eğitim ()
Yeme-İçme () İş () Buluşma ()
Geçiş alanı () Oturma/Dinlenme () Bisiklet sürme ()
Fotoğraf çekme () Diğer

Caddeyi Ne Sıklıkla Kullanıyorsunuz?

Her gün () Günde birkaç kez () Haftada birkaç kez () Ayda birkaç kez ()

Caddeye Genellikle Hangi Vasıtayla Geliyorsunuz?

Yaya () Özel otomobil () Toplu taşıma () Motosiklet/Bisiklet ()
)
Servis () Diğer

Caddede Beğenmediğiniz Unsurlar Nelerdir?

Kalabalık ve gürültülü () Bakımsız ()
Donatı elemanları yetersiz () Otopark sorunu ()
Oturma alanı yetersiz () Yetersiz yeşil alan ()
Araç trafiği () Diğer

Caddenin yaya bölgesi olmasından memnun musunuz?

Evet () Hayır () Fikrim yok ()

Caddede Görmek İsteddiğiniz Nelerdir?

Su ögesi () Yeşil alan () Satış birimi ()
Oturma alanı () Donatı elemanları () Açık sergi alanı ()
Tuvalet () Spor alanı () Bilgi/reklam panosu ()
Diğer

Alanın Genel İmajıyla İlgili Hangilerini Söyleyebilirsiniz?

Tarihi doku etkisi kuvvetli () Tarihi doku etkisi zayıf ()
Yapılacak aktivite sayısı fazla () Yapılacak aktivite sayısı az ()
Canlı ve dinamik () Monoton ve sıkıcı ()
Bağlantı noktası etkisi kuvvetli () Bağlantı noktası etkisi zayıf ()
Kullanışlı ve estetik öğeler barındırıyor () Kullanışlı ve estetik öğeler barındırmıyor ()

“GÖSTERDİĞİNİZ İLĞİ VE AYIRDIĞINIZ ZAMAN İÇİN TEŞEKKÜR EDERİM”

“Yaya Bölgelerinin İzmit Kent Merkezi Örneğinde İrdelenmesi” Konulu Yüksek Lisans Tezi Kapsamında İzmit Kent Merkezinde Kullanıcıyla Yapılan Memnuniyet Anketi

Cinsiyet : Kadın () Erkek () **Yaş :**

Eğitim Durumu : Okur-Yazar Değil () Okur-Yazar () İlkokul ()
Ortaokul () Lise () Üniversite () Yüksek lisans () Doktora ()

Meslek :

Hangi Sektörde Faaliyet Gösteriyorsunuz?

Kafe-restoran() Giyim() Fotoğrafçı()
Elektronik eşya() Eczane() Kuyumcu()
Kırtasiye() Bakkal() Hediyelik eşya()
Diğer

Caddeye Genellikle Hangi Vasıtayla Geliyorsunuz?

Yaya () Özel otomobil () Toplu taşıma () Motosiklet/Bisiklet ()
Servis () Diğer

Eğer özel araç kullanıyorsanız aracınızı nereye park ediyorsunuz?

Yol kenarı () Diğer.....

Açık/kapalı otopark()

İşyerinize malları nasıl taşıyorsunuz?

Yayan() Otomobil ile()
Kamyonet ile() Hamal ile() Diğer.....

Caddenin yaya bölgesi olarak kullanımından memnun musunuz?

Evet () Hayır () Etkisi yok()

Sizce caddenin yayalaştırılmasının ne gibi olumlu yanları olmuştur?

Müşteri sayısı arttı()

Kirlilik azaldı ()

Gelir arttı ()

Diğer.....

Caddede Beğenmediğiniz Unsurlar Nelerdir?

Kalabalık ve gürültülü () Bakımsız ()

Güvensiz ()

Oturma alanı yetersiz ()

Araç trafiği ()

Yetersiz yeşil alan ()

Otopark sorunu ()

Diğer

Caddede Görmek İsteddiğiniz Donatılar Nelerdir?

Su öğesi() Yeşil alan () Tuvalet()

Oturma alanı () Donatı elemanı () Spor/oyun alanı ()

Bilgi/reklam panosu () Sergi/gösteri alanı () Diğer.....

Alanın Genel İmajıyla İlgili Hangilerini Söyleyebilirsiniz?

Tarihi doku etkisi kuvvetli () Tarihi doku etkisi zayıf ()

Yapılacak aktivite sayısı fazla () Yapılacak aktivite sayısı az ()

Canlı ve dinamik () Monoton ve sıkıcı ()

Bağlantı noktası etkisi kuvvetli () Bağlantı noktası etkisi zayıf ()

Kullanışlı ve estetik öğeler barındırıyor ()Kullanışlı ve estetik öğeler barındırmıyor ()

“GÖSTERDİĞİNİZ İLGI VE AYIRDIĞINIZ ZAMAN İÇİN TEŞEKKÜR EDERİM”