

**T.C.
SİİRT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL TASARIM KRİTERLERİ KAPSAMINDA
YAYA BÖLGELERİN İNCELENMESİ; SİİRT GÜRES CADDESİ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Abdulvehap NAS
(193118002)**

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Yaşar Bahri ERGEN

**Ocak 2022
SİİRT**

TEZ KABUL VE ONAYI

Abdulvehap NAS tarafından hazırlanan “SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL TASARIM KRİTERLERİ KAPSAMINDA YAYA BÖLGELERİN İNCELENMESİ; SİİRT GÜRES CADDESİ ÖRNEĞİ” adlı tez çalışması 31/01/2022 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği ile Siirt Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmza

Başkan

Doç.Dr. Yaşar Bahri ERGEN

.....

Danışman

Doç.Dr. Yaşar Bahri ERGEN

.....

Üye

Dr.Öğr.Üyesi Zeynel YETGİN

.....

Üye

Dr.Öğr.Üyesi Zuhul ÖZÇETİN

.....

Yukarıdaki sonucu onaylarım.

Doç. Dr. Fevzi HANSU
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

ÖN SÖZ

Öncelikle, beni çalışma konumda sıfırdan başlatan ve bu aşamalara getiren, yüksek lisans tez danışmanım değerli Doç. Dr. Yaşar Bahri ERGEN'e bana kattığı ve öğrettiği her şey için teşekkür ederim. Yüksek Lisans eğitim sürecim boyunca değerli fikir ve bilgilerini esirgemeyerek bana yol gösteren sayın hocalarıma teşekkür ederim.

Yüksek lisans eğitimim esnasında tanıştığım günden bu yana, paylaşma duygularımı güçlendiren, değerli sınıf arkadaşlarıma, büyük bir sabırla çalışmalarım boyunca teknik konularda bana yardımcı olana İdris YALÇIN'a ve Dilan GÜNDÜZ'e, teşekkür ederim. Yabancı kaynakları Türkçeye çevirmeme ve tezimin özet kısmının İngilizceye çevirmeme yardımcı olan İngilizce hocası Muhsine NAS'a teşekkür ederim.

Anket çalışmaları esnasında çalışmama ilgi gösteren ve büyük özveri ile ankete katılan katılımcılara, anket uygulamalarını benimle birlikte gerçekleştiren sevgili kardeşim Mehmet Emin NAS'a her türlü desteği için yürekten çok teşekkür ediyorum.

İlkokuldan yüksek lisans süresine kadar bana göstermiş oldukları maddi ve manevi destekleri için ve en başından beri sevgi ve ilgilerini benden esirgemeyen bugünlere gelmemi sağlayan, hattaki en büyük şansım oluşuna inandığım, yaşama sevincim annem Şükriye NAS'a, babam Celal NAS'a ve sevgili eşim Asya NAS'a benimle oldukları için sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Abdulvehap NAS
SİİRT-2022

İÇİNDEKİLER

Sayfa

İÇİNDEKİLER	iv
TABLolar LİSTESİ	vi
ŞEKİLLER LİSTESİ	vii
GRAFİKLER TABLOSU	viii
HARİTALAR TABLOSU	ix
KISALTMALAR VE SİMGELER LİSTESİ	x
ÖZET	xi
ABSTRACT	xii
1. GİRİŞ	1
1.1. Kavramsal Temeller.....	4
1.1.1. Kentsel Tasarım Kavramı	4
1.1.2. Kentsel tasarım kavramsal içeriği.....	6
1.2. Kentsel Tasarım ve Planlama İlişkisi.....	8
1.3. Kentsel Tasarım İlkeleri.....	9
1.3.1. Karakter	9
1.3.2. Süreklilik ve çevreleme	11
1.3.3. Kamusal alan kalitesi	12
1.3.4. Hareket kolaylığı.....	16
1.3.5. Okunabilirlik.....	18
1.3.6. Çeşitlilik ve karma kullanım.....	19
1.3.7. Peyzaj kriteri	19
1.3.8. Morfoloji ve tipoloji.....	20
1.2. Yayalaştırma Kavramı	21
1.2.1. Yayalaştırmanın tarihi.....	22
1.2.3. Yayalaştırma çeşitleri	24
1.3. Yayalaştırmanın Etkileri	26
1.3.1. Çevresel etkileri	27
1.3.2. Ekonomik etkileri	28
1.3.3. Sosyal etkileri	31
1.3.5. Ulaşım etkileri.....	33
1.2. Dünyada Yayalaştırma Faaliyetleri	33
1.2.1. Essen ve Münih kentlerindeki yayalaştırma örnekleri (Almanya)	34
1.2.2. Paris, Champ's Elyseés Caddesi (Fransa).....	36
1.2.3. Kopenhag Stroget Caddesi (Danimarka)	37
1.3. Türkiye'de Yayalaştırma Örnekleri	40
1.3.1. İstiklal Caddesi yaya bölgesi (İstanbul).....	41
1.3.2. Kızılay -Sakarya Caddesi yaya bölgesi (Ankara)	43
1.3.3. Kıbrıs Şehitler Caddesi yaya bölgesi (İzmir).....	44
1.3.3. Doktorlar Caddesi yaya bölgesi (Eskişehir)	44

1.3.4. Ülkemizdeki yaya bölgelerin erişilebilirlik, konfor, kullanım- aktivite ve sosyallik ölçütler doğrultusunda değerlendirilmesi	45
2. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI	47
3. MATERYAL VE YÖNTEM.....	51
3.1. Materyal.....	51
3.1.1. Araştırma alanının coğrafik durumu	51
3.1.2. Siirt'in demografik yapısı	53
3.1.3. Siirt'in iklim özellikleri	54
3.2. Yöntem.....	56
4. BULGULAR VE TARTIŞMA.....	58
4.1. Güres Caddesinin Mekânsal Değişimi.....	58
4.2. Çalışma Alanına İlişkin Analizler.....	59
4.2.1. Doluluk-boşluk analizi.....	59
4.2.2. Bina kat analizi	61
4.2.3. Yapı kullanım analizi.....	63
4.2.4. Ulaşım ve otopark analizi	65
4.2.5. Toplu ulaşım analizi.....	67
4.2.6. Odak noktaların analizi	69
4.2.7. Yeşil alan analizi.....	71
4.4. Anket Çalışmasına İlişkin Bulgular	73
4.5. Güres Caddesi Yayalaştırma Projesinin Kentsel Tasarım İlkeleri Bağlamında Değerlendirilmesi.....	84
4.5.1. Karakter ilkesi bağlamında değerlendirilmesi	84
4.5.2. Süreklilik ve çevreleme ilkesi bağlamında değerlendirilmesi	86
4.5.3. Kamusal alan kalitesi ilkesi bağlamında değerlendirilmesi.....	87
4.5.4. Hareket kolaylığı ilkesi bağlamında değerlendirilmesi	93
4.5.5. Okunabilirlik ilkesi bağlamında değerlendirilmesi.....	96
4.5.6. Çeşitlilik ve karma kullanım ilkesi bağlamında değerlendirilmesi	97
4.5.7. Peyzaj ilkesi bağlamında değerlendirilmesi	98
4.5.8. Morfoloji ve tipoloji ilkesi bağlamında değerlendirilmesi	100
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	102
5.1. Sonuçlar	102
5.2. Öneriler	105
6. KAYNAKÇA.....	112
EK-1 SİİRT GÜRES CADDESİ'NİN KULLANICILARIN BEKLENTİLERİNİ SAPTAMA ANKETİ.....	117
ÖZGEÇMİŞ	120

TABLÖLER LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1.1. Kamusal alanlarda mekânsal kalitenin ölçülmesi için kullanılan temel Faktörler.....	15
Tablo 1.2. Yayalaştırmanın ekonomik etkileri.....	30
Tablo 1.3. Bazı Kentlerde Yayalaştırmanın Ticaret üzerine etkisi	31
Tablo 1. 4. Türkiye’de başarılı cadde örnekleri	46
Tablo 3. 1. İlinin 1939-2019 yılları arasına ait iklimverileri.....	55
Tablo 3. 2. İlinin aylık en düşük ve en yüksek sıcaklık değerleri	56
Tablo 3. 3. Yöntem Şeması	57

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1. Kentsel tasarım kavramının etkileşimli olduğu disiplinler	6
Şekil 1. 2. Kentsel tasarım kavramsal yapısı	7
Şekil 1.3. Kentsel tasarım planlama, mimarlık ve peyzaj mimarlığı ilişkisi.....	8
Şekil 1.4. Karakterin bileşenleri	10
Şekil 1.5. Sokağın genişliği ile orantılı olan bina ölçeği	12
Şekil 1.6. Başarılı yaya alanları örneği Trafalgar Meydanı, Londra, İngiltere.....	13
Şekil 1.7. (PPS)'in mekân kalitesi diyagramı.....	14
Şekil 1.8. Mekanda dekoratif görünümlü aydınlatma örnekleri	16
Şekil 1.9. Kamusal alanlarda kullanılan kaliteli malzeme örnekleri	17
Şekil 1.10. Kent okunabilirliği, Zürih, İsviçre.....	18
Şekil 1.11. Essen kenti yaya bölgesi ve Essen kenti yaya bölgesi ticaret alanı.....	35
Şekil 1.12. Nahauser ve Kaufinger Caddeleri yayalaştırma öncesi- sonrası görünümü. 36	
Şekil 1.13. Champ's Elyseés Bulvarı üstten görünümü	37
Şekil 1.14. Stroget Caddesi yayalaştırma önceki ve sonrası görünümü	39
Şekil 1.15. 1962'de Kopenhag kentinde yapılan Stroget yayalaştırma planı ve Stroget yaya bölgesi.....	40
Şekil 1.16. Yayalaştırmadan önce İstiklal Caddesi, 1930'lu ve 1960'lı yıllar.	42
Şekil 1. 17. İstiklal Caddesinin yayalaştırdıktan sonra gece ve gündüz görünümü	42
Şekil 1.18. Ankara Kızılay Meydanı yaya bölgeleri ve Sakarya Caddesi görünüm	43
Şekil 1.19. Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nden yayalaştırma sonrası görünümleri.....	44
Şekil 1. 20. Doktorlar Caddesi'den yayalaştırma sonrası görünümleri.....	45
Şekil 21. Çalışma Alanı Lokasyon Haritası.....	52
Şekil 22. Siirt Güres Caddesi'nin coğrafik konumu.....	53
Şekil 4.1. Siirt'in eski cas evleri.....	85
Şekil 4.2. Güres Caddesi'nde farklı yükseklikteki binaların süreklilik durumu	87
Şekil 4. 3. Güres Caddesi'nin deformasyona uğramış zemin döşemesi.....	88
Şekil 4. 4. Güres Caddesi'nde yanlış konumlandırılmış elektrik trafoların ve elektrik panoların konumu.....	89
Şekil 4. 5. Güres Caddesi'nde farklı oturma elemanları.....	90
Şekil 4. 6. Güres Caddesi'nde aydınlatmaların konumları	91
Şekil 4. 7. Güres Caddesi'ndeki rögar kapaklarının konumları	92
Şekil 4. 8. Güres Caddesi'nde geri dönüşüm çöp kutuları	93
Şekil 4. 9. Güres Caddesi'nde araç geçişlerinin yarattığı tehlike durumu	94
Şekil 4. 10. Güres Caddesi'nin genel görünümü	95
Şekil 4. 11. Güres Caddesi'nde engelli rampaların tasarımları	96
Şekil 4. 12. Güres Caddesi'ndeki farklı tabela ve cephe düzeni	97
Şekil 4. 13. Güres Caddesi'nin peyzaj düzenlemesi ve cadde ortasındaki belediye yapıları.....	99
Şekil 4.14. Siirt'in ilk yerleşik alanı	100
Şekil 4. 15. Siirt Kurtalan Yolu Caddesi	101
Şekil 4. 16. Siirt Güres Caddesi'nin yayalaştırma öncesi görüntüleri.....	101

GRAFİKLER TABLOSU

Safya

Grafik 3.1. Siirt ili nüfus değişim grafiği	54
Grafik 4. 1. Ankete katılanların cinsiyet durumu -ankete katılanların yaş durumu.	73
Grafik 4.2. Ankete katılanların eğitim durumu-ankete katılanların meslek durumu.....	74
Grafik 4. 3. Ankete katılanların yaptığı işin türü.....	74
Grafik 4. 4. Ankete katılanların ikametgâh durumu	75
Grafik 4. 5. Ankete katılanların caddeyi kullanım amaçları-ankete katılanların caddeyi kullanım sıklığı.....	76
Grafik 4. 6. Ankete katılanların caddeye ulaşımı-güres caddesindeki otopark durumu	76
Grafik 4. 7. Ankete katılanların caddesinde ve etrafında otopark gereklilik durumu- güres caddesinde araç otopark durumu.....	77
Grafik 4. 8. Ankete katılanların caddeye kiminle geldiği-ankete katılanların caddede geçirdiği zaman durumu.....	78
Grafik 4. 9. Güres Caddesinde eksikliği hissedilen donatılar.....	78
Grafik 4. 10. Yeşil alan yeterlilik durumu- peyzaj düzenlemesi durumu.....	81
Grafik 4.11. Güres Caddesi'nde eksikliği hissedilen bitkisel türler	81
Grafik 4. 12. Güres Caddesi'nin aydınlatma durumu- güvenlik durumu	82
Grafik 4.13. Güres Caddesi'nin engelli bireye göre düzenleme durumu- zemin döşemesi durumu.....	82
Grafik 4.14. Güres Caddesi'nin D. hastanesine kadar yayalaştırma istekleri- Güres Caddesi'ne bağlantılı caddelerin yayalaştırma istekleri.....	83
Grafik 4. 15. Güres Caddesi'nde tek tip cephe düzenleme istekleri- raylı sistem yapılma istekleri.....	84

HARİTALAR TABLOSU

Sayfa

Harita: 1.1. Konsantrik (Erzurum) ve Yay (Siirt) Kent Biçimi.....	21
Harita:1. 2. İtalya'da Siena'da Il Campo meydanı	23
Harita:1. 3. Essen kenti yayalaştırma çalışması görünümü.....	35
Harita 1. 4. İstiklal Caddesi yayalaştırma haritası.	41
Harita 4. 1. Güres Caddesi ve çevresinin 2006-2020 yılları arasındaki değişimi	58
Harita 4. 2. Siirt Güres Caddes'inin merkezdeki konumu.....	59
Harita 4. 3. Doluluk boşluk analizi paftası	60
Harita 4. 4. Bina kat analizi	62
Harita 4. 5. Yapı kullanım analizi	64
Harita 4.6. Ulaşım ve otopark analizi	66
Harita 4.7. Toplu ulaşım analizi	68
Harita 4. 8. Odak noktaların analizi.....	70
Harita 4.9. Yeşil alan analizi	72
Harita 5.1. Öneri yaya yolu güzergahı.....	106

KISALTMALAR VE SİMGELER LİSTESİ

<u>Kısaltma</u>	<u>Açıklama</u>
PPS	: Project for Public Space
<u>Simge</u>	<u>Açıklama</u>
°C	: Derece
m²	: Metrekare
km/saat	: Kilometre bölü Saat



ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SÜRDÜRÜLEBİLİR KENTSEL TASARIM KRİTERLERİ KAPSAMINDA YAYA BÖLGELERİN İNCELENMESİ; SİİRT GÜRES CADDESİ ÖRNEĞİ

Abdulvehap NAS

**Siirt Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı**

Danışman: Doç. Dr. Yaşar Bahri ERGEN

2021, 120+XII Sayfa

Kentlerde nüfusun artması sonucunda taşıt kullanımı artmakta ve özellikle kent merkezlerinde trafik sorunlarına yol açmaktadır. Günümüzde hızlı kentleşme ve artan taşıt trafiği sonucu halkın özellikle kent merkezinde rahat dolaşımını kısıtlanmaktadır. Kentleşme hareketlerinin beraberinde getirdiği baskılar altındaki halka kentsel alanda güvenli ve konforlu alanlar yaratmak, taşıt trafiğinden kısmen veya tamamen arındırılmış yaya ölçeğinde açık mekânlar sunmak, toplanma mekânları oluşturmak, alışveriş alanları sağlamak, estetik ve ekonomik açısından önem taşımaktadır. Bu amaçla yaya bölgelerinin kentsel planlama ve kentsel tasarım sürecine halkın katılımının sağlanması, ihtiyaç ve önerilerinin belirlenmesi yönünden önemlidir. Bu çerçevede kent içinde yayalaştırmanın kent için gerekliliği ve önemi vurgulanarak; kentsel tasarımın genel ilkeleri belirlenmiş uygulama aşamasında karşılaşılabilen sorunlar ele alınmıştır.

Bu bağlamda Siirt ilinde araç trafiğine kapalı ilk ve tek olan Güres Caddesi çalışma alanı olarak seçilmiştir. Güres Caddesi eski çarşıda başlayıp Hastane Caddesi'ne kadar trafiğe kapatılarak yayalaştırılmıştır. Güres Caddesi'nin geri kalan kısmı ise halen trafiğe açık olarak devam etmektedir. Güres Caddesi, Siirt'in en işlek ve ticari potansiyeli en yüksek olan tek caddesidir. Bu yapıların alt katlarında; giyim ve ayakkabı mağazaları, kahvehaneler, kuruyemişçiler, pastaneler, lokantalar, banka ve eczaneler vb. yapılar bulunmaktadır. Bu yapıların bir ve ikinci katlarında ise; büro ve ofisler yer almaktadır.

Güres caddesinde mevcut durum analizleri, gözlemler, fotoğraf çekimleri yapılmıştır. Güres Caddesinde yapılan gözlemler çerçevesinde anket çalışmaları hazırlanmıştır. Yapılan bu gözlemler ve anket çalışması sonucunda Güres Caddesinin olumlu ve olumsuz yanlarını, caddenin eksiklerini saptanarak kullanıcıların görüşleri ve istekleri belirlenmiş olup, mevcut durumun yaya bölgelerin tasarım kriterleri doğrultusunda çözüm önerileri geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Güres Caddesi, Kentsel Tasarım İlkeleri, Yaya Bölgesi, Yayalaştırma

ABSTRACT

MS/Ph.D THESIS

ANALYSIS OF PEDESTRIAN ZONES IN ACCESSIBILITY UNDER THE SCOPE OF SUSTAINABLE URBAN DESIGN CRITERIA; THE SAMPLE OF THE SİİRT GÜRES STREET

Abdulvehap NAS

**The Graduate School of Natural and Applied Science of Siirt University
The Degree of Master of Science
Department of City and Regional Planning**

Supervisor : Assoc. Prof. Dr. Yaşar Bahri ERGEN

2021, 120+XII Pages

Because of growth of cities and population growth, the use of vehicles in cities is increasing and it causes traffic problem especially in town center. As a result of rapid urbanization and increasing vehicle traffic; People cannot walk around the city center comfortably. To create safe and comfortable areas in the urban area for the people who are under the pressures brought about by the urbanization movements. it is aesthetically and economically important to create safe and comfortable spaces in the urban area for the people under the pressures brought about by the urbanization movement, Providing open spaces on a pedestrian scale that are partially or completely free from vehicle traffic, offering gathering places, providing shopping areas is very important in terms of determining the needs and suggestions. In this context, emphasizing the necessity and importance of pedestrianization in the city for the city; the general principles for urban design have been determined and the problems encountered during the implementation phase are discussed.

In this context, Güres Street, which is the first and only closed to vehicle traffic in Siirt province, has been selected. Starting from the old bazaar to the hospital street; Güres Street was closed to traffic and it was pedestrianized. There are adjacent buildings with high commercial potential on the main and side streets. There are shops, clothing stores, shoe stores, coffee shops, nuts, patisseries, restaurants, banks and pharmacies and etc. in the lower floors of these buildings. There are offices on the first and second floors of these buildings. It is the busiest attraction center of Siirt and the only street with the highest trade potential.

In this context, current situation analysis, observations and photo shoots were made in Güres Street. Within the framework of the observations made in Güres Street; survey studies were prepared. As a result of these observations and the survey study, the positive and negative aspects of the Güres Street and the deficiencies of the street were determined, the opinions and requests of the users were determined, and solution proposals were developed in line with the design criteria of the current situation.

Keywords: Güres street, urban design principles, pedestrian zone, pedestrianization.

1. GİRİŞ

Şehir merkezlerinde yaya bölgeleri ve meydanlar, kent halkının birbirleri ile buluşacakları, toplanacakları ve vakit geçirdikleri mekânların başında gelmektedir. Ancak hızlı nüfus artışıyla birlikte kentler hızla büyümektedir. Hızlanan kentleşme sonucunda; şehirlerde trafik sıkışıklığı, hava kirliliğine neden olmakta, ekonomik, sosyal ve fiziksel özellikleri açısından çekiciliklerinin düşmesine sebep olmaktadır. Sayıları giderek artan özel araçların hareket ve otopark ihtiyaçlarını karşılayamamakta ve mevcut otopark alanları yetersiz kalmaktadır. Böylece taşıtlar yol kenarlarına ve kaldırımlara park edilmektedir. Bunun sonucunda yayalar ve araçlar arasında karmaşa oluşmaktadır.

Hızla farklılaşan şehirler, bireylerin ihtiyaçları ile beraber araçlı trafikte araç türlerinin artması, scooter, bisiklet ve yaya yollarının artmasına ve yaya bölgelerinin günün koşullarına göre değişimine neden olmuştur. Kentlerin dinamikliğini sürdürülebilmesi ve yaşam standartlarının artırılması için yaya bölgelerine olan ihtiyaç artmıştır.

Yaya bölgelerindeki temel hedef; yayalara mekân açmak, şehir merkezlerinin, araç trafiğinin yayaların yoğun bulunduğu mekânlardan arındırılmış, toplumun sosyal yaşamını aktifleştiren mekânlar oluşturmayı amaçlanmalıdır. Kentlerde yaşayan insanların, yayaların yoğun bulunduğu kent merkezlerindeki mekânları güvenle ve tedirgin olmadan, araç kullanımının kısmi veya trafikten tamamen arındırılmış mekânlar oluşturmak amacıyla, alışveriş mekânların yoğun olarak yer aldığı bölgelerde yayalaştırma çalışmaları başlatılmıştır.

Yayalaştırma çalışmaları ilk olarak Avrupa kentlerinde 1940'lı yıllarda Hollanda ve Batı Almanya'nın öncülüğünü yaptığı bu uygulamalar sonraları Kuzey Amerika'da 1960'lı yıllarda kentlerin kimliğinin korunması, gündüzleri taşıt trafiği altında ezilen, geceleri terkedilen mekânların yaşatılması amaçlanmıştır. Bu uygulamalar Avrupa'da gelişmiş ülkelerde sürdürülmüştür (Zafer, 1998).

Ülkemizde de Dünya'daki gelişmiş ülkelerde başlayan trafikten arındırılmış yaya yolları kullanımı son zamanlarda günümüzde talep edilmeye başlanmıştır. Türkiye'de ilk defa Ankara Belediyesi'nin başlattığı 1978 yılında Kızılay'da Sakarya caddesinin yayalaştırma çalışmaları, kent içi yeşil alan oranının artırılması ve rekreasyon amaçlı park alanları (Seymenler Parkı, Altınpark vb. alanlar) ile köhneleşmeye başlayan kent merkezi ve yakın çevresindeki sosyal yaşantıyı ve yaşam kalitesini artırma amacıyla

plan doğrultusunda hareketle uygulamaya konmuştur. Ülkemizde Ankara'da başlayan kentlerdeki yaşam kalitesini artırma çalışmaları yaygınlaşarak özellikle İstanbul, Bursa, Mersin, Kayseri ve İzmir gibi kentlerimizde alışveriş merkezli kullanımlarla bu rehabilitasyon uygulamalarına örnek olmuştur.

Yaya bölgelerinin planlanması ve tasarımı birçok meslek disiplininin bir arada çalışmasını gerektirmektedir. Yaya alanlarının yapılmasında en önemli unsurların başında uygun yer seçiminin yapılması gelmektedir. Yaya alanlarının yer seçiminde özellikle araç kullanımının çok yoğun olmadığı yerleşim alanlarındaki tali yollar ya da yaya yoğunluğunun fazla olduğu kent merkezlerindeki alışveriş bölgeleri ile tarihsel önemi olan bölgelere öncelik verilmelidir (Bayraktar ve ark. 1987).

Hollanda ve Almanya yayalaştırma çalışmalarının liderliğini yapan ülkelerin başında gelmektedir. İlk yayalaştırma çalışması; 1962 yılında Almanya'nın Essen kentinde uygulanmıştır(Rubenstein, 1992).

Yayalaştırma çalışmaları Türkiye'de de son zamanlarda ilgi görmeye başlanmıştır. İlk kez Ankara Belediyesi'nin 1978 yılında başlattığı yayalaştırma çalışmaları, kent içi gezinti alanları ve yeşil alanların artırılması, gerileyen sosyal yaşantıyı güçlendirmek düşüncesinden hareketle uygulamaya konmuştur.

Yaya bölgeleri; kentlerde yoğun motorlu araç trafiği ile yaya trafiğinin kesişmesinin önlenmesi amacıyla; alışveriş bölgelerinde ağırlıkta yayanın kullanım alanını oluşturan kent içi yol kullanımlarıdır. Kentin merkezi alanında yaya ve araç trafiğinin kesişmesi nedeniyle bu yolların zaman diliminde taşıt trafiğine kapatılması ve konut alanlarında da taşıt trafiğinde hız sınırı düşürülerek, uygulamada yer almaktadır. Örneğin 20 km/saat uygulaması ile yaya dolaşım ve alışveriş odaklı kullanımlar, çocuk ve yaşlıların da güvenle hareket olanağı sağlanarak kent merkezlerindeki işlevlerin artırılması amacıyla kentsel açık alan olarak düzenlenmektedir.

Kentlerdeki yaya bölgeleri ulaşım planlamasında standartlar doğrultusunda erişilebilirlik ve zamana dayalı hız standartlarında olduğu gibi, öncelikle kent ulaşım mastır planında yaya bölgeleri yer almalıdır. Yaya bölgelerinin planlaması; kent bütünü içinde mekânın işlevsel özelliği ve kentin yapısal yoğunluğu bağlamında nüfusun yoğun olduğu bölgeler de kentsel ulaşım ve kentin mimarisinden koparılmamalıdır. Yayalaştırma bölgeleri hiçbir şekilde imar planı ana kararlarını bozucu nitelikte yapılamaz. Yani yaya bölgeleri plan bütünlüğünü bozmamalıdır. Ulaşım mastır planı ile oluşturulan yaya bölgeleri ulaşım ağına bağlantılı olmalıdır ve ulaşım ağında otopark alanları yeterliliği sağlanmalıdır.

Yaya bölgelerin planlamasında dikkate alınması gereken önemli kriterler (Cengiz, 2011; Yıldırım ve ark. 2002) geliştirilerek oluşturulmuştur.

- Uygun yer seçimine dikkat edilmelidir.
- Uygulama tamamlandığı zaman çevre mimarisine aykırılıklar oluşmamalı, dolayısıyla kentsel strüktürün bütünlüğü bozulmamalıdır.
- Planlama sürecinde halkın katılımı sağlanmalıdır.
- Kamu yararı düşünülerek yapılmalıdır.
- Kentsel ulaşımdan koparılmamalı, birbirleriyle ilişkili olmalıdır.
- Yaya ulaştırma ağının erişebilir durumda olmalıdır.
- Yaya bölgeleri ve mekânlarının sınırları belirli sınırlar içinde ayrı bir kimliğe sahip olmalıdır.
- Yaya bölgeleri ve mekânları toplu taşıma sistemine entegre olmalı ve bu noktalara yaya olarak kolayca ulaşılabilir olmalıdır.
- Yeterli otopark olanaklarına sahip olmalıdır.

Nüfusu kalabalık olan kentlerde yayalaştırma, kentsel alan işlevleri açısından önemlidir. Çünkü kent imar planları revizyon ve ilave imar planı olarak kent merkezlerinde aşırı nüfus yoğunluğunu, ticaret alanı kullanımını nüfusa göre yeterliliği sağlanmamışsa yukarıda sıralanan özelliklere haiz olamaz. Yaya bölgeleri, yayanın trafikten arındırılmış bölge olması nedeniyle güvenle yürüyebileceği, oturup dinlenebileceği, ihtiyaçlarını giderebileceği kentsel donatım elemanlarına sahip alanları içerir. Yaya bölgeleri düzenlemelerin de kullanım alanı sınırları belirgin olmalı ve fiziki çevreye tasarım yönüyle müdahale edilerek, yaya aktivitesini oluşturanların göz zevkine uygun plastik öğelere ve ağaçlandırma, aydınlatma vb. gibi öğelere yer verilmelidir

Bu araştırmada; Siirt ilinde araç trafiğine kapalı ilk ve tek cadde olan Güres Caddesi seçilmiştir. Güres Caddesi; Siirt'in en hareketli bölgesi olup, dükkânlar, giyim mağazaları, ayakkabı mağazaları, kahvehaneler, kuruyemişçiler, pastaneler, lokantalar, banka ve eczaneler vb. gibi aktif olan yapıları bulundurmakta ve insanlar tarafından sürekli kullanılan bir cadde konumuna sahip olmaktadır. Bulunduğu konum ve ticari merkez konumundan dolayı yayalara büyük oranda ev sahipliği yapmaktadır.

Güres Caddesi kullanıcılarının rahatlıkla gezebileceği, oturup dinlenebileceği mekânlara ihtiyacı vardır. Güres Caddesi'ne bağlantılı caddelerde gerek esnafın gerekse ihtiyaç sahibi insanların sokak aralarına araçlarını park etmelerinden ötürü Güres Caddesi çevrelerinde araç karmaşası yaşanmaktadır. Bu yoğunluk içerisinde yayalar;

alışverişleri sırasında rahat ve huzurlu olmamakla birlikte gürültü ve hava kirliliğiyle beraber kargaşaya maruz kalmaktadırlar.

Siirt Güres Caddesi kullanıcılarının gereksinimlerine cevap verebilecek sürdürülebilir çözümlerin getirilmesi, Güres Caddesi'nin yayalaştırılmış alanın tekrardan Kentsel Tasarım ve Planlama kriterlerine göre yeniden düzenlenmesine bağlıdır. Bu kriterleri çerçevesinde yapılan bu tez çalışmasıyla; Siirt merkezinin taşıt trafiğinden arındırılmış, çevre standartlarına sahip, kentsel açık yaya bölgelerinin oluşturulması ve tasarlanması hedeflenmektedir. Güres Caddesi'nin tamamen taşıt trafiğine kapatılıp yayalaştırılması temel amaç olarak ele alınmaktadır.

1.1. Kavramsal Temeller

1.1.1. Kentsel Tasarım Kavramı

Kentsel Tasarım bilim dalının doğuşu 1956 yılında Harvard Üniversitesi'nde yapılan kolokyuma dayanır. Bu kolokyuma mimarlar, şehir plancıları ve peyzaj mimarları katılmıştır. Bunun amacı kentsel tasarım uzmanlık dalları arasında sağlıklı ve ortak olarak bir disiplinler arası çalışma alanı tanımlamaktır.

Kentsel tasarım kavramı, ilk olarak 1960'lı yılların sonlarında, geleneksel eğitim almış mimar ve plancıların yarattığı yapılanmış çevrenin eleştirisi olarak gelişirken (Tezel, 2002), daha sonraki dönemlerde farklı meslek insanların katkıları ile eleştirinin ötesine farklı bir boyut kazanmıştır. Kentsel tasarım kavramı, ilk dönemlerde canlılığını yitirmiş bölgelere veya tarihi kent merkezlerinde kentsel korumada önemli uygulama aracı olarak kullanılmıştır.

Mimarların genel olarak binaların inşası için tasarım ile ilgilenmeleri, şehir plancılarının ise kentleşme gereği kentin yeni gelişme alanlarının imarı ile kentin yapılanmış çevresinin sosyal, politik, idari yapısı ve fiziki mekân üzerinde çalışmalar yapmaları, pek çok konunun mimarlık ile kent planlama arakesiti oluşturmaya neden olmuştur. Bilindiği gibi Mimari 1/50, 1/100 ve 1/200 ölçeklerde tasarım ürünüdür üst ölçek sadece 1/500 vaziyet planı olarak yer alabilir. Şehir Planlama ise; insanın yaşamını planlamaktan başlar ekonomik ve fiziki alana kadar geniş bir alanda icra olmaktadır. Fiziki planda ölçekler ise; 1/100000, 1/50000, 1/25000, 1/10000, 1/5000 ve 1/1000 olarak icra olunur ve 1/500 ölçek planlamada detay ifade eder. İşte bu ara ölçek olan 1/500 Kentsel Tasarım Mesleğinin fiziki planlamada ki çalışma ölçeğidir, üst ölçek olarak ana kararı içeren 1/1000 ve uygulama bir alt ölçek olan 1/200 ölçek ile Kentsel

Tasarım projesi oluşturulur. Kentlerde yapılaşmış alanlardaki teknik, teknolojik gelişme sonucu değişen ve dönüşen kent mekânlarındaki yaşam kalitesini artırmada ki meslek alanı olarak günümüzde yer almaya başlamıştır.

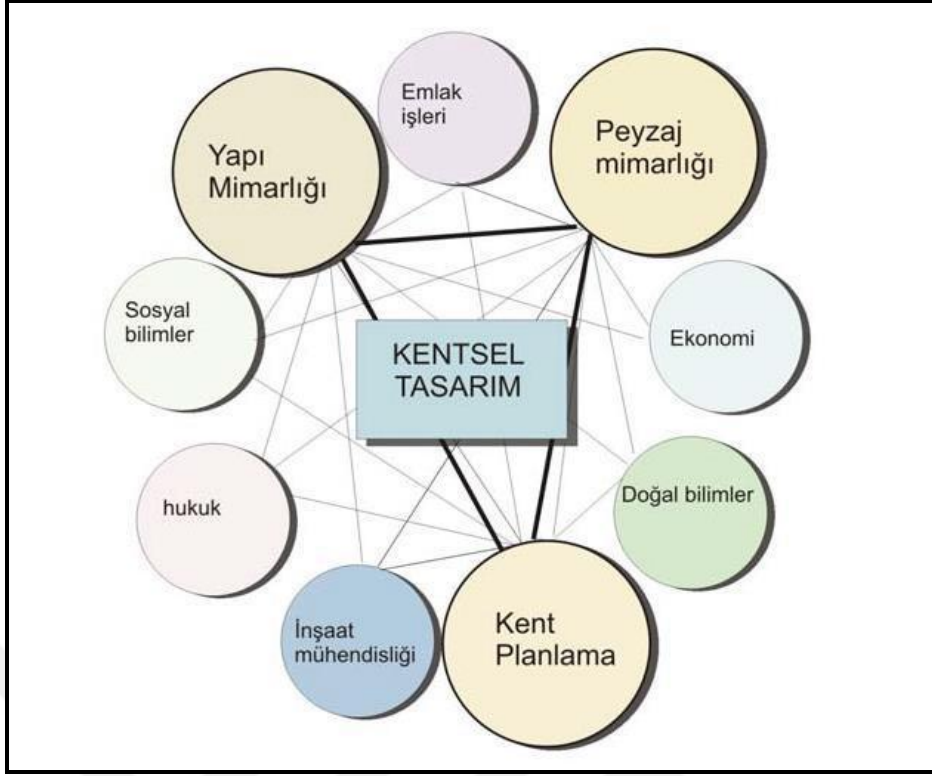
Kentsel tasarım kavramı farklı meslek disiplinleriyle sürekli etkileşim içerisinde yer almaktadır. Bundan ötürü kentsel tasarım kavramı için kesin bir tanım yapılamamaktadır. Kentsel tasarım kavramını tanımlamak için yapılan başlıca tanımlar şunlardır;

Kentsel planlamanın tamamlandığı noktada başlayan kentsel tasarım süreci, kentsel kimliği ve kent karakteristiğini oluşturan tüm bileşenler ile uyumlu, yapı, alt yapı ve açık alan çözümlemelerine yön veren üç boyutlu bir yaklaşımdır (Dinçer, 2016).

Çevre Şehircilik Bakanlığı yönetmenliğine göre kentsel tasarım kavramsal olarak; kentin doğal özellikleri, tarihsel ve kültürel değerleri, sosyo-ekonomik yapısını temel alan bir bütünselliği içerir. Çalışmanın amacına uygun yapı-kütle ile oluşan doluluk ve boşluk oranını, açık mekânların kent içindeki dağılımı çalışmanın esasını oluşturmaktadır. Yaya, bisiklet ve taşıt yolu başta olmak üzere tüm ulaşım türleri için doğru cevaplayan, kentin üst yapısını oluşturan kentsel donatılar ile alt yapı faktörlerini ele alan ve kentin kimliği ile örtüşen çeşitli ölçekteki projedir (ÇŞB, 2013).

Kentsel tasarım, şehircilik, mimarlık ve peyzaj mimarlığı mesleklerinin bulunduğu ortak nokta olarak da tanımlayabilir. Bu meslek disiplinleri arasında yer alan ve hem kurumsal hem de pratik anlamıyla bir ara kesit oluşturan yeni bir uygulama alanıdır. İşte kent planlama, mimarlığın ve peyzaj mimarlığın bulunduğu bu ara kesite kentsel tasarım denilmektedir.

Kentsel tasarım uygulamaları, kentsel alanların organizasyonu olduğu için kent planlamanın alt ölçek detayı olarak yer alırken, peyzaj mimarlığı ve mimarlık dalları ile mekân öğeleri açısından ilişkisi yoğundur. Bu meslek disiplinleri, kentsel tasarımı farklı yaklaşımlarla tanımlamaktadır. Peyzaj mimarları, yapıların dışında kalan dış mekândaki yakın çevrenin düzenlenmesi, kent görünümünü, basit tanımıyla kentsel peyzaj olarak tanımlarken, mimarlık disiplini, büyük ölçekli mimarlık uygulaması olarak yaklaşmaktadır. Şehir plancıları ise kent planlamasına yönelik detaylarını çözümlemesinin saptanmasında bir süreç olarak görmektedirler.



Şekil 1.1.Kentsel tasarım kavramının etkileşimli olduğu disiplinler (Schurch, 1999. Aktaran Sağlık, 2019)

Kentsel Tasarım yukarıda açıklandığı gibi Mimarlık ve Planlama meslekleri arasında ki bir ara kesittir. Kentsel Tasarım kentlerin ilk yerleşim aşamasındaki planlama doğrultusunda oluşmuş yapıli alanlardaki sorunların çözümünü planlama bütünlüğünde ele alan ve kentin sorun bölgelerindeki sorunları çözen ve gelişmesini sağlayan bir uygulamadır. Günümüzde Büyükşehir kentsel alanlarında ki sorunların çözümlenmesinde disiplinler arası çalışma ve uygulamayı sağlayan uzmanlık isteyen bir alandır (Kemeç, 2020).

Kentsel Tasarım çoğu zaman yasal düzenlemeler ile ve planlama pratiğinde kent planlarının uygulama aracı olarak tanımlanmasına karşın, aslında makro ve mikro ölçeklerde farklı bakış açılarına sahip olan ve planlama pratiğine her ölçekte dahil olabilecek çok fonksiyonlu bir disiplindir. Bu nedenle bakış açımızı genişleterek, mikro ölçekli çalışmalarımız da kentsel çevre ile etkileşimli yaklaşımların geliştirilmesi, planlar ile fonksiyonel bağlantıların kurulması önemlidir.

1.1.2. Kentsel tasarım kavramsal içeriği

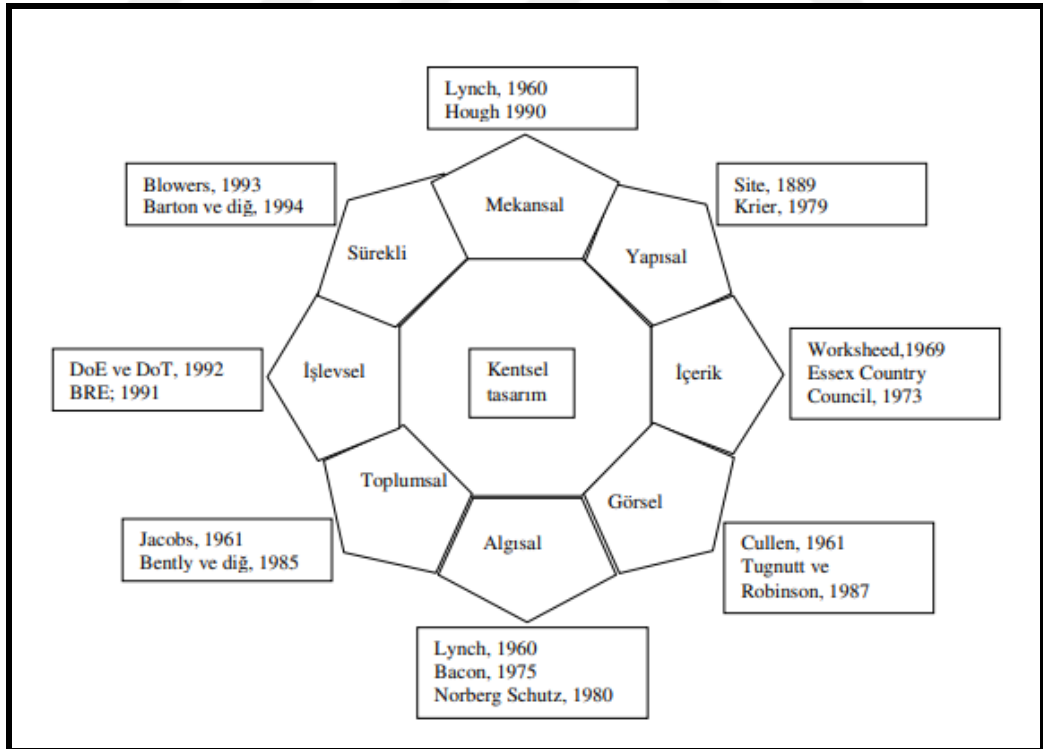
Kentsel tasarımın net bir tanımlamasının olmayışı planlama otoritelerinin ana problemlerini oluştur. Bunu önlemek için kentsel tasarım teorisini oluşturan kaygıların

tümünün kapsam içine alınması ve bunun uygulama alanında, otoritenin politikası haline dönüştürülmesi gerekir.

Kentsel tasarımın kavramsal yapısı üzerine yapılan çalışmaları sekize ayırmak mümkündür. Bunlar;

- Mekânsal,
- Morfolojik,
- Bağlamsal,
- Görsel,
- Algısal,
- Sosyal,
- Fonksiyonel,
- Sürdürülebilirlik boyutu olarak açıklanabilir (Carmona, 1996).

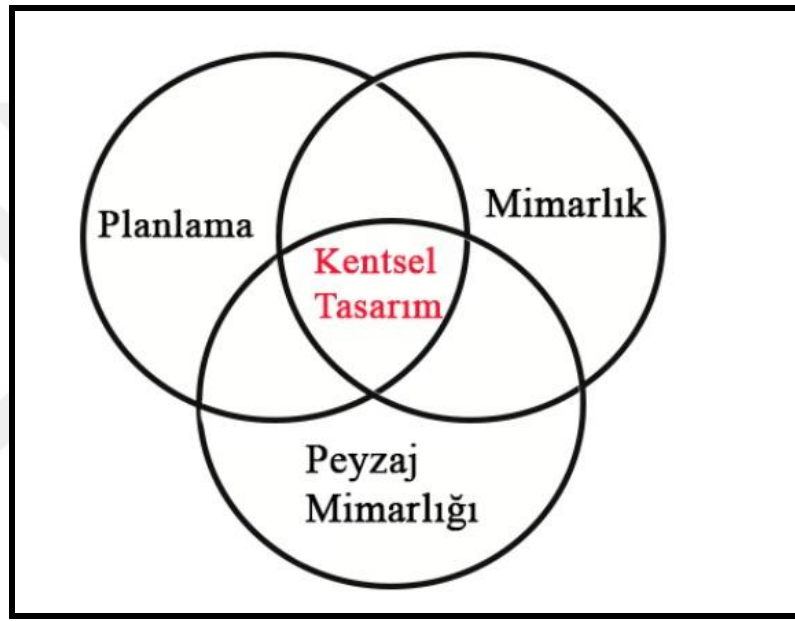
Bu kriterler göz önüne alınarak yapılacak bir kontrol çalışmasında gerekenleri ve gerekmeyenleri ortaya koyacağı için, kentsel tasarım sürecinin daha sağlıklı işlemlerini sağlayacaktır.



Şekil 1. 2. Kentsel tasarım kavramsal yapısı (Carmona, 2002)

1.2. Kentsel Tasarım ve Planlama İlişkisi

Yaşanabilir ve sürdürülebilir kent mekânların oluşturulmasında kentsel planlama uygulamaları ve kentsel tasarım çalışmaları önemli araç olarak kullanılmıştır. Genel itibari ile birlerinden farklı olarak görünen bu iki kavram, birbirlerini tamamlayan iki farklı disiplindir. Kent plancıları kentsel tasarımı kendi uğraşı olmaktan çok, planlama sürecinin belli aşmalarında devreye girmesi gereken bir disiplin olarak görmektedirler. Oysa planlama disiplini fiziki planlamadan daha çok politikalar üretmeye yönelmesi ile birlikte, kentsel çevrenin fiziki yapısı ile kentsel tasarımın ilgi alanına girmektedir.



Şekil 1.3. Kentsel tasarım planlama, mimarlık ve peyzaj mimarlığı ilişkisi (Kendi arşivim)

Planlama uygulamaları, fiziki yapının oluşum kararlarını içeren ve kentsel yapıları biçimlendirme sanatı olarak tanımlanabilmekte ve tasarım çalışmalarına önemli katkılar sağlayarak yönlendirici olmaktadır. Kent planlama ve kentsel tasarım kavramları arasındaki bu bütün-parça ilişkisi kentsel tasarımın uygulamalarında büyük bir anlam kazandırmaktadır. Mevcut uygulamalar göstermektedir ki planlama uygulamaları ile kentsel tasarım çalışmaları arasında kurulması gerekli olan ilişkiler, kentsel tasarım çalışmalarının bütününde de kurulması gerekirken, ancak kentsel tasarımın çalışmalarında daha dar bir kapsamda ele alınmaktadır.

1.3. Kentsel Tasarım İlkeleri

Kentsel mekan kentsel bütünün bir parçası olarak sınırlandırılmış kentsel unsurlarla donatılmış bir bölgeyi ifade etmektedir. Kent ise, kentsel alanların birbirleri ile ilişkiler içinde olan alanların tamamının bir bütünüdür. Bu bağlamda, hem kamusal, hem özel amaçlı yapısal çevreyi şekillendirme hareketleri, kentsel alanlarda tüm sistemi etkilemektedir. Kentsel alanların tasarlanmasında, yeni gelişen bir uzmanlık alanı olarak, kentsel tasarımcılara kılavuzluk yapan somut araçlar olarak kentsel tasarım ilkeleri ortaya çıkmaktadır (Derman, 2010).

Kentsel tasarım çalışmaları, kentlerin çevresel ve mekânsal düzenlemesinde kullanılan tasarım yöntemleri, bireylerin gereksinimlerine tam olarak cevap vermekte eksik kalmaktadır. Kentsel tasarım proje alanında yer alan yapı veya yapı grupları için işleyen bu yöntemler, tüm kentsel alanlara uygulandıklarında yetersiz kalmaktadır. Bu durumun en önemli nedeni ise; kentlerin çok hızlı büyümesi, kentsel büyümenin etkin şekilde kontrol edilememesi ve kentlerde üç boyutlu çözümler getirilememesidir (Bacon, 1974).

Kentsel tasarım çalışmalarında hedeflenen önemli husus, kentsel tasarım alanlarında ki yaşam kalitesini, görsellik ve kullanımda ki işlevsellelikle yerine getirmesidir. Kentsel tasarım ilkelerinin öğelerini bu bölümde tanımlayarak, detaylı bir şekilde inceledikten sonra Güres Caddesi Yayalaştırma Projesi bu ilkeler doğrultusunda değerlendirilecektir.

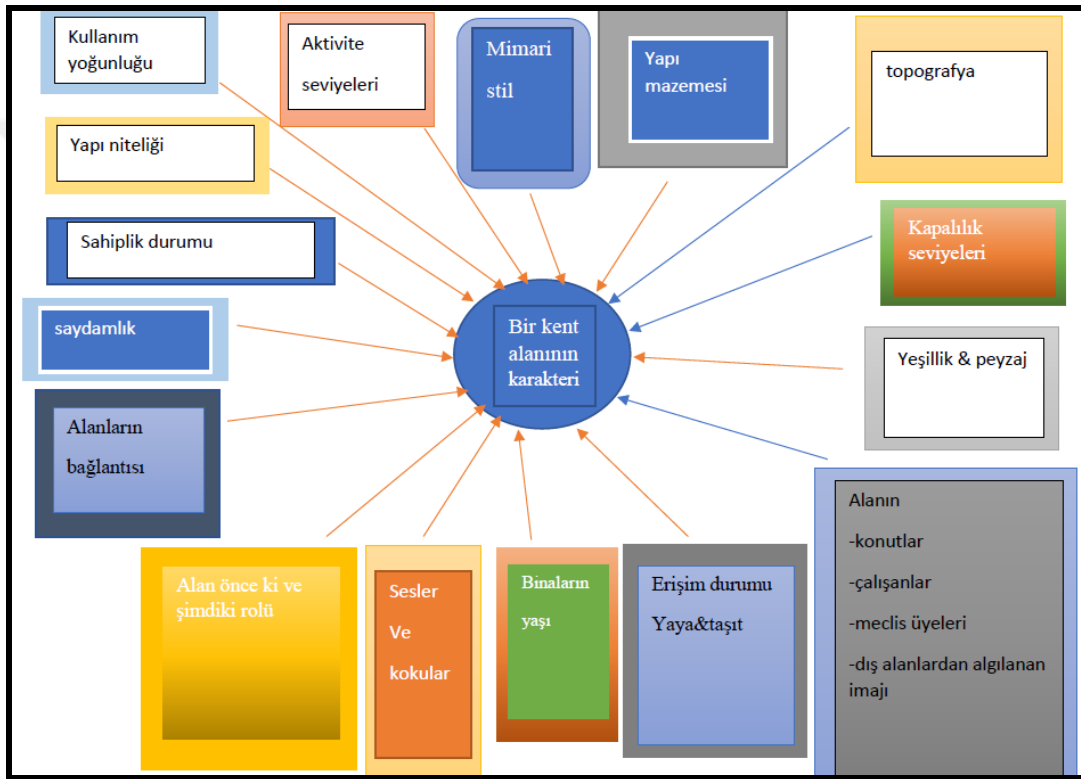
1.3.1. Karakter

Kentsel alanlar, insanlar için ayırt edici bir imaj ve algılarda karakteristik bir özelliğe sahiptir. Kentsel alanlarda karakter terimi, insanların tüm diğer yerler arasından özellikle bu alanları tercih etmesindeki nedenlerden birini oluşturmaktadır. Bu kentsel mekânları diğer yerlerden ayıran ve benzersiz kılan görsel unsurlar, taşıdığı anlam veya karakteristik özelliklerinin sonucunda ortaya çıkmakta ve bu alanı rakipsiz kılmaktadır (Akça, 2008).

Bir kentsel alanda kullanıcıları etkileyen unsurların başında; bina, sokak, kamusal alan gibi yapısal çevrenin herhangi bir parçası olabilir. İnsanlar bir yerin kendileri için özel olduğunu, kendilerine pozitif hisler verdiğini ve orada rahat olduklarını hatırladıklarında, kendilerini o yerin bir parçası olarak hissetmekte ve o yere ait oldukları duygusuna kapılmaktadır (DETR, 2000).

Karakter ilkesi; kent içindeki bir alana aidiyet duygusu veren ve insanların yaşadıkları kentin yapısını anlamalarında yardımcı olan temel faktördür. Kentsel alandaki mevcut tarihsel doku ile yeni yapılacak olan yapıların arasında ki uyumun sağlanması, kentsel tasarım uygulamalarındaki hedef olmalıdır.

Kentsel tasarım çalışmaları, yörenin kentsel kimliğine uyumlu olmalı ve yerel bir analiz yapılması gerekmektedir. Tasarım sürecinin başlangıç noktasında, bölge halkı ve kullanıcıların istek ve beklentileri göz önünde bulundurularak, uygulama öncesinde kullanıcılarının katılımlarını sağlanması ile yerel analizler yapılmalıdır.



Şekil 1.4. Karakterin bileşenleri (Kemeç, 2020)

Yapılacak kentsel tasarım projeleri hazırlanırken; mevcut alanın karakteristik dokusu ve yerel özellikleri göz önünde bulundurularak, mevcut dokuya uyumlu olacak şekilde tasarlanmalıdır. Kentsel tasarım projelerine yeni öneriler gerektiren yerel ve tarihsel kentsel dokuya, mevcut yapıların form ve dokularına uyum içinde olmalıdır. Yerel kentsel dokunun sağlanması için, açık alanlar, sokak, meydan ve binaların projelerinin mevcut yerel doku ile başarılı bir şekilde bütünleşmesi sağlanmalıdır. Kentsel tasarım uygulamalarında yeni gelişme alanlarının karakteri, bina

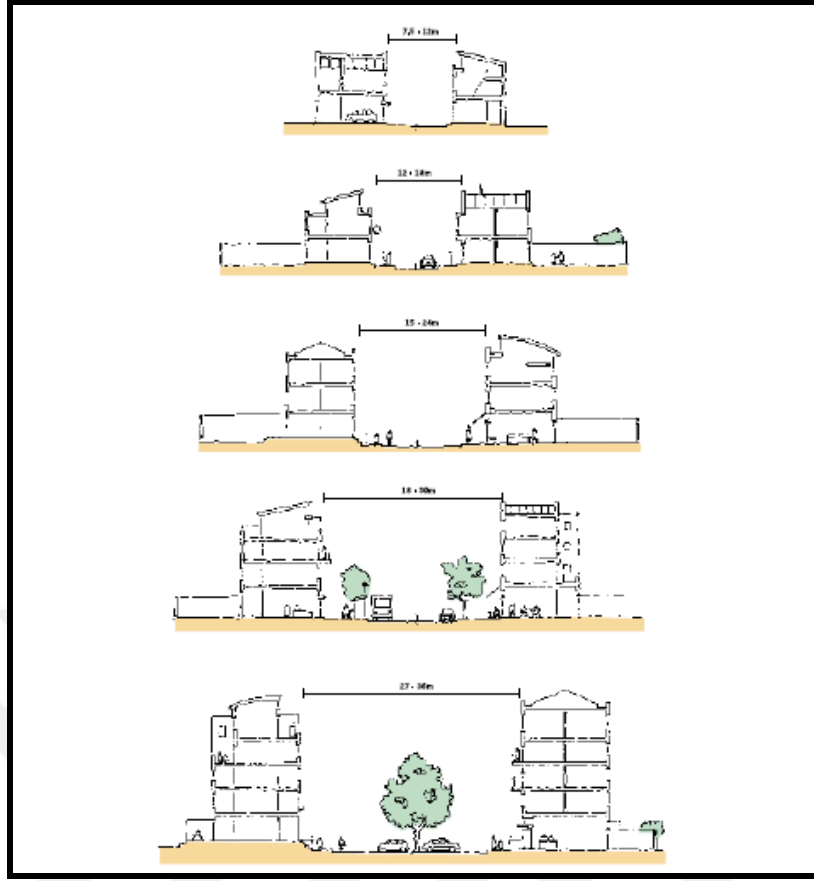
malzemelerinin doku ve rengi ile belirlenmektedir. Yerel dokuya uygun malzemeler kullanmak yerel farklılığı da artıracaktır.

1.3.2. Süreklilik ve çevreleme

Kentsel tasarım kriterlerinden biri olan süreklilik kriteri, kamusal alanlar ve özel alanların birbirinden farklılık gösterdiği; mekânsal alanlardır. Kentsel alanlar; kamu ve özel mülkiyet alanları tanımlanarak, çevrelemede ilgi çekici bir özellik kazanır. Kentsel tasarımcılar mekânsal düzenlemeyi tanımlamalı, kamusal ve özel alanların sınırlarına kentsel tasarım projelerinde açıklık getirmelidirler. Güçlü bina hatları veya dış mekandaki peyzaj alanlarının tasarımı ile yaya ve taşıt güzergâhları sokak boyunca etkin bir şekilde yönlendirilmiş bina cephelerine sahip olunması veya yönlendirilmiş bir peyzaj düzenlemesinin yapılması, kamusal alanları daha aktif ve güvenli bir alana dönüştürmektedir.

Süreklilik kriteri, iki farklı yerde karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan birincisi; yapı bloklarının sürekliliği ki, bu çevreleme kavramını ortaya çıkarmaktadır. Fiziksel yapıda süreklilikte ilk akla gelen, mekânı oluşturan düşey elemanlar ve yapıların cepheleridir. Yapıların cephelerinin ortaya koydukları süreklilik, kullanıcıda çevresine hapsedilmişlik, yani birey üzerinde kapalılık hissini oluşturur ve mekân kavramını güçlendirir.

Süreklilik kriterinin diğer bir özeliği; kentsel mekânlar arasındaki bağlantının sürekliliğidir. Hareket ederken algılanan mekânlar dizisi, birinden ötekine geçerken gözlemciye süreklilik ve hiyerarşik bir düzen içinde sunulmalıdır. Hiyerarşik düzenlemelerde mekân, kendinden daha geniş açıklığa yönlenecek biçimde düzenlenmelidir (Sargut Gelen, 2016).



Şekil 1.5. Sokağın genişliği ile orantılı olan bina ölçeği (DETR, 2000)

Mekânsal çevreleme de, farklı büyüklükteki binalar ve peyzaj öğeleriyle tanımlanabilir. Öngörülen binaların kütesel büyüklüğü ile yüksekliği çevrelerindeki binalar ve yakın çevre kentsel alanlar göz önüne alınarak detaylı şekilde tasarlanmalıdır. Binaların yüksekliği kendini çevreleyen kentsel alanın genişliği ile orantılı olmalıdır. Ayrıca alandaki baskın yapı ve binalar; tasarım sürecinde odak noktaları, buluşma alanları, yönlendirici noktalar olarak tanımlanabilir ve mekân hissini geliştirmek için kullanılabilir (Akça, 2008).

1.3.3. Kamusal alan kalitesi

Kamusal alan kalitesi, söz konusu mekânın ne kadar kamusal mekân olarak algılandığına ve kullanıcıları hangi ölçülerde görsel bir estetiğe sahip olduğuna bakılarak ölçülebilir.

Kentsel Tasarımda mikro ölçek projelendirmede kent möbleleri yukardaki görsel Şekil 1.6'deki gibi fiziki mekânda uygun yerlerde tasarlanmalı ve alanda dağılımı

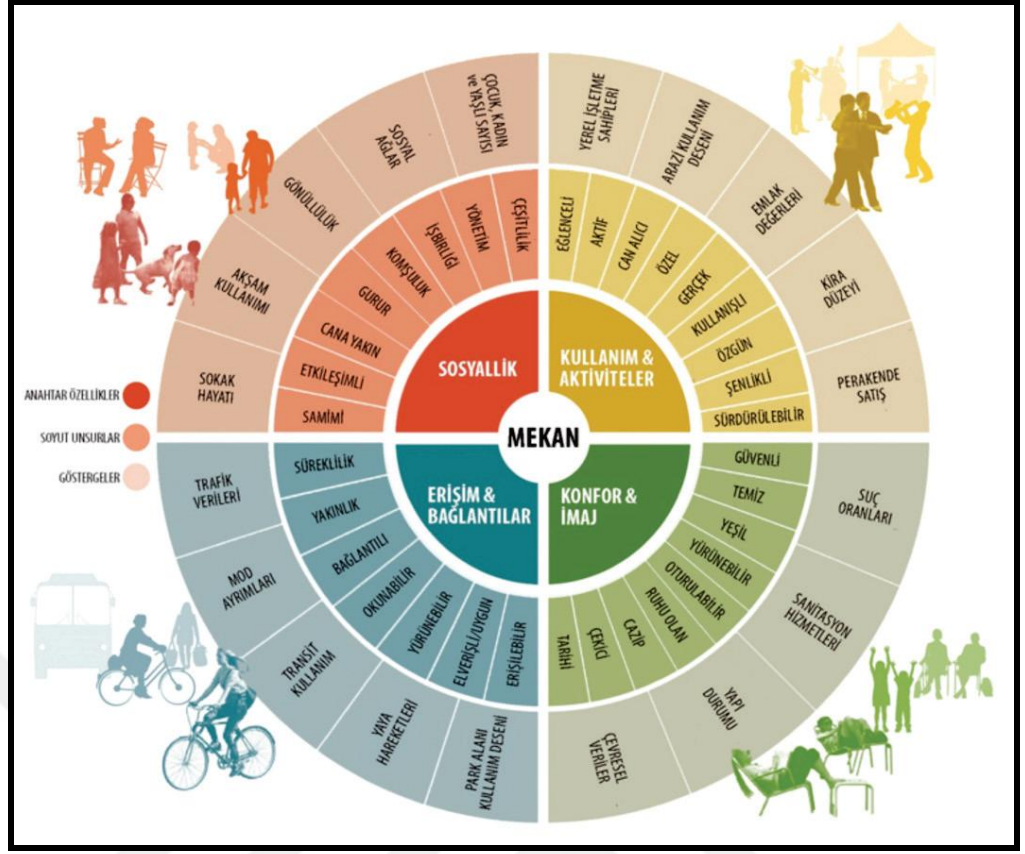
yapılmalıdır. Kamusal alanlarda alanın kullanım özelliğine göre estetik faktörün etkin bir rol alması ve görsel olarak mekânı zenginleştirilmesi önemlidir.

Mikro ölçek tasarımda kullanılan oturma elemanları, aydınlatma direkleri, çöp kovaları vb. kent mobilyalarını, tasarım uygulamalarının hedeflerini destekleyecek şekilde bir araya getirilerek, kentsel çalışma alanında uygun dağılım yapılmalıdır. Kamusal alan kalitesinde, görsel ve estetiğin artmasına yardımcı olan bu elemanlar doğru bir şekilde konumlandırılmalıdır. Bu öğelerin başarılı bir şekilde tasarlanması kentsel mekânları cazip hale getirecek ve kentsel mekân karakterinin güçlenmesini sağlayacaktır.



Şekil 1.6. Başarılı yaya alanları örneği Trafalgar Meydanı, Londra, İngiltere (Url: 2)

Whyt' te (2000) göre kamusal alanları başarılı kılan temel özellikler; kolay ulaşılabilirlik, çeşitli aktivitelerin yer alması, mekânın konforlu ve insanların sosyal etkileşimin sağlanmasıyla ölçülmektedir.



Şekil 1.7. (PPS)'in mekân kalitesi diyagramı

PPS grubuna göre; mekânsal kalitenin ölçülmesinde; erişim bağlantıları, konfor ve imaj, kullanım ve aktiviteler ve sosyalleşmeyi ana faktör olarak ele almışlardır. Bu kapsamda bu dört başlık altında farklı veriler incelenmektedir.

Tablo 1.1. Kamusal alanlarda mekânsal kalitenin ölçülmesi için kullanılan temel faktörler

Erişim ve Bağlantılar	Konfor ve İmaj
1) Trafik bilgisi	1) Çevresel bilgi
2) Yol ayrımları	2) Yapıların durumu
3) Bağlantı kullanımları	3) Altyapı hizmetleri
4) Yaya yolu aktivitesi	4) Suç oranı
5) Araç park kullanımı	
Kullanım ve Aktiviteler	Sosyalleşme
1) Ticari alan sahipleri	1) Kadın, çocuk, yaşlı sayısı
2) Arazi kullanım dokusu	2) Sosyal ağlar
3) Mülk değeri	3) Gönüllülük
4) Kira oranı	4) Gece kullanımı
5) Dükkân satışı	5) Sokak yaşamı

Kısaca kamusal alan kalitesi yaşlı ve engelliler dâhil tüm kullanıcıları göz önünde bulundurularak ilgi çekici, güvenli, konforlu ve karmaşık olmayan aktif olarak kullanılan caddeler ve kamusal alanları geliştirme biçimidir. Kamusal alanlar tüm bireyler tarafından özgürce ve izin alınmaksızın kullanılan kentsel mekânlardır. Başarılı kamusal alanalar, ırk, köken, zihinsel ve bedensel engeller olmaksızın tüm insanlarda dâhil tüm kullanıcıların gereksinimlerini sağlayan alanlardır.



Şekil 1.8. Mekanda işlevselliklerinin yanı sıra dekoratif görünümlü aydınlatma örnekleri (Kemeç, 2020)

Kentsel peyzaj unsurları, mevcut yapısal alana bütünleşmiş şekilde tasarlanması; kentsel alanların kalitesinin yükselmesini sağlayacaktır. Kentsel mobilyaların iyi, kullanılabilir bir şekilde tasarlanması, tasarım hedeflerini destekleyecek şekilde bir araya getirilmesi ve alanda uygun konumlandırılarak mekân karakterinin güçlenmesini sağlayacaktır.

1.3.4. Hareket kolaylığı

Kentsel mekânlarda hareket kolaylığı denildiğinde akla ilk gelen yollar, meydanlar, sokaklar ve yapılar arasında kalan boş hacimlerdir. Bu mekânlarda hareket

kolaylığı, geçişlerin rahat sağlanmasında ve buna bağlı olarak mekânlar arasındaki sürekliliğin hissedilmesinde önemlidir.

Başarılı kentsel alanlar; kentsel tasarım mekânlarının dışındaki sınırlardaki ulaşım-dolaşım ağına sahip olan, hem fiziksel, hem de görsel olarak çevresiyle bütünleşmiş olan kamusal alanlardır. Kamusal alanlarda yaya, bisiklet ve taşıt yolları belirgin bir şekilde tanımlanmalıdır. Kentsel tasarımcı kamusal alanda, bina ve mekânlar arası geçişi, güvenliği ve konforu sağlamalıdır. Kentsel tasarım çalışmaları, insanları sokağı kullanmaya teşvik edebilmeli, tüm kamusal ve özel alanlar arasındaki geçiş ve sürekliliğin kesintisiz olmasını sağlamalıdır (Akça, 2008).



Şekil 1.9. Kamusal alanlarda kullanılan kaliteli malzeme örnekleri (Kemeç, 2020)

Başarılı kentsel tasarım çalışmaları, başarılı bir ulaşım ağı ile trafik yönetiminin sağlanmasında yardımcı olmaktadır. Bulvarların, geniş caddelerin ve sokakların hiyerarşik düzeni bu hedefe ulaşabilecek bir şekilde tasarlanmalıdır.

Kentsel tasarım çalışmalarının ana amacı; fiziki mekanın iyileştirilmesini içerdiği ve bu bağlamda kentsel tasarım düzenleme alanına ulaşım açısından direkt ve bağlantı yollarının uyumlu birlikteliğini içermelidir. Kentsel alan, yaya ağırlıklı bölgeleri içerdiğinden ana ulaşım akslarına yayaların erişebilirliği sağlanmalıdır. Kentsel tasarım projelendirilmesinde; ana ulaşım akslarının taşıt sirkülasyonu, yayalaştırılmış kentsel tasarım alanı bölgesine ulaşım, enerji, zaman ve güvenli yaşam standartlarını sağlaması önemlidir. Kentsel tasarım projelerinde tüm yollar ve caddeler birbiriyle bağlantılı ve önerilen yollar kentsel dokuya uygun olabilecek şekilde tasarlanmalıdır.

1.3.5. Okunabilirlik

Kentsel tasarım uygulamalarının öne çıkan önemli bir unsuru da okunabilirliktir. Kamusal alan kullanıcıların alanı daha kolay tanımalarına ve iyi yönlendirilmelerine olanak verir. Böylece mekânı kullananlar, gitmek istedikleri yerlere kolayca ulaşabilecekleri yolları bulurlar.

Okunabilirlik kriteri; yollar, düğümler, mahalleler, sınırlar ve işaretler olarak tanımlanır. Bu mekânlar, kentte birçok insan etkinliğinin bir arada gerçekleştiği, ticaret, pazarlama, rekreasyon, ulaşım ağlarının merkezlerini barındıran yerler olarak belirlenmiştir. (Kevin Lynch, 1960).

Kentsel alanlarda uygulanan malzemelerin detay ve kaliteleri artırılarak, okunabilirlik kavramı önem kazanır. Bu görünüm ise; önemli yollar, hatırlanabilir binalar ve peyzaj özellikleri üzerine odaklanmaktadır (Akça, 2008).



Şekil 1.10. Kent okunabilirliği, Zürih, İsviçre (Orhan, 2015)

Hazırlanacak kentsel tasarım projelerinde, yayaların kentsel tasarım mekanının da güzergâhtaki irtibatlanmalarını sağlamada yardımcı olacak mevcut görünüm ve manzaraların yaygınlaştırılması önem verilmelidir. Bu görünüm ise; ulaşımdaki önemli yollar, landmark oluşturan hatırlanabilir yapılar ve peyzaj özellikleri üzerine odaklanmaktadır.

1.3.6. Çeşitlilik ve karma kullanım

Başarılı kentsel tasarım uygulamaları tüm kullanıcıların isteklerine cevap verebilen, cezbedici ve kullanışlı alanlar oluşturmalıdır. Mekânda yer alan bina formlarındaki farklılık ve farklı kullanımlara sahip olan kentsel alanlar, farklı kullanıcı gruplarca aktif olarak kullanılır. Karma kullanımlı alanlar, insanların aynı alanda yaşamasına, çalışmasına ve hareket etmesine olanak sağlar. Bu kullanım çeşitliliği, hem sosyal, hem de ekonomik aktiviteleri destekler. Her ölçekte karma kullanımlı kentsel gelişim, gece ve gündüz güvenli bir şekilde kullanılan çekici alanlar yaratır (DETR, 2000).

Sürekliliği kesen geçişler ve boş hacimler, devamlılığın yarattığı monotonluğun kırılmasında büyük rol oynarlar. Çeşitlilik bütün içinde kullanılan doku ve renk geçişleri gibi farklılıklarla sağlanabilirken, sürekliliğin sağlandığı bir cepheler bütününde fonksiyon farklılığı ile kendini gösterebilmektedir. Bütüne makro ölçekten bakıldığında bölgelerdeki doku farklılıkları, fonksiyon dağılımları ya da mekânın nicel ölçütleri, çeşitlilik yaratan unsurlar arasında yer alır. Bölge içindeki heterojen dağılımlar belirli bir devamlılık içinde yer aldıkları ve planlı oldukları takdirde, çeşitlilik olarak örneklendirilebilir.

1.3.7. Peyzaj kriteri

Herkesin peyzaja bakış açısı, algıladıklarına ve kültürüne göre değişebilir ve değişik meslek disiplinleri, peyzaj kavramını kendilerince tanımlamışlardır.

Kentsel mekan içinde peyzaj düzenlemeleri, kentin içinde yer alan açık ve yeşil alanları, kullanıcının ihtiyaçları doğrultusunda uygulamalardır.

Kentsel tasarıma önemli bir katkısı olan açık yeşil alanların kent ve kentte yaşayanlar üzerinde dinlendirici vb. gibi birçok faydası vardır. Bu nedenle insanlık tarihi boyunca sürekli olarak insanlar yeşil alanları kentlerde yaşatmaya çalışmışlardır.

Peyzaj; kültürel, ekolojik, çevresel ve sosyal ihtiyaç alanlarında ve halkın ilgisini çekmede önemli role sahiptir. Peyzaj, her yerdeki insan için, kırsal ve kentsel alanlar, yüksek kaliteli olduğu kadar bozulmuş olan alanlar, günlük alanlar olduğu kadar sıra dışı güzellik olarak tanımlanmış alanlarda yaşam kalitesini oluşturan önemli bir bölümdür. Bölgesel planlamada, şehir planlamasında, turizm ve rekreasyonda dünya ekonomisindeki değişimler birçok durumda peyzajların değişimini hızlandırır (Anonim, 2009).

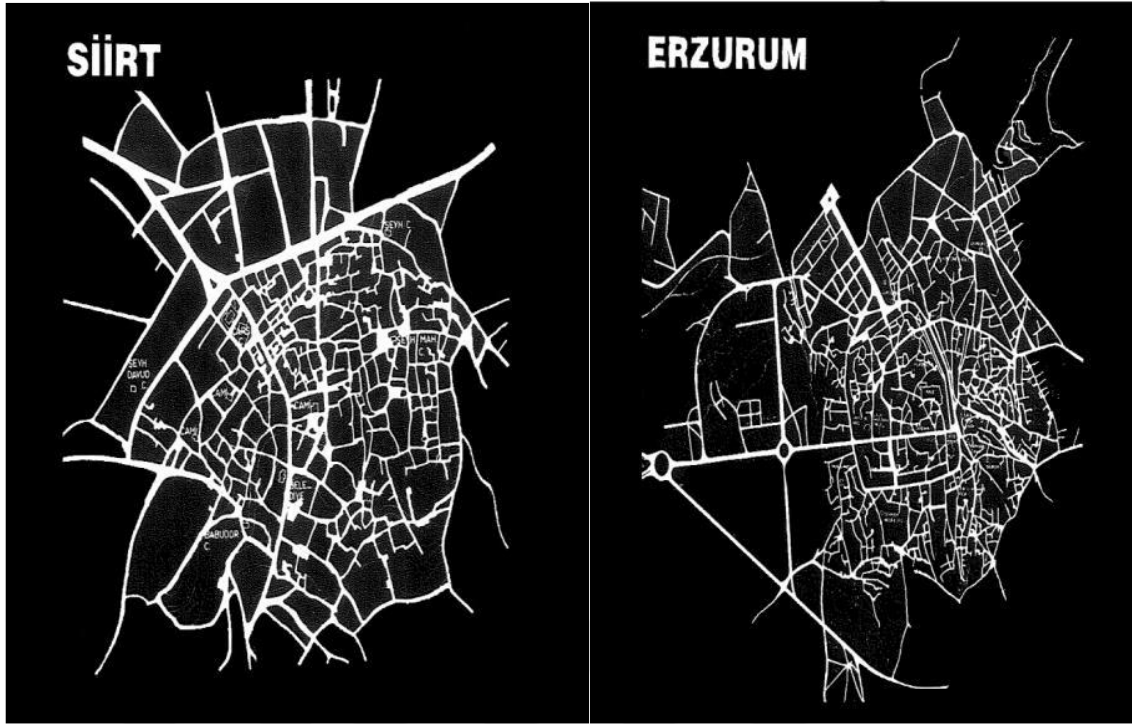
1.3.8. Morfoloji ve tipoloji

Moudon (1997), kentsel morfolojisini; şehrin insan habitatı olarak incelenmesi olarak tanımlamaktadır. Sokak dokusu, binaların formları, yerleşim dokuları, açık ve yeşil alanlar, morfolojik analizin ana elemanlarıdır.

Kent morfolojisi, kentsel yerleşmelerin mekandaki fiziksel formu ya da kentsel yapısının incelenmesi olarak tarif edilir. Morfolojik analiz ise; binalar, bahçeler, sokaklar, parklar ve anıtlar gibi yapısal karakteristikler yardımıyla fiziksel gelişim sürecinin belirlenmesi olarak tanımlanabilir (Derman, 2010).

Yukarıda belirtilmiş olan kriterlere ek olarak yer alması gereken önemli kriter tipolojidir ve morfolojinin okunabilmesindeki en önemli etkidir.

Kentlerin tipolojik karakterleri Aru'ya göre lineer, ışınsal, konsantrik, semer, yay ve muhtelif biçimli olmak üzere altı grupta incelenmektedir. İlk üç grup biçimsel yapı birbirini tamamlayıcı niteliktedir. Genellikle lineer gelişme topografik durumun imkân verdiği ölçüde birçok yöne yayılmakta ve ışınsal yerleşme biçimini doğurmakta, bu gelişmeler ise zamanla ve çevre yollarının oluşumu ile konsantrik yerleşme biçimine dönüşmektedir (Aru, 1998; Aktaran Sınmaz ve Özdemir, 2016)



Harita: 1.1. Konsantrik (Erzurum) ve yay (Siirt) kent biçimi (Aru, 1998; Aktaran Sınnmaz ve Özdemir, 2016)

Morfolojik analiz, yapısal yoğunluk karşılaştırması, yol oranları karşılaştırması yeşil alan karşılaştırmasını içeren analitik analizler ve haritalar, planlar, yapı şekilleri, form, döşemeler, caddelerin doku araştırmaları ve hava fotoğraflarını içeren görsel analizler sonucunda ortaya koyulabilir.

1.2. Yayalaştırma Kavramı

Yayalaştırma kavramının tanımı ilk olarak Monheim (1997) tarafından yapılmıştır. Monheim, çoğunluğu geri teslimat ve toplu taşıma erişiminin mümkün olduğu ve sadece günün belirli saatlerinde mümkün olan teslimatlar ile yayalaştırmayı sadece yayaaların kullanımı için olabilen bir cadde olarak tanımlamıştır.

Yayalaştırma kent merkezlerinde bulunan caddelerin bir kısmının araç trafiğine kapatılarak sadece yayaalar için yürünebilen sokaklar haline getirmesi olarak tanımlanabilir. Başka bir ifadeyle; yayalaştırma kavramı bir kenti yürünebilir bir hale dönüştürmek için düzenlenen, kentsel planlama ve kentsel tasarım olarak da tanımlanabilir.

Bu bağlamda yayalaştırma yapılacak sokakların ya da caddelerin kent merkezlerinde trafiğe engel olmayacak bir şekilde planlanması gerekir. Yayalaştırma

aynı zamanda kent merkezlerinde fonksiyonunu kaybetmiş ticari ve sosyal mekânları yeniden canlandırıp, kente katarak kentin merkezini odak haline getirmek için bir araç olarak da kullanılmaktadır.

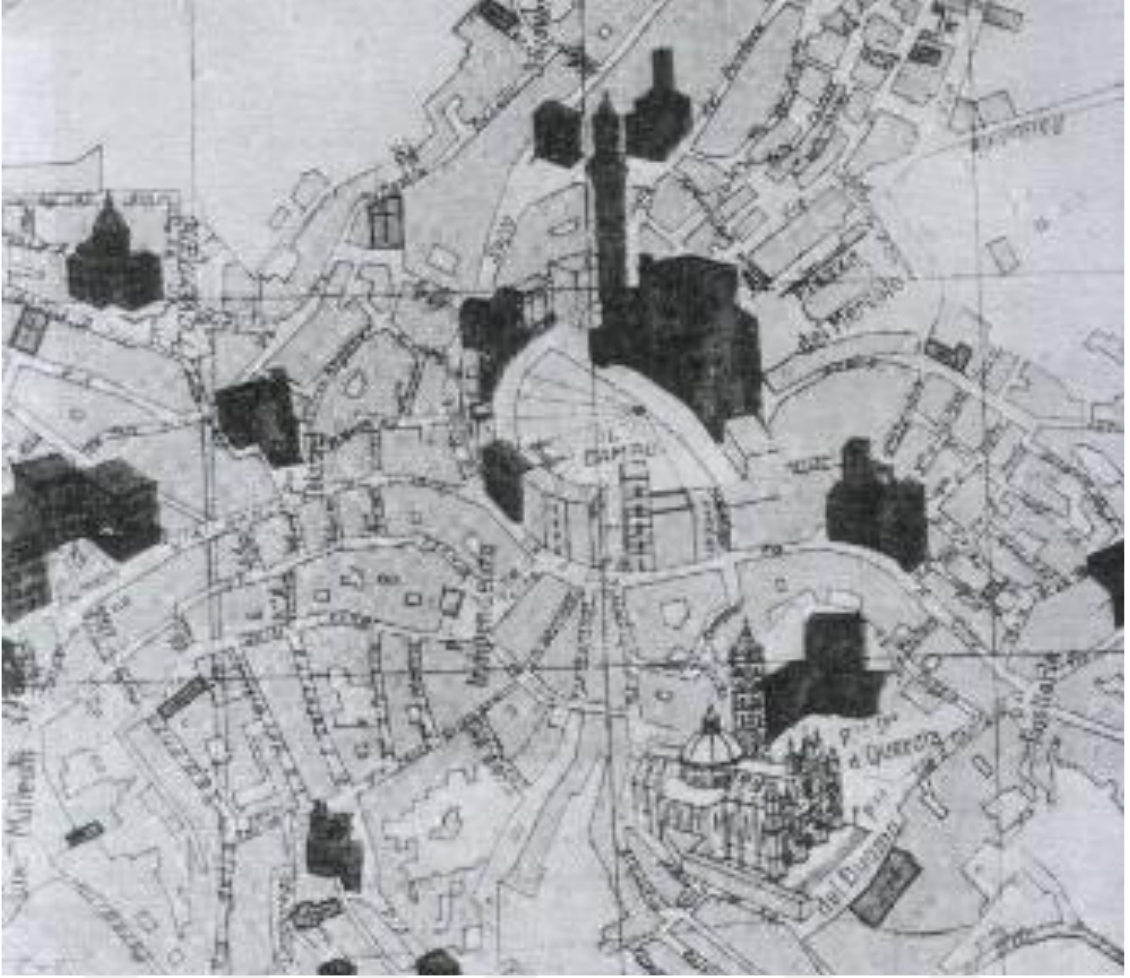
Yayalaştırma, kent merkezlerinin canlılığını ve kent merkezinde ki yaşam kalitesini artıran, yayanın rahat ve güvenli bir şekilde yaya mekanında dolaşımını sağlayan, uygulandığı meydan, sokak ve caddelerin kullanım yoğunluğunu artırırken, buna bağlı olarak ekonomik canlılık getiren ve de kamu yararı gözetilen insan odaklı yaklaşımdır.

1.2.1. Yayalaştırmanın tarihi

Yaya hareketlerini düzenlemeye yönelik ilk örnekler MO. 500'de Miletli Hyppodamus'un koyduğu prensiplere göre inşa edilmiş olan; Milet ve Rodos kentlerinde karşımıza çıkmaktadır. Bu prensiplere göre oluşturulmuş ulaşım planlarına göre, yaklaşık 100 adım mesafede birbirini dik olarak kesen yollardan oluşan, bugün "ızgara sistem" diye adlandırdığımız ulaşım düzeni ile yayaların ihtiyaçlarını karşılanması esas alınmıştır.

Roma döneminde Pompei yerleşiminde yaptığı yaya taşıt ayrımı günümüzdeki kent içi yolların modelini oluşturmuştur. Bu dönemde yapılan yollar günümüzün kaldırımları gibi yaya ve taşıta farklı düzeylerde hizmet vermiş ve farklı bir döşemeyle kaplanmıştır (Yıldız, 2005).

Ortaçağ dönemi yerleşimlerinde insan odaklı trafik bağlantılarının organik kentsel dokuların ortaya çıktığı görülmektedir. Bu kent dokusu sokaklar, meydanlarla ve değişik yol ağlarıyla birbirine bağlanmışlardır. Siena'da kurulmuş olan II Campo Meydanı bu dönemin özelliklerini bütünüyle yansıtmaktadır (Yıldız, 2005).



Harita:1. 2. İtalya'da Siena'da II Campo meydanı (Aru, 1965)

Günümüzdeki bazı kentlere baktığımızda; ilk biçimlendiği dönemin doku ve yapısını sürdürmekte olduğu görülmektedir. Bu kentler, insan ölçeğinin egemen olduğu kentlerdir. Yaya göre düzenlenmiş yolları, meydanları ve diğer kamusal alanları ile bu kentler geleneksel işlevini sürdürmektedir. Bu kentlerde kamusal alanların temel işlevi dengeli ve yaya öncelikli olarak devam etmektedir. Ancak bu durumun günümüzdeki bütün kentler için geçerli olmadığı görülmektedir.

Günümüzdeki pek çok kentte tarihi ise; kent dokuları, taşıt hareketlerine uygun olarak çözüm aranması yaklaşımlarıyla değişmiş veya değişmektedir. Taşıt trafiğinin akışı ve motorlu taşıt araçları için oluşturulan otopark yerleri, özellikle kent merkezlerinde alansal olarak rant değerlerinin yüksek olduğu yerlerde büyük yer işgal etmektedir. Taşıt hareketleri ciddi çevresel problemler doğurmaktadır. Kentsel yaşam kalite düzeyi, kamusal alanlardaki kent yaşamı ile doğrudan ilişkilidir. Yoğun yaya akımının olduğu bu tür kamusal alanlarda taşıtların öncelik kazanması kentsel yaşam kalitesini düşürmektedir (Ocakçı, aktaran Döllük, 2004).

Modern yayalaştırma çağının başlangıcı, sanayi devrimi ile gelişen motorlu araçların kullanımıyla, araç trafiğinin mevcut yol kullanımlarında 1920'li ile 1930'lu yıllar arasında sorun yaratmaya başladı fakat uygulamanın esası, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yıkılan şehirlerin yeniden inşası ile ortaya çıktı. Avrupa kentlerinde 1940'lı, Kuzey Amerika'da ise 1960'lı yıllarda başlatılan çalışmalar ile tarihsel karakterin korunması, gün boyu motorlu taşıt trafiği altında ezilen, geceleri terk edilen mekânların yaşatılması amaçlanmıştır. Almanya, 1960'lara kadar 35 kente en az bir yayalaştırılmış sokak ve caddeyle modern yayalaştırmanın öncüsüyü. 1984'e kadar şehirlerde ve alt merkezlerde 800' den fazla yayalaştırılmış alana sahipti. Yayalaştırma son yıllarda, günümüzde, yeşil dalga olarak(yeşil ulaşırma) adlandırılmasının yanı sıra, özellikle sürdürülebilir ulaşım yönündeki akım ışığında dünyada söz edilir oldu. Bugün, gezilerin yüzdelik payı 100.000 nüfuslu herhangi bir şehirde %37'den, 10 milyon üzerindeki nüfuslu mega şehirlerde %28'e kadar çeşitlilik gösterebilir. Fakat gelişmekte olan ülkelerdeki bu moda, özel araç kullanımı altyapısını sağlamak için hala mevcuttur. Bu durum, gelişmekte olan ülkelerdeki ciddi trafik güvenliği meselelerinin yanı sıra trafik sıkışıklığında ve hava kirliliğinde artışa neden olmaktadır (Moosajee, 2009).

1.2.3. Yayalaştırma çeşitleri

Üzerinde uzlaşılan 3 çeşit yayalaştırma türü vardır. Yayalaştırma uygulamaları, araçtan tamamen arındırılmış yayalaştırma, araçtan kısmen arındırılmış yayalaştırma ve de araç ve yayaların birlikte olduğu yayalaştırma şeklinde sınıflandırılmaktadır. Çünkü yayalaştırma mevcut bir kentsel alandaki bir yaya ulaşımı amacıyla yapılır, yapılaşmış kullanılan bir kent mekânında istenildiği gibi alan yeterliği olmayabilir.

1.2.3.1. Araçtan tamamen arındırılmış yayalaştırma

Bu caddeler, bir dizi yaya kolaylıklarıyla ve araçlara açık hak vermeden yayaların ihtiyaçlarını karşılamak için tasarlanmıştır. Tamamen yayalaştırılmada caddeler tamamen kullanım için yapılandırılmış ve gündüz günün erken saatlerde ve gece ulaşım amacıyla ve yaya bölgelerine servis araçları hariç olmak üzere sokak ve caddeye tüm araç trafiğinin girişi yasaklanmıştır. Araç yolları tamamen araç trafiğine kapatılarak yaya mekânından, taşıtların arındırıldığı uygulamadır. Bu uygulamada yayalar mutlak önceliğe sahiptirler. Bu yayalaştırma biçiminde, alış veriş mekânına alışveriş saatlerini içeren günün belli saatlerde taşıt girmemekte, yaya rahatlıkla

alışverişini yapabilmekte ve gezebilmektedir ki bu uygulama yayalar için tamamen hareket özgürlüğü sağlar.

Özellikle tamamen yayalaştırmada servis beslemesi büyük önem taşımaktadır. Günün belirli saatlerinde ve/veya belirli araçların alana kontrollü kabulü gerekmektedir. Buna uygun fiziki planlama ve alt yapı gereksinimi önem taşımaktadır. Bu mekânı daha önce kullanabilen taşıtlar için yeni yol düzenlemelerine gidilmektedir. Ancak, yaya ile taşıt yolları arasındaki ilişkinin en uygun şekilde çözümlenmiş olması gerekmektedir (Kalkancı, 2007).

1.2.3.2. Araçtan kısmen arındırılmış yayalaştırma

Kısmen yayalaştırma sokak ve caddelere belirli zamanlarda araçların ulaşabildiği yerlerdir. Caddelerde park alanları mevcut değildir ama yükleme bölmeleri mevcuttur. Kısaca kısmen yayalaştırma tanımı, turizm ve ticaret yolunun belli saatlerde yolun tamamının veya bir araç geçişine izin verecek kadar kısmının trafikten arındırılması şeklinde ifade edilebilir.

Kısmen yayalaştırma uygulamaları, turizm ve ticaret alanlarında hem yaya hem de araç trafiği yoğunluğunun az olduğu yollarda yapılması doğru bulunmaktadır. Yapılacak uygulamanın belirlenebilmesi için detaylı bir alan araştırmasının, analiz ve yerinde tespit yapılması gerekmektedir. Dolayısıyla araç yoluna ilişkin en yoğun yaya kullanımı saatlerinin belirlenerek, yaya ve araç sayımları yapıldıktan sonra analiz çalışması sonunda hangi zaman aralığında kapatılması ve kısmen yayalaştırılacak yolun hangi kısımlarının kapatılması uygun olacağı kararı verilerek yayalaştırma yönergesi hazırlanır ve uygulamaya girer.

1.2.3.3. Araç ve yayanın birlikte olduğu yayalaştırma

Yayalaştırılacak sokak, cadde veya meydanda yapılan araştırma sonucunda, turizm-ticaret alanı ile bu bölgeye giden sokak ve caddenin tamamen veya kısmen yayalaştırılmasının yapılmayacağı sonucu ortaya çıkar ise, araçlar ile yayaların bir arada bulunduğu bu alanlarda çözüm olarak değerlendirilebilir. Ticaret-Turizm alanlarında yaya ve araç trafiği bir arada olmak zorunda olan hallerde taşıt hız sınırı en düşük seviyede tutulur. Bu uygulamada aşağıdaki önlemler alınır ve uygulamaya konulur;

- Yaya ve trafik kesişmesi kalabalık bölgelerde trafik lambası ile önlem alınması,

- Yaya ve araç trafiğinin yoğun olduğu yol birimlerinde yoldaki zemin döşemesinde renk veya malzeme farklılıklarıyla araç hızının düşürülmesi,
- Yol genişlikleri araç park etmesine uygun olamayan genişlikte tek yön yaparak veya yer yer daralmaları ve genişlemeleri uygulayarak, ulaşım ağının yaya ve araç yoğunluğu bölgelerinden araçları yönlendirerek, kısa mesafelerde dağıtıcı yollara aktarılması sağlanmalı şeklinde sıralanabilir.

Bu tür yayalaştırma çeşidinde; yayalar için kaldırımları normal olarak genişletilmiş ve araç park alanları mümkün olabildiğince azaltılmıştır. Hız tabelaları, keskin köşeler, daralan yollar ve geçitler vb. gibi trafik sakinleştirme kullanımlarıyla araçları yavaşlatacak sınırlamalar getirilmiştir.

Azalmış trafik akışı kaldırımların genişletilmesine imkân verecek ve trafik ışıklı kavşaklardaki yaya bölgelerinde bir akıcılık sağlayacaktır. Taksi ve otobüsler hariç tüm araçların sık sık çıkartıldığı zaman toplu taşıma hizmetleri daha etkili bir şekilde yönetilebilmekte, kalıcı genişletmenin göz önünde bulundurulduğu yerlerde tamamen yayalaştırılmış caddelerin birçok özelliğinin tedariki için fırsat ortaya çıkmaktadır (Biyela, 2000).

Bu tür yayalaştırma çalışmalarda; araç ve yaya yollarının belirli sınırlandırıcı elemanlarla ayrıştırılarak bitki ve ağaç gibi peyzaj elemanlarıyla da yayaların güvenliğinin sağlanması önemlidir. Yayalaştırma bu tür yol uygulamalarında kentsel alanda trafiğe kısmen kapatılmasının mümkün olmadığı durumlarda, eğer yol genişliği uygunsa yaya yolu genişlikleri arttırılarak çözüm aranmaya çalışılmalıdır.

1.3. Yayalaştırmanın Etkileri

Hızlı artan kentleşme ile birlikte kent içindeki taşıt trafiğinin artması, kent içindeki yaya için öngörülen alanların azalmasına, yayaların kolay ve güvenli bir şekilde hareket etmesini engellemektedir. Ayrıca kent merkezlerinde artan araç kullanımının yaratmış olduğu hava ve gürültü kirliliği kentsel dokuda ve yayalar üzerinde olumsuz bir etkiye neden olmaktadır.

Yukarda bahsedilen nedenlerden dolayı yayalaştırma düzenlemeleri için çeşitli sebepler vardır. Yayalaştırma özellikle yayaların güvenliğini ve hareketliliğini geliştirmeyi amaçlar. Yayalaştırma çalışmaları, çalışma yapılan cadde ve sokakların

yapısına göre farklılık olabilir. Bu tür çalışmalar bölgesel etki göstermekle birlikte kentin kimlik kazanmasını da sağlar. Bir diğer önemli faydası çevreyle ilişkilidir. Bu planlamalar gürültünün ve kirliliğin azaltılmasına gereksiz araçların ulaşımını kısıtlayarak ya da engelleyerek yardımcı olabilir. Bunun manası yayalaştırma insanları dahil olabilecekleri farklı sosyal, kültürel ve turistik aktivitelerde hoş bir çevre oluşturmaktır. Ayrıca yayalaştırma düzenlemeleri bölgenin ekonomik büyümesini de artırabilir.

Yayalaştırılmış caddeler genel olarak taşıt trafiğinden arındırılmış, tamamen yayalara ayrılmış alanlardır. Bu caddeler kent halkının gereksinimlerine fizyolojik (büfe, eğlence, çayhane, wc vb.), sosyolojik yönden (buluşma ve iletişim merkezi olma), ekonomik yönden (alışveriş için olanak sağlama) hizmet etme olanağı sağlar.

Bu bölümde yayalaştırma uygulamalarının kente ve kullanıcılara yaptığı çevresel etkileri, ekonomik etkileri, sosyal etkileri, birey ve toplum sağlığına olan etkileri ve de ulaşım etkisi ayrı ayrı ele alınarak incelenmiştir.

1.3.1. Çevresel etkileri

Yayalaştırma çalışmaları kent merkezleri için önemli çevresel etkileri olmaktadır. Bu uygulamaların kentlerdeki hava kirliliği, gürültü ve görüntü kirliliğini azaltmasına yönelik, şehir merkezindeki fiziksel imajı iyileştirmeye yönelik, tarihsel ve kültürel mirasın korunmasına yönelik ve ulaşımın yönlendirilmesine etkileri sınıflandırılarak irdelenmiştir.

Yayalaştırma uygulamaları ile;

a) Kent genelinde yayalaştırılan sokak veya caddelerdeki hava ve gürültü kirliliği azalmaktadır.

- Taşıtların yol açtığı yoğun gürültü ve araçların çıkardıkları egzoz gazından dolayı oluşan hava kirliliği azalmaktadır.
- Yayalaştırılan cadde ve yaya bölgelerinde peyzaj düzenlemesi ve yeşil alan oluşturulmasından dolayı kent merkezi ve caddelerin oksijen seviyesi artmaktadır. Hava kalitesinin iyileştirilmesi bu alanlara gelen kullanıcılar üzerinde olumlu etki bırakmaktadır.

b) Kent merkezindeki fiziksel imajı olumlu etkilenmektedir.

- Yayalaştırılan cadde ve sokakların algılanabilirliği artmaktadır.
- Araç trafiğinin sebep olduğu kirlilikten çevredeki binalar korunmuş olur.

- Yayalaştırılan cadde ve sokaklarda yapılan peyzaj düzenlemesi ile bölgelerin çekiciliği artırmaktadır.
- Yayalaştırılan cadde ve sokaklarda sürdürülebilir kentsel mobilyaların kullanılmasıyla bu bölgelerin konforlu ve kullanılabilir olmasını sağlamaktadır.
- Yayalaştırılmış alanlarda aydınlatma düzeyinin artırılması ile her yaştan kullanıcı için güvenli ve emniyetli bir ortam oluşturulmaktadır.

c) Tarihsel ve kültürel mirasın korunmasına katkı sağlamaktadır.

- Tarihsel değeri olan yapıların bakım ve onarımı sağlanmaktadır.
- Tarihi alanların kamu kullanımına açılması ile toplumdaki koruma bilincini artırır.
- Kent merkezlerinde ve yayalaştırılmış cadde ve sokaklardaki kentsel kimliğin korunmasına katkı sağlanmaktadır.

d) Kentteki ulaşım olumlu katkılar sağlanmaktadır.

- Sokakların yayalaştırılması ile kent merkezindeki hareketliliği rahatlatmaktadır.
- Düzenli toplu taşıma ile kent merkezine erişilebilirliği artırmaktadır.
- Tarihi kent merkezindeki dar yolların yayaya terk edilerek araçlar için alternatif yolların yapılmasına katkı sağlanmaktadır.
- Yayalaştırılmış sokaklar insanları yürümeye özendirmekte bu sebeple insan sağlığı için olumlu katkılar sunmaktadır.

1.3.2. Ekonomik etkileri

Yayalaştırma çalışmaları kente ekonomik etkileri açısından oldukça önemlidir. Bu kapsamda gerek tarihi kent merkezlerinde, gerekse belli başlı caddelerdeki ekonomik canlılığı sağlamak için yayalaştırma çalışmaları yapıldığı görülmektedir.

Yayalaştırma uygulamaları ile;

- Yayalaştırılan bölgelerde ticari aktivite yapan insan sayısındaki artışla birlikte bölgenin çekiciliği artırılmış olur.
- Ticari işlevi olmayan boş yerler mümkün oldukça azalmaktadır.
- Mevcut alanda alıcı sayısında ve satış kapasitesini artırıcı önlemler getirilmektedir.
- Kullanılmayan işyerlerinin aktif hale getirilmesiyle de ekonomik canlılık artar.

- Yaya bölgesinin kullanımı gece ve gündüz sürekli hale gelerek ticari aktiviteler artar.
- Yaya yoğunluğunun artması bölgeyi cazip hale getirerek emlak fiyatlarında artışa neden olur.
- Alışverişi teşvik edici ve bu alanlardaki ticaretin çekiciliğini artıracak, kullanıcı gereksinimlerini giderici ve geliştirici (yeme-içme, eğlence, dinleme ve rekreasyon düzenlemeleri gibi) işlevlere yer verilmektedir.
- Yayalaştırılmış bölgelerin olduğu şehirler, turistlerle sık sık iletişim kurmak için güzel bir yere sahip olmasından dolayı ekonomik canlılığı da artırır.
- Yayalaştırılmış alanlarında hayatı kolaylaştıran kaldırım kafeleri, hoş yürüme çevresi, çeşmeler veya diğer cadde malzemeleri bölgenin yerel halkı ve turist için cezbedicilik sağlar.
- Yaya bölgelerinde kira, ev, emlak artışlarına neden olur. Bu çerçevede değerlerine yansıyan değişime paralel olarak vergi gelirlerini de artırmaktadır.

Tablo 1.2. Yayalaştırmanın ekonomik etkileri (Çol, 2004)

	Tanım	Ölçütler	Ölçüm Teknikleri
Erişilebilirlik ve Tasarruflar	Mallara, servislere ve faaliyetlere erişim. Tüketici ulaştırma maliyeti tasarrufları.	Motorsuz ulaştırma, hareketlilik tercihleri sağlamaktadır.	Yolculuk modellemesi, yolculuk seçeneklerinin analizi, tüketici harcama araştırmaları.
Sağlık	Aktif ulaştırma oranı ve kamu sağlığına doğrudan etkileri.	Motorsuz ulaştırma, insanlara fiziksel egzersiz imkanı sağlamaktadır.	Yürüyüş egzersizlerinden faydalanan insan sayısını belirlemek için yolculuk ve sağlık araştırmaları.
Dışsal Maliyetler	Faaliyetler, trafik tıkanıklığı, çarpışmalar ve çevresel etkiler bakımından ulaştırma maliyetlerinde düşüşler.	Motorsuz ulaştırma, taşıt yolculuklarının yerine kullanılmakta ve olumsuz etkileri azaltmaktadır.	Motorsuz ulaştırmanın, motorlu taşıt yolculuğunu ve oluşan ekonomik tasarrufları ne derecede azalttığının belirlenmesi.
Etkili Arazi Kullanımı	Daha fazla motorsuz ulaştırmaya yönelik arazi kullanım şekilleri ile daha etkili arazi kullanımı ilişkisi.	Motorsuz ulaştırma, karayolu ihtiyacını ve otopark faaliyetini azaltmaya yardımcı olmakta, kümelenmiş arazi kullanımı oluşturmaktadır.	Motorsuz ulaştırmaya yönelik ekonomik, sosyal ve çevresel faydaların belirlenmesi.
Yaşanabilirlik	Yerel çevrenin ve toplum etkileşimlerinin kalitesi	Motorsuz ulaştırma, yerel çevreyi geliştirmektedir. Azalan taşıt trafiği ve hızlar.	Mülk değerleri, iş faaliyetleri, tüketici tercih araştırmaları
Ekonomik Gelişme	Ticari faaliyetlere etkileri ve daha yerel üretilmiş mallar için tüketici harcamalarında artış	Motorsuz ulaştırma, ticari alanları daha çekici hale getirmekte ve tüketicilerin taşıt ve yakıt harcamalarını azaltmaktadır.	Pazar araştırmaları ve mülk değerlerini belirleme, girdi-çıktı tablo analizleri.
Eşitlik	Kaynakların ve fırsatların dağılımı	Motorsuz ulaştırma, temel hareketliliği sağlamaya yardımcı olup imkanı olmayanlarla eşitlik sağlar.	Çeşitli dikey ve yatay eşitlik göstergeleri

Tablo1.3'te görüldüğü gibi, dünyadaki farklı kentlerde yapılan yayalaştırma çalışmalarının ticarete olan etkisi verilmiştir. Verilere göre; bazı kentlerde önce satış azalması olsa da daha sonra satışlarda artış olmuştur. Bazı kentlerde önce ticarete bir durgunluk, ardından artış diğer tüm kentlerde ise satışlarda genel itibarıyla artış yaşanmıştır.

Tablo 1.3. Bazı kentlerde yayalaştırmanın ticaret üzerine etkisi (Döllük, 2005)

Kent	Yıl	Büyükölük	Ticaret üzerine etki	Uygulamaya gösterilen tutum
Koln	1972	1,1 km x 10m	%25-35lik artış	Önce itiraz etti Sonra kabul etti
Dusseldorf	1967	440 m x 7-9m	%36-40hk artış	Önce itiraz etti Sonra kabul etti
Essen	1971	2,3 km x 9m	Önce durgunluk daha sonra %15-35 lik artış	Önce itiraz etti Sonra kabul etti
Gotenburg	1970	2,7 km x 15m	Önce %20lik azalma daha sonra% 10luk artış	Dükkân sahiplerinin %66'sı memnun
Leeds	1972	1,2 km x 10 m	%20lik artış	Halk ve dükkân sahipleri kabul etti.
Minneapolis	1968	1km x 25 m	%14'lük artış	Halk ve dükkân sahipleri pozitif
Munih	1972	800m x 22m	%40'lk artış	Dükkân sahipleri pozitif
Newcastle	1971	265m x 21m	Satışlarda artış	Halk ve dükkân sahipleri pozitif
Viyena	1971	1,5km x 15m	%20'lik artış	Dükkân sahiplerinin %60'ı memnun

1.3.3. Sosyal etkileri

Bugünlerde, gelişmiş ölkelerdeki insanlar özel arabalar, otobüsler, demiryolları, taksiler gibi farklı motorize taşımacılık türleri vasıtasıyla gidecekleri yerlere ulaşmaya çalışıyorlar. Ancak, motorize olmayan ulaşım türlerinin en temel taşlarından biri olan yürüme, insanlar için özellikle de daha zengin olanlar için elverişsiz hale gelmektedir. Aslında insanlar günümüz kent yaşamıyla öncesine göre daha az yürüyorlar ve diğer toplu taşıma araçlarındansa kendi özel araçlarına bağılılar. Sonuç olarak, çok fazla insan yeterli egzersiz yapmamaktadır. Sağlık uzmanları, yetişkinlerin en az haftada 3 kez günde 30 dakika fiziksel aktivitelere katılmasını önerirler. Bu yürüyüşle yapılabilir çünkü yürüyüş iyi bir egzersizdir. Bunu yapmak birçok fiziksel yarar sağlar.

Kentsel mekânlarda yayalaştırma uygulamaları öncelikle yaya olarak ulaşımın desteklenmesini amaçlamaktadır. Yayalaştırma uygulamalarının, kullanıcılara birçok sosyal yönden etkileri olabilmektedir.

Kısaca bunlar;

- Yayaların gereksinimlerine karşılık verecek, monoton olmayan değişken ve yaşanabilir alanlar yapmak.
- Farklı kullanıcıların istek ve ihtiyaçlarını sağlayabilecek kentsel mekânlar oluşturulmaktadır. İyi yayalaştırılmış yaya bölgeleri toplumun her kesimine hitap ettiği için eğitilmiş, eğitimsiz, genç, yaşlı, fakir, zengin buluşma kaynaşma ve ortak kent kültürü oluşturma mekânları olarak kente büyük kazanımlar sağlamaktadır.
- Toplumun bireylerinin bir araya geldikleri bu alanlar insanların sosyal, kültürel yaşantılarına katkı sağlamaktadır.
- Şehir içinde herkes tarafından bilinen ve özel anlamı olan kentsel mekânları oluşturmaktadır.
- Yayalaştırma alanlarında trafik yoğunluğu azaldığından yayalar için can ve mal kaybı azalmaktadır.
- Kullanıcıların sosyalleşebileceği mekânların oluşmasını sağlar.
- Tenha bölgelerde yayalaştırmaların yapılması ile suç oranlarında azalma görülmektedir.
- Yayalaştırılmış sokaklarda yürüme, koşma, bisiklet yolları gibi aktivitelerin yapılacağı alanların tasarlanması kent halkını yürümeye, spor yapmaya sevk etmekte olup, insan sağlığı için olumlu bir yarar sağlamaktadır.
- Tüm bireyleri ilgilendiren miting, buluşma gibi ulusal olaylarda toplanma yeri olarak kullanılır.

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

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

1.3.5. Ulaşım etkileri

Yayalaştırma uygulamaları ile;

- Yayalaştırılmış cadde ve sokakların çevresinde düzenlenen toplu taşıma ile desteklenerek kent merkezine erişilebilirlik kolaylaştırılmaktadır.
- Sokakların yayalaştırılması kent merkezlerindeki hareketi ve hareketliliği kolaylaştırmaktadır.
- Kent merkezlerinde araç yoluna uygun olmayan yolların yayaya terk edilerek araç için yeni alternatif yollar yapılmaktadır.
- Yayalaştırılmış sokaklar kentte sürekli bir yaya sirkülasyonu sağlar.
- Yayalaştırılmış sokaklar aktivite merkezlerini ilişkilendirme ve birbirine bağlama özelliği sağlar.
- Kentsel yerleşim alanlarındaki yaya hareketlerini artırarak iş, ticaret, eğlence gibi kentlere işlevlik kazandıran, canlılık getiren düzenli, çekici ve canlı bir çevre oluşturur.
- Yayalar için güvenle hareket edebilecekleri bir ortamın sağlanması trafik kazalarının önüne geçilmesine yardımcı olur.
- Motorlu taşıtların azalmasıyla birlikte trafik kazalarının önlenmesine yardımcı olur.

1.2. Dünyada Yayalaştırma Faaliyetleri

Günümüzde çoğu kent merkezlerinde yayalar tarafından yoğun olarak kullanılan alanlar araç trafiğine kapatılarak yaya bölgeleri haline getirilmektedir. Dünyadaki yayalaştırma örnekleri, ilk kez 1926 yılında o dönemdeki adıyla batı Almanya'nın Essen kentindeki "Limbecker Strasse" ile başlamıştır. Daha sonra dünyada bir akım oluşturularak 1969'da sayıları 63 ulaşmıştır. Tarihi kent merkezlerinde dar alışveriş caddelerindeki trafik sıkışıklığının artması üzerine ortaya çıkan bu olgu, şehir yenileme programları içinde sosyal, ekonomik ve çevresel problemlerin çözüm yolu haline gelmiştir. Daha sonra bu uygulamalar tarihi dokunun korunması, fiziksel çevrenin yenilemesi, kent merkezlerindeki aktivitelerin artırılması, gürültü ve hava kirliliğinin önlenmesi, kentin tarihsel kimliğinin korunması ve geliştirilmesi, turistik özelliklerin geliştirilmesi gibi roller yüklenerek ele alınmıştır (Yılmaz, 1992).

Kısaca yayalaştırma çalışmaları ilk olarak Avrupa'da 1920'li yıllarda başlanmış olmakla birlikte, yayalaştırma mekânlarındaki önemli gelişmeler 1940'lı yılların sonu

ve 1960'lı yılların ortalarında yaygınlaşmaya başlamıştır. 1980'li yıllarda ortaya çıkan çevre bilincine bağlı olarak, 21. yüzyılda yapılan yayalaştırma çalışmaları daha kapsamlı bir uygulama bağlamında planlamanın konusu olmuştur.

Bu bölümde dünyadaki yayalaştırmanın gelişimi ve dünya kentlerindeki yayalaştırma uygulamaları ele alınmıştır. Bu kapsamda yapılan incelemeler sonucunda İspanya, Fransa, İngiltere ve Almanya'daki yayalaştırma örnekleri verilmiştir.

1.2.1. Essen ve Münih kentlerindeki yayalaştırma örnekleri (Almanya)

Avrupa'da Almanya yayalaştırma çalışmalarında önden gelen ülkelerden biri olmuştur. İki ana sebebi:

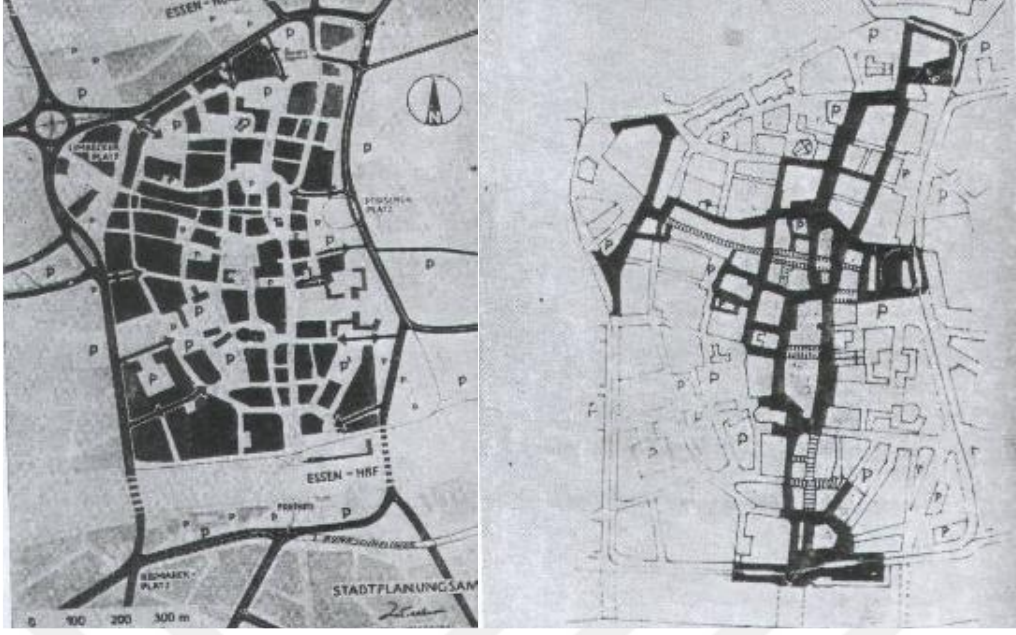
- II. Dünya Savaşı sonrasında Alman kentlerinin yeniden inşası,
- Yeni ve çağa uygun genişlikte yolların inşa edilmesinin ardından, kent merkezlerinde yer alan dar sokakların motorlu taşıtlar için önemini kaybetmesi olarak tanımlanabilmektedir (Iranmanesh, 2008).

Almanya'da yayalaştırma çalışmalarının ilk örnekleri 1950'li yıllarda yapılmıştır. Almanya'da Kiel, Bonn, Bremen, Köln, Essen ve Wilhemshaven kentleri, merkezlerini taşıt trafiğinden arındıran ilk kentlerdir. 1955 yılında 21 kentte yapılan yayalaştırma çalışmaları, 1960 yılında 35 Alman kentinde caddelerin yayalaştırılması şeklinde artmıştır (Hadju, 1988).

1971 yılında Almanya'nın şehir merkezlerindeki yayalaştırılmış cadde sayısı 370'e kadar yükseltildiği belirtilmiştir.

1.2.1.1. Essen kenti yayalaştırma bölgesi

Almanya'da ilk yayalaştırma çalışmaları ile Essen Kenti'nde eski tarihi kent merkezinin çevresinden ring yolu geçirilmiştir. Merkeze yakın bölgelerde ise, taşıtların bırakabileceği otopark alanları, ring yolunun iç kenarlarında ise kısa süreli kullanımlar için otopark alanları düzenlenmiştir.



Harita:1. 3. Essen kenti yayalaştırma çalışması görünümü (Aru, 1965, aktaran Postalcioğlu, 2009)

Şekil.1.11’de görüldüğü gibi Essen kentinde motorlu taşıtların geçtiği noktalardan, merkeze 3-5 dakikalık mesafelerde cadde boyunca mağazalar düzenlenmiştir.



Şekil 1.11. Essen kenti yaya bölgesi ticaret alanı (Aru, 1965, aktaran Postalcioğlu, 2009) ve Essen kenti yaya bölgesi ticaret alanı (Picasaweb, 2009 aktaran Postalcioğlu, 2009)

1.2.1.2. Münih kenti yayalaştırma bölgesi

Batı Almanya’da 1960-1980 yılları yayalaştırma çalışmalarında Münih kenti yayalaştırma çalışması ile Almanya’ya bir model oluşturmuştur. Münih’in ünlü yaya caddesi, Nehauser ve Kaufinger caddelerinin birleşiminden oluşmaktadır. Münih’deki yaya alanı kullanımı eğlence ve dinlenme mekânlarıyla her daim canlılığını koruyan

Marienplatz ve Stochus Karlsplatz meydanlarını birbirine bağlamaktadır (Brambilla ve Longo, 1977).

Bu iki ana caddede, ortalama 20 m. genişliğinde geniş bir ana cadde ve çevresindeki dar yan yolların yarattığı kontrastlık ilgi çekici bir yapı oluşturur.



Şekil 1.12. Nahauser ve Kaufinger Caddeleri yayalaştırma öncesi- sonrası görünümü (Özkaynak ve Korkmaz, 2019)

1995 yılında Münih'teki yayalaştırılmış sokak uzunlukları toplam yedi kilometreyi bulacak şekilde genişletilmiştir. Yayalaştırılan alanların çekiciliğinin artmasıyla, bölgedeki ticarete % 40'lık bir artış yaşanmış, yayalaştırılan alanların kiralari yükselmiş, küçük ölçekli yerel işyerlerinin yerini büyük zincir mağazalar almaya başlamıştır (Postalcıoğlu, 2009).

1.2.2. Paris, Champ's Elyseés Caddesi (Fransa)

Champ's Elyseés Caddesi Fransa Kralı XIV. Louis'in isteği üzerine 1664 yılında yapılmaya başlanmış ve 1670 yılında da yapımı tamamlanmıştır. 1806 yılında ise I. Napolyon'un Fransız askerlerinin anısına yaptırdığı Zafer Takı'nın eklenmesiyle olan Champ's Elyseés Caddesi bir bütünlük kazanmış. Ancak asıl 1860 yılından sonra Baron Haussmann'ın zarif dokunuşları ile çok daha şık ve elit bir hale bürünmüş ve kentin zenginlerinin, aristokratlarının dikkatini de bu dönemde çekmiştir (Url 3, 2020).

Champ's Elyseés Caddesi 47.300 m²'lik yayalaştırma alanıyla dünyanın en büyük yapılandırılmış kamusal alanlarından sayılabilmektedir. 12 metreden 24 metreye çıkarılan kaldırımları ve yer döşemelerinde seçilen kaliteli granit kesme malzemeleri

kent yaşamına sakinlik ve sokak estetiğine de dinginlik getirmiştir. Champs Elyseés’de tarihsel süreç boyunca değişmeyen en önemli fonksiyonlardan biri de sokak kafeleridir. Caddenin ve hatta Paris’in simgesi olan bu kafeler Caddenin yeni tasarımında aktivite zonunda yer almaktadır (Üzmez, 2009).



Şekil 1.13. Champ’s Elyseés Bulvarı üstten görünümü (Url- 4)

Paris kent merkezinde konumlanan Modernizmin en önemli simgesi olan Champ’s Elyseés Bulvarı kent tarihi boyunca stratejik önemini hiçbir zaman kaybetmemiştir.

1.2.3. Kopenhag Stroget Caddesi (Danimarka)

Yayalaştırma uygulamalarında, Dünya’daki en iyi örneklerden birisi Kopenhag kentindedir. Kopenhag kentinde tarihi özellikler korunduğu halde; kent cadde yaşamı kalitesini artırmak için düzenlemeler yapılmıştır. Kopenhag’ın ana caddesinde; yaya kent plancıları, kenti taşıt ağırlıklı bir yerden yaya dostu bir alana dönüştürmek amacıyla birçok atılımlarda bulunmuşlardır.

Kopenhag kenti bütününde “Adım Adım Planlama “ yaklaşımı ile yayalaştırma uygulama çalışmaları yapılmıştır. 1962’de 15.800 m² olan alanlar, 1996’da 100.000

m²'yi bulmuştur. 1968'deki çalışmalar yeni yayalaştırılmış alanlar, yürüyüş ve alışveriş alanları haline dönüştürülmüştür (Gültiken, 2011).

Stroget, Fiolstraede ve Kobmagergade Caddesi kent merkezindeki araç yoğunluğunun azaltılması, yayalar için kullanılabilir hale getirilmesi, ticari aktivitelerin artırılarak alanın canlandırılması, tarihi yapıların korunması amacıyla yayalaştırılmıştır (Çakıroğlu, 2012).

Aşağıda Kopenhag kentinin yaya-dostu kente dönüştürmeyi amaçlayan on aşamalı projelendirme programı yer almaktadır.

- **Sokakların yayalaştırılması:** Kentin tarihi ana caddesi olan Stroget Caddesi 1962 yılında yayalaştırılmıştır. Sağlanan bu başarı ile birlikte, yıllar içinde bu ana caddeye sadece yayalar için sadece düşük hızlı araç kullanımına izin verilen yaya öncelikli yollar eklenmiştir.
- **Trafiğin ve park yerlerinin azaltılması:** Bu uygulamada, otopark alanlarında her yıl %2-3 oranında azaltmaya gidilerek, kent merkezindeki trafik yoğunluğunu azaltılmaya çalışılmıştır. Yıllar geçtikçe yaklaşık 600 farklı alanda aşamalı olarak araç sayısı ve otopark sayısı azaltılarak uygulamaya koyulmuştur.
- **Otopark alanların kamusal alanlara dönüştürülmesi:** Aşamalı olarak boşalan otopark alanları yeşil alan, meydan vb. kamusal alanlara dönüştürülmüştür.
- **Kent merkezindeki yapı yoğunluğunun korunması:** Kent merkezindeki yoğunluk korunarak merkezin Kopenhag'ın diğer yerlerine göre iklim koşullarının daha az esintili ve az rüzgârlı olması sağlanmıştır.
- **İnsan ölçeğine saygılı çevre:** Kentin mütevazî ölçeği ve sokak ağı, kullanıcılarına tarihi dokusu ile birlikte hoş vakit geçirecekleri yaya alanları oluşturmak hedeflenmiştir.
- **Kent merkezinde nüfus dengesinin sağlanması:** Kent merkezindeki otomobile olan bağımlılığın azaltılması, geceleri ışıklı ve insan hareketliliği oluşturan konut kullanımı teşvik edilerek kullanıcılar için güvenli ortam oluşturmaya hedeflenmiştir.
- **Öğrencilerin teşvik edilmesi:** Kente aktif yaşam biçimine sahip öğrencilerin merkeze yerleşmesi teşvik edilmiştir.
- **İklimsel koşullara göre düzenleme:** Kent merkezi her türlü iklimsel koşullara göre düzenlenmiştir. Yazın acık hava kafeleri, meydanlar, sokak sanatçıları gibi

faaliyetler insanları cezp ederken, kışın ısıtılan banklarla, sokak satıcılarıyla insanların kış mevsiminden keyif alması hedeflenmiştir.

- **Kentte bisiklet kullanımının özendirilmesi:** Bisikletin, kentte kullanılan birincil ulaşım aracı olması teşvik edilmiştir. Taşıt yolları bisiklet kullanımına göre yeniden düzenlenmiş, özel bisiklet yolları ve bisiklet park alanları tasarlanmıştır. Günümüzde Kopenhag kentinde ev–işyeri arası yolculukların %34’ü bisiklet ile yapılmaktadır.
- **Bisiklet kiralama:** Kent merkezinde yer alan 110 kiralık bisikleti, kullanıcılar kiralayıp, park yerlerine bıraktıktan sonra kira bedelini geri alabilmektedirler (Aktaran Çol, 2004).

1.2.3.1. Kopenhag Stroget Caddesi

Stroget, doğuda Kongens Nytorv (Yeni Kral Meydanı) meydanından batıda Belediye Meydanı'na kadar olan dünyanın en uzun (3,2 km) ve en eski yayalaştırılmış caddesidir. Stroget Caddesi Kopenhag kentinde Danimarka'nın ilk merkezi yaya bölgesidir.



Şekil 1.14. Stroget Caddesi yayalaştırma önceki ve sonrası görünümü (Url-12)

Stroget caddesi yayalaştırma çalışmalarında başlangıç aşamasında muhalif olanlar tarafından tepki görmüştür. Karşılaşılan muhalefet grubunun ve benzeri olumsuzluklara rağmen Stroget Caddesi hem ticari açıdan hem de kentsel mekân açısından başarıya ulaşmıştır.



Şekil 1.15. 1962’de Kopenhag kentinde yapılan Stroget yayalaştırma planı ve Stroget yaya bölgesi (Anonim, 2020)

Bu cadde lüks mağazaları, lokantaları ve eğlence yerleri ile ünlü olan stroget, gerek Avrupa çapında gerekse Danimarka çapında küçük yerleşim yerlerinde yaya ulaştırma planlaması bakımından ekonomik ve sosyal başarısı ile bir örnek teşkil etmiştir.

1.3. Türkiye’de Yayalaştırma Örnekleri

Ülkemizde yayalaştırma kavramı ilk kez 1955 yılında İstanbul’da toplanan Uluslararası Yollar Kongresi’nde ele alınmıştır (Çetin ve Ark, 1991). Ülkemizde ilk İstanbul’da başlayan bu yayalaştırma hareketi İstanbul’da Beyazıt bölgesinde gerçekleşmiştir. 1958 yılı ve sonraları alanda çeşitli trafiğin yönlendirilmesi için (trafik meydanı) uygulamaları düzenlenmeye çalışılmış, 1960 yılında yapılan yarışma ile yaya meydanı düzenlenmesi fikri ortaya atılmıştır. Turgut Cansever’in hazırladığı düzenleme ile meydan kolaylıkla erişilebilir, tarihi doku ile uyumlu, yeme içme, dinlenme gibi aktiviteler ile kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılayabilen bir alan haline getirilmiştir (Aru, 1965).

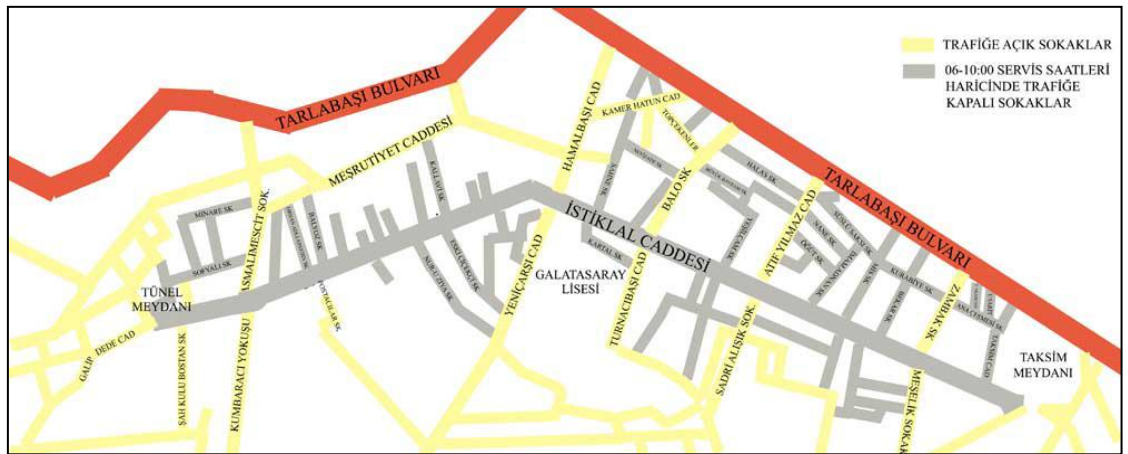
Dünyada yaşanan gelişmeler doğrultusunda kentlerimizi daha yaşanabilir duruma getirmek amacıyla özellikle İstanbul, Ankara, Mersin, İzmir ve Eskişehir gibi kentlerimizde birçok yayalaştırma projesi, kentsel tasarım, kentsel koruma ve peyzaj proje çalışmalarıyla da birleştirilerek uygulamada yer bulmuştur.

Yaya bölgeleri planlanırken, yaya bölgelerinin gelişimini etkileyen bütün faktörler (fiziksel, işlevsel, sosyal, çevresel, ekonomik faktörler gibi) ile ilgili bilgi toplanmalı ve bu bilgiler analiz edilmelidir. Yayalaştırma projelerinde ulaşım, yapısal bütünlük ve uygun yer seçimi ve alanın sürdürülebilirliği ön planda düşünülmelidir. Aynı zamanda yaya bölgeleri, belirgin sınırlara, ayrı bir kimliğe, toplu taşıma olanaklarına, kolay ulaşılabilirliğe ve otopark olanaklarına da sahip olmalıdır.

Dünya genelinde ele alındığı gibi ülkemizde de pek çok şehir merkezi aynı politikalar doğrultusunda yayalaştırma projeleri uygulamıştır. Türkiye’de yayalaştırılmış olan İstiklal Caddesi (Beyoğlu), Ankara’da Sakarya Caddesi (Kızılay), İzmir’de Kıbrıs Şehitleri Caddesi ve Eskişehir’de Doktorlar Caddesi gibi örneklerin diğerlerinden biraz daha ön plana çıktığını rahatlıkla görebilmekteyiz. Bu nedenle Türkiye’de başarılı olarak bulunan bu yayalaştırma çalışmaları irdelenmiştir.

1.3.1. İstiklal Caddesi yaya bölgesi (İstanbul)

Eski ismi ile Cadde-i Kebir olan İstiklal Caddesi İstanbul’un Avrupa Yakası’nda, Beyoğlu İlçe’sinde yer almaktadır. Araç trafiğinin kısıtlandığı, yaya trafiğine ve güvenlik araçlarının geçişine imkân veren cadde, Taksim Meydanı ve Tünel Meydanı arasında yaklaşık 10 m genişlikte ve 1,4 km uzunluktadır.



Harita 1. 4. İstiklal Caddesi yayalaştırma haritası (Url-6).

İstiklal Caddesi ve çevresinde; Taksim Meydanı ve Anıtı, Ayia Trias Kilisesi, St. Antuan Kilisesi, Galata Kulesi, Çiçek Pasajı, Kamondo Merdivenleri, Galatasaray Lisesi, Galata Mevlevihane'si gibi pek çok tarihi yapı bulunmaktadır.

1990 yılında Beyoğlu'nda turizmi geliştirmek ve mekanı yeniden canlandırmak, kentin ve Beyoğlu'nun cazibe merkezi olmasını sağlamak için cadde araç trafiğine kapatılıp yalnızca yaya ve nostaljik tramvay kullanıma açık olacak şekilde tüm cadde yayalaştırılmıştır (Çalışkan, 2011).



Şekil 1.16. Yayalaştırmadan önce İstiklal Caddesi, 1930'lu ve 1960'lı yıllar (Url -5).

İstiklal Caddesi tarihi dokunun karakterini vurgulamak, yayaların yoğun olarak bulunduğu alanı tamamen yayalara tahsis ederek yaya hareketini kolaylaştırmak, Tünel-Taksim bağlantılı tramvay ile yaya hareketini desteklemek amacıyla yayalaştırılmıştır. İstiklal Caddesi yayalaştırma projesi ile birlikte cadde yeni bir kimlik kazanmış, İstanbul başta olmak üzere Türkiye'nin en çekici noktalarından biri haline gelmiştir.



Şekil 1. 17. İstiklal Caddesinin yayalaştırdıktan sonra gece ve gündüz görünümü (Url 7-8).

İstiklal Caddesi yayalaştırma hedefleri şunlardır:

- Mevcut alandaki tarihi dokunun karakterini vurgulamak
- Beyoğlu ilçesini eskiden olduğu gibi cazip ve tarihi bir merkez haline getirmek
- Caddeyi tamamen yayalara tahsis ederek yaya hareketliliğini ve güvenliğini sağlamak
- Ticareti daha güvenli ve cazip hale getirmek
- Tünel ve taksim meydanı bağlantısını tramvay ile yaya hareketini kolaylaştırmak (Çol, 2004).

1.3.2. Kızılay -Sakarya Caddesi yaya bölgesi (Ankara)

Kızılay Meydanı Ankara'nın Çankaya İlçesi'nde, kentin merkezi konumundadır. Kızılay Meydanı ile bağlantılı olan pek çok cadde ve sokak ihtiyaç doğrultusunda yaya alanlarına dönüştürülmüştür. Bu yaya mekânlarından Yüksel Caddesi; Karanfil, Konur ve Selanik sokaklarıyla, Sakarya Caddesi ise Bayındır Sokak, İnkılap Sokak ve Tuna Caddesi ile bağlantılı olarak yayalaştırılmıştır.



Şekil 1.18. Ankara Kızılay Meydanı yaya bölgeleri ve Sakarya Caddesi görünüm (Seçgin, 2016)

Kızılay Sakarya Yaya Bölgesi ülkemizde ilk yayalaştırma çalışmaları örneklerinden birisidir. Kızılay Sakarya Yaya Bölgesi düzenlemesi, kent içi gezinti alanlarını ve yeşil alanları arttırmak ve gerileyen sosyal işlevleri yeniden kuvvetlendirmek düşüncesinden hareketle uygulamaya konmuştur (Zafer, 1996). Sakarya Caddesi ve etrafındaki caddeler 1979 yılında taşıttan arındırılmış alan planı oluşturulmuştur. Bu proje içerisinde yayaaların ulaşım gereksinimini karşılayacak

yolların yanında tüm kullanıcıların dinlenebilmesi için kentsel mobilyalar, çeşmeler, sergi alanları, havuzlar ve satış alanları gibi mekânlar planlanmıştır.

1.3.3. Kıbrıs Şehitler Caddesi yaya bölgesi (İzmir)

Eski adı Mesudiye Caddesi olan Kıbrıs Şehitleri Caddesi İzmir ilinin Konak ilçesinde bulunan, şehrin simgesi olan caddelerinden biridir. İzmir Alsancak'ta bulunan yaya alanı Kıbrıs Şehitleri Caddesi, Sevinç pastanesinden başlar, Dominik yolu boyunca devam edip Sevgi Yolu'na kadar uzanır. Cadde trafiğe kapalı olup üzerinde restoranlar, kafeler, barlar, kitapçılar ve alışveriş yerleri bulunmasından dolayı cadde sürekli canlılığını korumaktadır.



Şekil 1.19. Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nden yayalaştırma sonrası görünümü (Url-9)

Trafiğe kapalı olan cadde günün her saatinde hareketlidir. Dünyaca ünlü markaların mağazalarının yanı sıra mağazalarda çeşitli kıyafetlerden aksesuarlara kadar pek çok ürünün satışının yapıldığı caddenin ara sokaklarında ise barlar ve kafeler yer almaktadır. Kıbrıs Şehitleri Caddesi özellikle gençlerin sıklıkla tercih ettiği ve gece kullanımı da oldukça yüksektir.

1.3.3. Doktorlar Caddesi yaya bölgesi (Eskişehir)

Doktorlar Caddesi, asıl adı İsmet İnönü Caddesi'dir. Bir ucu Kızılcıklı Mahmut Pehlivan Caddesi'ne bir ucu da Köprübaşı'na uzanan cadde yaklaşık 1500 metredir. Doktorlar Caddesi'nde alışveriş merkezleri, kafeler, yeşil alanları ve eğlence mekânları bulunmaktadır.



Şekil 1. 20. Doktorlar Caddesi’nden yayalaştırma sonrası görünümü (Url-10-11)

Tramvay hattının bu caddeden geçmesiyle caddenin cazibesi artmış ve dolayısıyla kabuk değiştirmiştir. Alışveriş merkezleri açılmadan önce şehrin en lüks mağazaları bu caddede bulunmaktaydı. Özel günlerde cadde ışıklandırılmakta, süslenmekte ve hoş bir görüntü oluşmaktadır.

Yaya yoğunluğunun en fazla olduğu kent merkezinde, taşıt hareketlerinin yaya hareketlerinden ayrılmaması kentsel yaşam kalitesini etkilemektedir. Eskişehir Kent İçi Ana Ulaşım Planı Eskişehir Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi bünyesinde yer alan UYG-AR tarafından hazırlanmıştır. Şehir içi trafiğin araç merkezli değil insan merkezli olmasını öngören plan, taşıt trafiğinin akış şeklinin ve gelişi güzel yapılan alanların kent merkezlerinde önemli sorunlara neden olduğunu tespit etmiştir. Kentin en önemli projelerinden biri olan hafif raylı sistem Ekstram şehir içi ulaşımın omurgası haline gelmiş, merkezde yer alan iki ana cadde lastik tekerlekli araç trafiğine kapatılarak, yaya ve tramvay öncelikli hale getirilmiştir.

1.3.4. Ülkemizdeki yaya bölgelerin erişilebilirlik, konfor, kullanım- aktivite ve sosyallik ölçütler doğrultusunda değerlendirilmesi

Kentsel alanda kamusal mekânlar, geçmişten günümüze tarihin her bölümünde kentlerin en önemli mekânlarını oluşturmuşlardır. Kentlerde daha iyi ve fonksiyonel mekânlar yaratmak amacıyla günümüze kadar birçok çalışma gerçekleşmiştir. Bu çalışmaların temel amacı kentlerin gelişerek varlığını sürdürmesi ve kullanıcıya daha iyi bir yaşam kalitesinin sağlamasıdır.

Türkiye’de yayalaştırılmış olan İstiklal Caddesi (Beyoğlu), Ankara’da Sakarya Caddesi (Kızılay), İzmir’de Kıbrıs Şehitleri Caddesi ve Eskişehir’de Doktorlar

Caddeleri erişilebilirlik, konfor, kullanım- aktivite ve sosyallik ölçütler doğrultusunda değerlendirilerek aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 1. 4. Türkiye’de başarılı cadde örnekleri (Çalışkan, 2011)

CADDE ADI	ERİŞİLEBİLİRLİK	KONFOR	KULLANIM-AKTİVİTE	SOSYALLİK
İstiklal Caddesi- İstanbul 	1990 yılında Beyoğlu’nda turizmi geliştirmek ve mekanı yeniden canlandırmak, kentin ve Beyoğlu’nun cazibe merkezi olmasını sağlamak için tüm cadde yayalaştırılmıştır.	Yayalaştırma projesi ile birlikte cadde yeni bir kimlik kazanmış, İstanbul başta olmak üzere Türkiye’nin en çekici noktalarından biri haline gelmiştir.	Beyoğlu’nun demografik yapısının farklı olması, mağazalar, bürolar ve ticari dükkanlar ile birlikte Beyoğlu bölgesi ticari merkez haline gelmiştir.-	Sahip olduğu tarihi değer ve çeşitli fonksiyonlar ile kullanıcıya önemli bir sosyal ortam sunmaktadır.
Sakarya Caddesi (Ankara) 	Kızılay Sakarya Yaya Bölgesi düzenlemesi, kent içi gezinti alanlarını ve yeşil alanları arttırmak ve gerileyen sosyal işlevleri yeniden kuvvetlendirmek düşüncesinden hareketle uygulamaya konmuştur	Ankara’nın en çekici ve simgesi haline gelmiştir.	Yaya bölgesinde bulunan mağazalar, bürolar ve ticari dükkanlar ile birlikte Kızılay bölgesinin ticari merkezi haline gelmiştir.	Birçok aktiviteyi içerisinde barındıran sokak, gece ve gündüz canlılığını korumaktadır.
Kıbrıs Şehitleri Caddesi (İzmir) 	Kıbrıs Şehitleri Caddesi İzmir ilinin Konak ilçesinde bulunmaktadır ve şehrin önemli çekim alanlarından biridir.	Gece kullanımının da oldukça yüksek olduğu alan cadde ve eğlence kültürünün odak noktası konumundadır.	Trafiğe kapalı olan cadde kafe, restoran, bar, alışveriş alanları, kitapçı ve buna benzer birçok fonksiyonu bünyesinde barındırmaktadır.	Birçok fonksiyonu içerisinde barındıran sokak daima canlılığını korumaktadır.
Doktorlar Caddesi (Eskişehir) 	Hafif raylı sistem Etram şehiriçi ulaşımın omurgası haline gelmiş, merkezde yer alan iki ana cadde lastik tekerlekli araç trafiğini kapatılarak yaya öncelikli hale getirilmiştir.	Caddenin devam eden doğu-batı uzantısında, çeşitli alışveriş merkezleri, yeşil alanlar ve eğlence mekanları bulunmaktadır.	Alışveriş merkezleri açılmadan önce şehrin en lüks mağazaları bu caddede bulunmaktaydı. Özel günlerde cadde ışıklandırılmakta, süslenmekte ve hoş bir görüntü oluşturmaktadır.	- İçerdiği aktiviteler ile yerel halkın en çok rağbet ettiği alandır.

2. LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Kentsel tasarımda karakter ilkesi doğrultusunda kaynaktan yararlanarak açıklanmaya çalışılmıştır. Araştırma kapsamında DETR'e (2000) göre; bir mekânda kullanıcıların duygularını etkileyen unsurlar; bina, dükkân, sokak, kamusal alan gibi yapısal çevrenin herhangi bir parçası olabilir.

Uzgören ve Erdönmez (2017), kamusal açık alanlarda mekân kalitesinin kentsel mekânda aktivitelerin arasındaki ilişkisi çerçevesinde değerlendirmeler yapılmıştır. Bu çalışma kapsamında açık kamusal alanlarda aktivite çeşitliliğinin fazla olması, kentsel kamusal alanların kalitesinin artırıldığını ortaya koymaktadır.

Whyt (2000), başarılı bir kentsel kamusal alanların başarılı olmasını sağlayan dört temel faktörün özelliğine değinmiştir. Kamusal alanları kalitesinin artırmak için; ulaşılabilir olmaları, mekânın aktivite çeşitliliğinin olması, kamusal mekânın konforlu ve iyi bir imaja sahip olmasını ve mekân kullanıcılarının sosyal faaliyetlerini destekleyerek sosyal etkileşimini sağlayan özellikte olmasını belirtmiştir.

Saylan ve Erdönmez (2017), kamusal alanlar; kent dokusunda yer alan, insanların bir araya gelip özgürce hareket ettikleri, günlük faaliyetlerini gerçekleştirdikleri, sosyalleştikleri mekânlar olarak tanımlamışlardır.

Lynch (1960), kent bileşenleri olarak tanımladığı yollar, kenarlar, bölgeler, odak noktaları, işaret öğeleri kentin imajını oluşturduğunu belirtmektedir. Bu bileşenlerin kentin okunabilirliğini belirleyen unsurların başında geldiğini belirtmektedir.

Sağlık (2019), çalışmasında kentsel tasarım kavramı ve kentsel tasarımın diğer disiplinler arasındaki ilişkileri hakkında bilgi vermiştir. Kentsel tasarımın sosyal, ekonomik, kültürel ve ekolojik vb. etkileşimleri dikkate alınarak mekanın kalitesini artıran bir uzmanlık alanı olduğunu belirtmektedir.

Sınmaz ve Özdemir (2016), kent morfolojisi ve tipolojisi kavramları çerçevesinde araştırılmıştır. Kentsel morfoloji kavramının yerleşme formlarının gelişme sürecini; tarih, kültür, coğrafya vb. etmenlere dayalı olarak parçadan bütüne farklı ölçeklerde değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadırlar.

Aru (1998), kentlerde morfoloji ve tipolojik karakterlerinin lineer, ışınsal, konsantrik, semer, yay ve muhtelif şekillerde olmak üzere altı grupta incelemesi gerektiğini belirtmiştir.

Tezer (2002), kentsel tasarım kavramının içeriği ve kentsel tasarım diğer disiplinler arasındaki ilişkisi ve kent morfolojisi konuları hakkında bilgi almak için

yararlanmıştır. Kentsel tasarımı; mimarlık, peyzaj ve planlama disiplinlerinin ortak noktası olarak tanımlamaktadır. Kent morfoloji çalışmaları kentin temel bileşenlerini (parsel büyüklükleri, plan tipoloji ve topoğrafya ile ilişkileri, cephe hatları, bir araya gelişler vb.) analiz eder. Bu analizler üzerine oluşturulacak bir rehber ise kentin mekânsal ve kültürel kalitesini en iyi şekilde koruyacağını ve geliştireceğini belirtmektedir.

Çalışkan (2011), Türkiye’de en iyi yayalaştırma projeleri hakkında araştırma yapmıştır. Bu kapsamda yayalaştırmaların başarılı olması için; erişilebilirlik, konfor, kullanım-aktivite ve sosyallik ölçütlerinin tam olarak sağlanması gerektiğini belirtmektedir.

Yavuz (2019), kentsel tasarım gelişim süreci, yayalaştırma çalışmalarının sınıflandırması ve alan çalışması analizleri çerçevesinde yararlanılmıştır. Bu kapsamda yayalaştırılacak cadde ya da sokakların ulaşım anlamında trafiği aksamayacak şekilde planlaması gerektiğini belirtmiştir. Yaya alanının tasarımı yapılırken yapıların, kamusal yaya mekânlarının ilişkisini göz önünde bulundurularak tasarlanması gerektiğini belirtmiştir.

Karakon (2010), çalışma alanı anket sorularının hazırlanması için bir ön bilgi sağlanmıştır.

Canatan (2019), Stroget’in 1962’de yayalaştırılmasıyla Kopenhag’ın kent yaşamındaki büyük değişikliklerin başladığını ve şehirde yaya ve bisikletlerin kullanımına vesile olduğunu belirtmiştir. Ayrıca bu uygulamanın başlaması uluslararası örnek teşkil edildiğini savunmaktadır.

Gültiken ve Cengiz (2011), yaya bölgelerinin tasarımı yapılırken; uygun yer seçimi, mevcut mimari dokusunun korunması, planlama sürecinde halkın katılımı, kamu yararına öncelik verilmesi, kentsel ulaşım entegre olması, erişilebilir olması ve yeterli otopark alanının sağlanması ilkelerine göre tasarlanması gerektiğini belirtmektedir.

Yıldırım ve ark. (2002), yaya bölgelerinin tasarımı yapılırken kentsel tasarımda yerel alana özgü donatı elemanları yapılması, nitelikli ve konforlu kentsel mobilyaların kullanılması, çeşitli aktivite mekânların yapılması, engelli bireylere yönelik düzenlemelerin yapılması ve iklime uygun sürdürülebilir bir peyzaj düzenlemesi gerektiğini belirtmektedir.

Üzmez (2009), dünyadan başarılı yayalaştırma çalışması kapsamında Champ’s Elysees Caddesi, tarihsel süreçler boyunca pek değişmediğini, caddede çeşitli aktive

mekânların olması, tarihsel dokunun ve kimliğinin korunmasıyla Fransa’da ve dünyada başarılı yayalaştırma çalışmalara örnek olduğunu belirtmektedir.

Altunbaş (2006), kent merkezlerinde yayalaştırmaların mevcut alandaki mekânların işlevsel değişim üzerindeki etkilerini araştırmış bir çalışmadır. Bu kapsamda yayalaştırmanın doğrudan sağladığı sosyal yararların yanında dolaylı olarak sosyal gelişimi artırıcı etkisini belirtmektedir.

Bunların; birey ve toplum arasındaki ilişkilerin gelişmesi, demokratik gelişimin artması, açık alanların rahatça kullanılabilmesi, suç oranlarının düşmesi, tarihi dokunun zarar görmemesi ve kentsel imajın yaratılması gibi sosyal gelişimi artırıcı etkilerinin olduğunu belirtmiştir.

Dinç (2017), işyeri sahiplerinin kentlerde yayalaştırma çalışmalarına olan etkilerini araştıran bir araştırmadır. Bu kapsamda yayalaştırma kavramı, yayalaştırma çeşitleri ve yayalaştırmanın çevresine olan etkileri konularında yararlanılmıştır. Bir sokağın yayalaştırılması sonucu çevresinde ekonomik canlılığın arttığını, çevre şartlarının etkisiyle konutların değerini arttırdığını ve bölgede yatırım faaliyetlerinin artmasında etkili olduğunu belirtmektedir.

Çol (2004), kentsel ulaştırmada yaya alanları etkileri üzerine yapılmış bir çalışmadır. Bu kapsamda yayalaştırma çalışmalarının amaçlarını, planlama sürecinin nasıl yapılması gerektiğini ve çevresel, sosyo-kültürel ve ekonomik etkilerini göz önünde bulundurularak tasarlanması gerektiğini belirtmektedir.

Tarakçı, Düzenli ve Akyol (2018), kentsel alanlarda önemli bir kamusal alan haline gelen caddelerin yayalaştırılmasıyla ulaşılabilirliğin, şehir ekonomisindeki sorunlarda önemli bir çözüm olduğunu belirtmektedir.

Yıldırım ve ark. (2002), yaya bölgeleri tasarlanırken, planlama ve kentsel tasarım kapsamında belirli bazı ilkelerin göz önünde bulunması gerektiğini belirtmişlerdir. Yaya bölgelerinde planlama ilkeleri genel olarak; ulaşım planlaması, uygun yer seçimi, ulaşılabilirlik ve otopark yerleri yapılması ve yöresel kentsel dokunun korunması gerektiğini belirtmişlerdir.

Postalcıoğlu (2009), yayalaştırma çalışmalarının sosyal, ekonomik, fiziksel ve çevresel etkilerini düşünerek kentsel alanlarda yayalaştırma çalışması yapılması gerektiğini belirtmektedir. Bu etkileri yayalaştırma çalışması yapılmadan önce göz önünde bulundurarak yapılmasının planlaması, yayalaştırmanın kentsel alanlara olan katkılarının daha fazla olabileceğini savunmaktadır.

Döllük (2005), dünyada yapılmış olan yayalaştırma çalışmaların fiziksel çevreye olan ekonomik katkıları araştırılmıştır. Yayalaştırma çalışmalarının yapıldığı bölgelerde ilk başlarda ekonomik durgunluk yaşanmış olsa da, çok kısa bir zaman diliminde yayalaştırma bölgesini hem ekonomik hareketlilik hem de kentsel hareketliliğin arttığını belirtmektedir.

Ortaç (2019), yaya alanlarının kentsel tasarım kapsamında değerlendirilmesi çalışması yapılmıştır. Bu çalışmada yayalaştırılmış Türkiye'deki ve dünyadaki başarılı örnekler için bilgiler edinilmiştir. Ayrıca çalışmadan mekânsal analizlerin hazırlanması için bir ön bilgi edinilmiştir.

Kemeç (2020), kentsel tasarım ilkeleri ve politikaları adlı yüksek lisans tezi kapsamında kentsel tasarım kriterleri incelenmiştir. Kentsel tasarımın karakter ilkesi çerçevesinde mevcut alanın karakteristik dokusunu ve yerel özellikleri göz önünde bulundurularak mevcut dokuya uyumlu olacak şekilde tasarlanması gerektiği belirtilmektedir.

Sargut Gelen (2016), bu çalışmada kentsel tasarımın kriterlerini açıklamış ve yaya bölgelerinin bu kriterler kapsamında değerlendirilmesi yapılmıştır. Hareket halindeyken algılanan mekânlar, birinden bir başka mekana geçerken gözlemciye süreklilik ve hiyerarşik bir düzen içinde sunulması gerektiğini belirtmektedir.

Yıldız (1996), peyzaj kriteriyle kentsel mekânlara kapalılığın sağlanması, kentsel mekânlarda kentsel kurgunun sürekliliğinin sağlanması, tasarım alanına gelen kullanıcıların yönlendirmesinin sağlanması, mevcut alanda çevresel yaya hareketini kesmeyecek şekilde konumlandırılarak, yaya hareketlinin sürekliliğinin sağlanması, kentsel alanda işlevselliğin sağlanması, çevresel karakterinin korunarak kentsel dokunun sürekliliğini sağlanması ve çevrenin tarihsel, kültürel ve toplumsal değerlerini gözeterek yerellik karakterinin sürdürülmesinde bir araç olarak kullanılabileceğini belirtmektedir.

Akça (2008). kentsel tasarım kriterlerinin incelenmesi kapsamında karakter terimi açıklanmaktadır. Bir yeri diğer yerlerden ayıran ve benzersiz yapan öğeler ya da taşıdığı anlam sonucunda ortaya çıkmakta ve alanı rakipsiz kılmaktadır.

3. MATERYAL VE YÖNTEM

3.1. Materyal

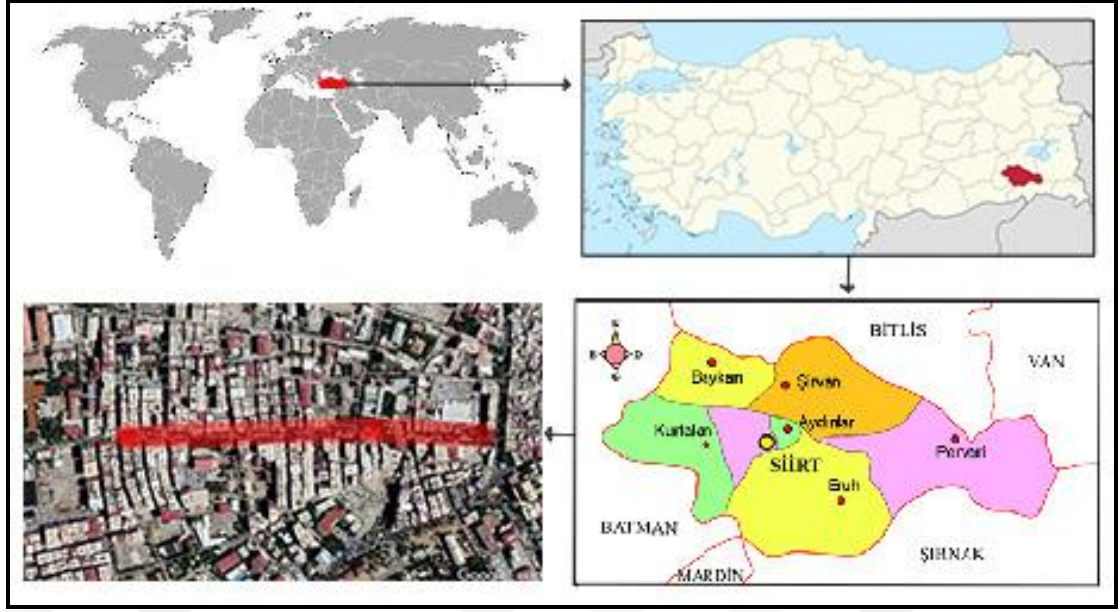
Tez çalışmasında kaynakların elde edilmesi için öncelikle literatür araştırması yapılmıştır. Literatür araştırması için kütüphanelerde çalışmaya katkısı olabilecek kaynaklar taranmıştır. Yerli ve yabancı kitaplar, konu ile ilgili yapılmış tezler ve çalışmalar taranmıştır. Ayrıca konu ile ilgili sempozyum bildirileri, dergiler ve Siirt'in tarihi gelişimine ışık tutacak yerli ve yabancı kaynaklar edinilmiştir. Çalışma alanını Siirt Güres Caddesi ve çevresi oluşturmaktadır. Tezde bu alanda çekilmiş resimlere, gözlemlere yer verilmiştir. Çalışma alanı ile ilgili çeşitli araştırmalar, yapılmış olan projeler, yurtdışı yayalaştırma uygulama örnekleri kullanılmıştır.

Tez çalışması aşamasında, Siirt Güres Caddesi ve çevresinin yayalaştırma projesi öncesi ve sonrası mekânsal analizlerinin hazırlanmasında aşağıdaki programlar ve kaynaklar kullanılmıştır.

- NETCAD 7 programı: Siirt Belediyesi'ne ait 1/1000 ölçekli Hâlihazır ve İmar paftalarının okunması için kullanılmıştır.
- Autocad 2007 programı: Siirt Güres Caddesi ve çevresinin yayalaştırma projesi öncesi ve sonrası mekânsal analizlerin hazırlanması için kullanılmıştır.
- Photoshop CS6 programı: Siirt Güres Caddesi ve çevresinin yayalaştırma projesi öncesi ve sonrası alana ilişkin mekânsal analiz önerileri ve görselleri geliştirmek amacıyla kullanılmıştır.
- Çeşitli kitaplar, tezler, makaleler vb. eserler ile internet taraması sonuçları: Kuramsal temellerin ve yöntemin oluşumunda yararlanılmıştır.

3.1.1. Araştırma alanının coğrafik durumu

Bu çalışma alanı içinde barındıran Siirt ili 41°-57'doğu boylamları ve 37°-55' kuzey enlemleri arasında yer almaktadır. Güney Doğu Anadolu Bölgesinin kuzey doğusunda bulunan Siirt ili, doğudan Şırnak ve Van, kuzeyden Batman ve Bitlis, batıdan Batman, güneyden Mardin ve Şırnak illeri çevrelemektedir.



Şekil 21. Çalışma alanı lokasyon haritası (Kaynak: Fotosahop ile Orijinal Düzenleme)

Siirt ili toprakları Güneydoğu Torosların çizdiği geniş yayın Dicle Havzasına giren bölümünde yer almaktadır. İlin yüz ölçümü 5.499 km² olup, deniz seviyesinden yüksekliği 930 m'dir. İlin kuzeyi ve doğusu yüksek ve sarp kesimlerdir. Botan vadisinin batı yamacında kurulan ve batıya, Yağmur tepe, Pınarova ve Pınarca köylerine doğru gelişim gösteren şehrin ilk kuruluş yerinin belirlenmesinde, yörenin savunma ve doğal ortam koşullarından yararlanma kaygısının etkili olduğu görülmektedir.

Siirt ili Mezopotamya vadisi ve Anadolu Uygarlıklarının yer aldığı bölgeler arasında doğal sınır oluşturan Güneydoğu Torosların kenar kıvrımları kuşağında yer almış olan küçük bir Anadolu kentidir. Botan vadisine hakim Şeyhşemu ve Rasinnebah tepelerinin batı yamacında kurulan Siirt şehri; hem kendi güvenliğini sağlamış hem de iklimik ve morfolojik olarak yaşamsal fonksiyonlara sahip olan Güneydoğu Torosların aynı adı taşıyan plato ile kontak oluşturduğu yakınlaşma alanında kurulmuştur.

Siirt şehri, çevresinin zengin doğal yapısı ve tarihi dokusuyla Anadolu'nun küçük bir yansıması gibidir. İlk yerleşme M.Ö. 3000 yıllarına kadar uzanmaktadır. Mezopotamya'da nüfusun artmasıyla, Suriye geçitlerinden ve Zagros vadilerinden geçerek bölgeye gelen topluluklar yaşamsal faaliyetleri için en uygun yerlere yerleşmişlerdir (Güney, 2000).

Siirt ili yaklaşık 5 bin yıllık mazisine rağmen şehrin gelişmemesinin nedeni, doğal ortam koşullarının sınırlandırıcı etkileri kadar, beşeri faaliyetlerinin yetersizliğiyle

de ilgilidir. Sanayi devrimi ile birlikte ulaşımın yaşamsal faaliyetler için en önemli etken olduğu dönemlerde, ulaşım ağının geliştiği koridorlar boyunca yer alan merkezler hızla gelişim gösterirken; Siirt şehri gibi ana ticaret yollarına uzak kalan yörelerde doğal ortam koşullarının da etkisiyle şehirselleşme önemli bir gelişme yaratmamıştır.

Çalışmanın ana materyalini, Siirt Güres Caddesi ve çevresi oluşturmaktadır. Güres Caddesi eski çarşının bulunduğu Şeyh Aziz Caddesi'nden başlayıp Polis Okulunun yanından çevre yoluna bağlanmaktadır. 2000'li yıllarda Şeyh Aziz Caddesi'nden Hastane Caddesi'ne kadar yaklaşık olarak 1 km araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılmıştır. Güres Caddesi Siirt ilinin gelişimi açısından özellikle kentin ticari fonksiyonlarını içeren, çevresinde kamusal donatıların yoğun olduğu ve ticari alanları ile yayalar açısından bir çekim merkezi ve geçiş arteridir. Çalışma alanında çok sayıda mağaza, işyeri, dükkânlar, kafeler, kahvehaneler, lokantalar, bankalar ve bürolar gibi kullanımlar mevcuttur.

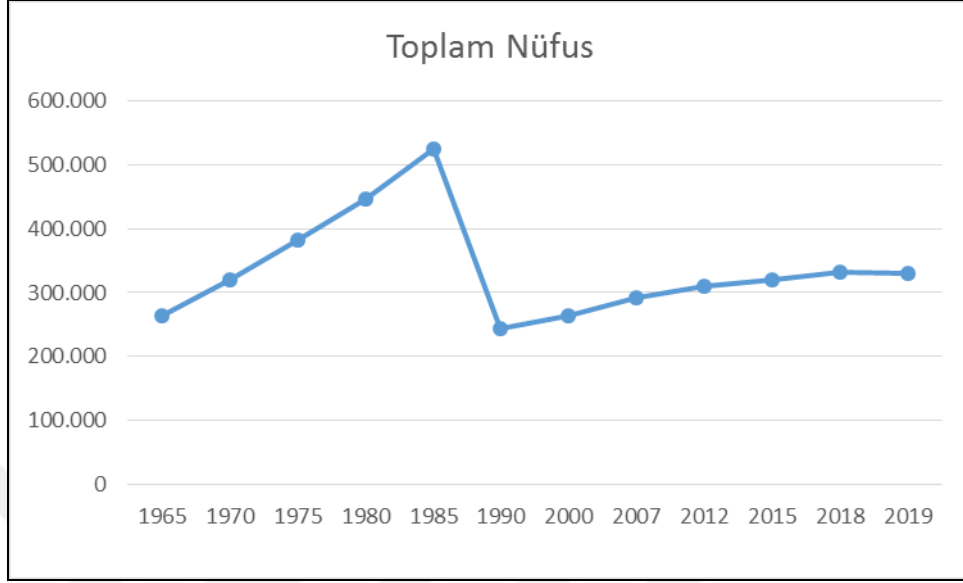


Şekil 22. Siirt Güres Caddesi'nin coğrafik konumu(Kaynak: Uydu Fotoğrafı)

3.1.2. Siirt'in demografik yapısı

Türkiye İstatistik Kurumu, adrese kayıtlı nüfus sistemine göre Siirt nüfusu 1965 yılında 264.832 iken, 2019 yılına geldiğinde bu oran 330.280 olarak artış göstermiştir. Ancak Siirt nüfusu bir önceki yıla göre 1.390 azalmıştır. Bu nüfus, 169.211 erkek ve 161.069 kadından oluşmaktadır. Yüzde olarak ise: %51,23 erkek (169.211), %48,77

(161.069) kadındır. Yüzölçümü 5.499 km² olan Siirt ilinde kilometrekareye 60 insan düşmektedir. Siirt nüfus yoğunluğu 60/ km²'dir.



Grafik 3.1. Siirt ili nüfus değişim grafiği

1985-1993 yılları arasındaki verilerine göre Siirt nüfusunun ciddi bir düşüş göstermesinin nedeni Batman ilçesi Siirt'ten ayrılarak il olduğundan nüfustan keskin bir nüfus düşüşü yaşanmasına neden olmuştur. Ayrıca bu dönemlerde yaşanan ekonomik sıkıntılar, işsizliğe ve terör olaylarına bağlı olarak kentin göç vermesidir. Bu yıllarda Türkiye'de en önemli göçü, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi vermiştir. Bu dönemde Siirt dışı göçü başlıca İstanbul, Adana, Mersin, İzmir ve Hatay illerine vermiştir.

3.1.3. Siirt'in iklim özellikleri

Siirt'te karasal iklim hüküm sürmekte ve dört mevsim en belirgin özellikleriyle yaşanmaktadır. Doğu ve kuzey bölgelerinde kışlar daha sert ve yağışlı, güney ve güneybatı bölgelerinde ılık geçer. Yazları sıcak ve kuraktır. En az yağış Kurtalan'da, en fazla yağış Baykan'da görülür. Haziran ve Ekim ayları arasında genelde nadir yağış olur. GAP'ın devreye girmesinden sonra iklimde belirgin değişiklikler gözlenmiş, ilkbaharda daha fazla yağış olmuş ve %40'ın altında olan nem oranı yükselmiştir. Gece ile gündüz arasındaki ısı farkı fazladır. Tespit edilen en yüksek ısı 43,3 °C, en düşük ısı ise -19,5 °C'dir. Rüzgârlar geceleri doğu ve kuzeydoğudan, gündüzleri güney ve

güneybatıdan, kışın ise genellikle kuzey ve kuzeybatıdan esmektedir. Siirt'e en fazla yağışı kış aylarında, en az yağışı ise; yaz aylarında alır.

Tablo 3. 1. İlinin 1939-2019 yılları arasına ait iklim verileri (URL-13)

Aylar	Ortalama Sıcaklık(°C)	Ortalama En Yüksek Sıcaklık(°C)	Ortalama En Düşük Sıcaklık(°C)	Ortalama Güneşlenme Süresi (saat)	Ortalama Yağışlı Gün Sayısı	Aylık Yağış Ortalaması (mm)	Toplam Miktarı
Ocak	2.6	6.6	-0.5	3.5	12.4	95.5	
Şubat	4.2	8.8	0.5	4.3	11.9	97.6	
Mart	8.3	13.3	4.0	5.4	14.1	111.2	
Nisan	13.7	19.1	8.9	6.5	13.1	105.0	
Mayıs	19.3	25.2	13.5	8.9	10.2	63.8	
Haziran	25.9	32.2	19.0	11.6	3.3	9.3	
Temmuz	30.6	37.0	23.4	12.1	0.6	2.7	
Ağustos	30.3	36.9	23.2	11.3	0.6	1.7	
Eylül	25.4	32.2	18.7	9.9	1.6	6.9	
Ekim	18.2	24.4	12.7	7.1	7.2	50.3	
Kasım	10.4	15.4	6.3	5.2	8.9	82.2	
Aralık	4.8	8.7	1.6	3.5	11.5	95.8	
Yıllık	16.1	21.7	10.9	89.3	95.4	722.0	

Meteoroloji verilerinden hazırlanan yukardaki tabloya göre ortalaması en düşük sıcaklık -0.5 °C ile Ocak, ortalaması en yüksek sıcaklık ise 37,0 °C ile Temmuz'dur. Yıllık ortalama en düşük sıcaklık 10.9°C iken, yıllık ortalama en yüksek sıcaklık ise 21.7 °C'dır. Siirt'e yıllık yağış ortalaması 722,0 mm'dir. Mart, Nisan, Mayıs ayları genellikle yağışlı geçmekte olup en az yağış Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında düşmektedir.

Tablo 3. 2. İlinin aylık en düşük ve en yüksek sıcaklık değerleri (URL-13)

Siirt	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
En Yüksek Sıcaklık	19.7	20.6	28.5	32.9	36.2	40.2	44.4	46.0	39.9	36.6	25.8	24.3
En Düşük Sıcaklık	-19.3	-16.5	-13.3	-4.1	2.0	8.2	13.1	14.4	8.5	0.3	-6.6	-14.6

Meteoroloji verilerinden hazırlanan yukardaki tabloda görüldüğü gibi, maksimum sıcaklık 46.0°C ile Temmuz ayında iken, en düşük sıcaklık ise -19.3°C ile Ocak ayında olmuştur.

3.2. Yöntem

Yöntemin 1. Aşamasında, kentlerin hızlı büyümesi ile motorlu araç kullanımının artması, ile çevre kalitesinin bozulması, nüfus yoğunluğunun artması ile birlikte Siirt kentinde yayaların özgür hareket edebileceği alanlar kısıtlandığı için temel sorun ortaya konmuştur. Bu sorunlar doğrultusunda çalışma alanının önemi belirlenip amaçları ortaya konulmuştur.

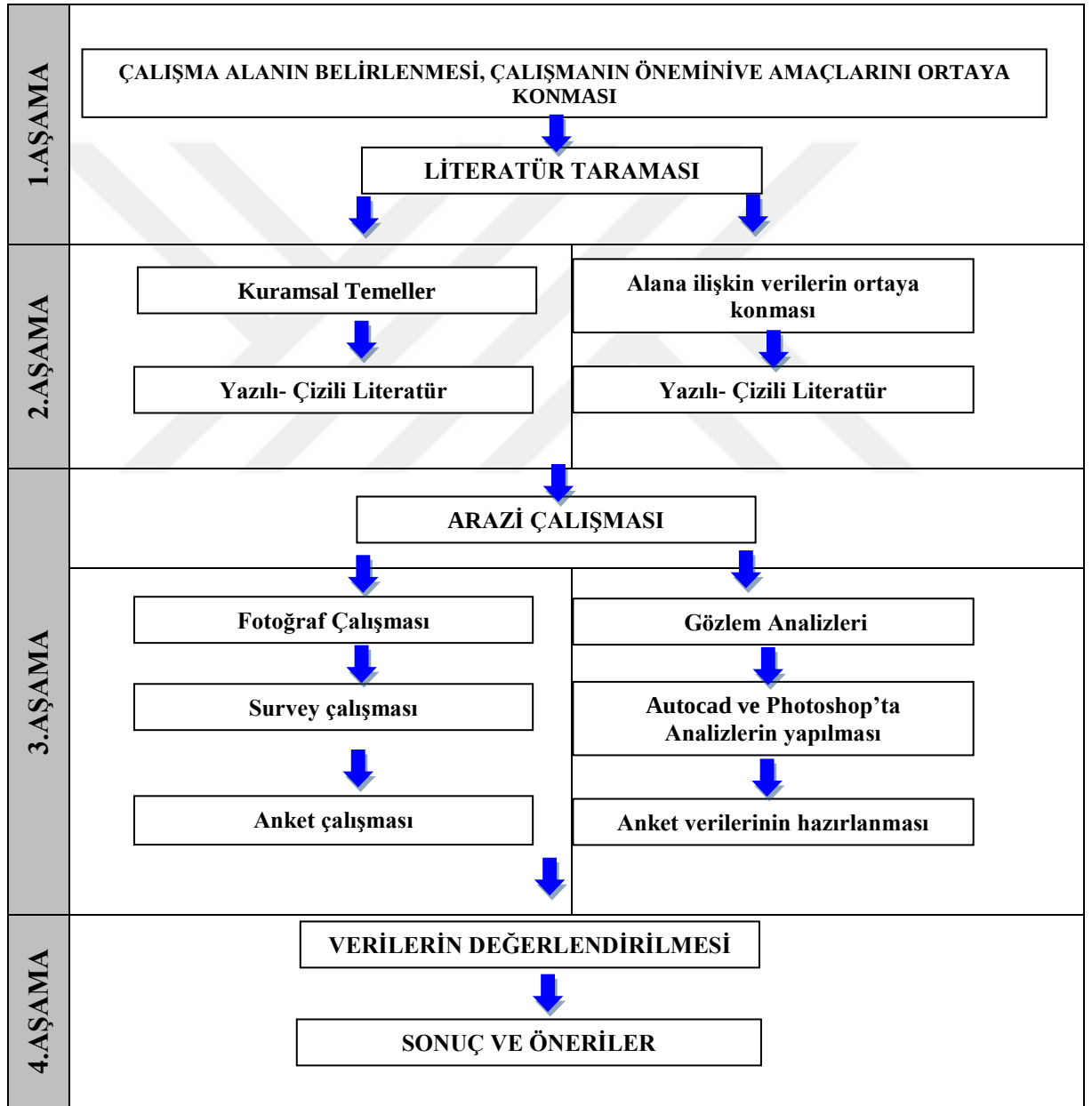
Yöntemin 2. Aşamasında, araştırma alanının yaya bölgesi olarak uygun olup olmadığının irdelenmesi amacıyla öncelikle kuramsal temellerin açıklanmasına “kentsel tasarım”, “yayalaştırma” ve “yaya ve yaya bölgelerinin tanımı” ndan başlanmış, ardından yayalaştırma çalışmalarının tarihsel gelişimi ve yayalaştırmanın etkileri ele alınmıştır. Kentsel Tasarım İlkeleri maddeler halinde anlatılarak, yayalaştırma çalışmalarına Dünya’ dan ve Türkiye’ den başarılı örnekler sunulmuştur.

Yöntemin 3. Aşamasında, çalışma alanında arazi çalışması yapılmıştır. Arazi çalışması ilk aşamasında çalışma alanının mevcut tasarımını gözlemleyerek kentsel tasarım kriterleri çerçevesinde gözlemler yapıp, fotoğraflar çekilmiştir. Çalışma alanında gözlemler yapıp mevsimsel değişim ve gece kullanımı ortaya konmuştur. Çalışma alanında yapılan gözlemler doğrultusunda Autocad 2007 programı ve Photoshop CS6 programları ile Siirt Güres Caddesi ve çevresinin mekânsal analizlerin (Kat analizi, yapı analizi, yol analizi vb.). hazırlanması için kullanılmıştır. Ayrıca Siirt ilinde trafiğe kapalı ilk ve tek yaya yolu olan, ticari potansiyeli en yüksek olan Güres Caddesi’ndeki eksiklikleri, halkın istek ve beklentilerini, işyeri sahipleri ve alana

dışarıdan gelen kullanıcıların alanı tercih etme nedenlerini saptamak üzere anket çalışması yapılmıştır. Anket çalışması farklı yaş grupları, değişik meslek gruplarından ve farklı eğitim seviyesine sahip kişilerle yapılmıştır. Yapılan anket verileri sonucunda alana ilişkin çeşitli değerlendirmeler yapılmıştır.

Yöntemin 4. Aşamasında, tüm yazılı çizili literatür ve tüm bu veriler değerlendirilerek sonuç ve öneriler sunulmuştur.

Tablo 3. 3. Yöntem Şeması



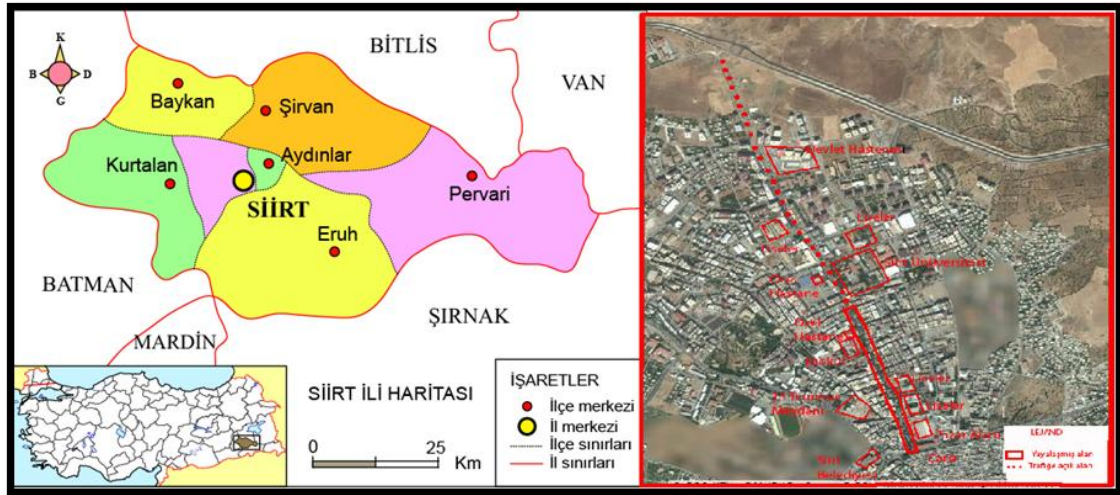
4. BULGULAR VE TARTIŞMA

4.1. Güres Caddesinin Mekânsal Değişimi

Güres Caddesi Siirt ilinin gelişimi açısından özellikle kentin ticari fonksiyonlarını içeren, çevresinde kamusal donatıların yoğun olduğu ve ticari alanları ile yayalar açısından bir çekim merkezi ve geçiş arteridir. Uygulama alanı olan bu çalışma alanında çok sayıda mağaza, işyeri, dükkânlar, kafeler, kahvehaneler, lokantalar, bankalar ve bürolar gibi kullanımlar mevcuttur.



Harita 4. 1. Siirt Güres Caddesi ve çevresinin 2006-2020 yılları arasındaki değişimi (Kaynak: Uydu Görüntüsü)



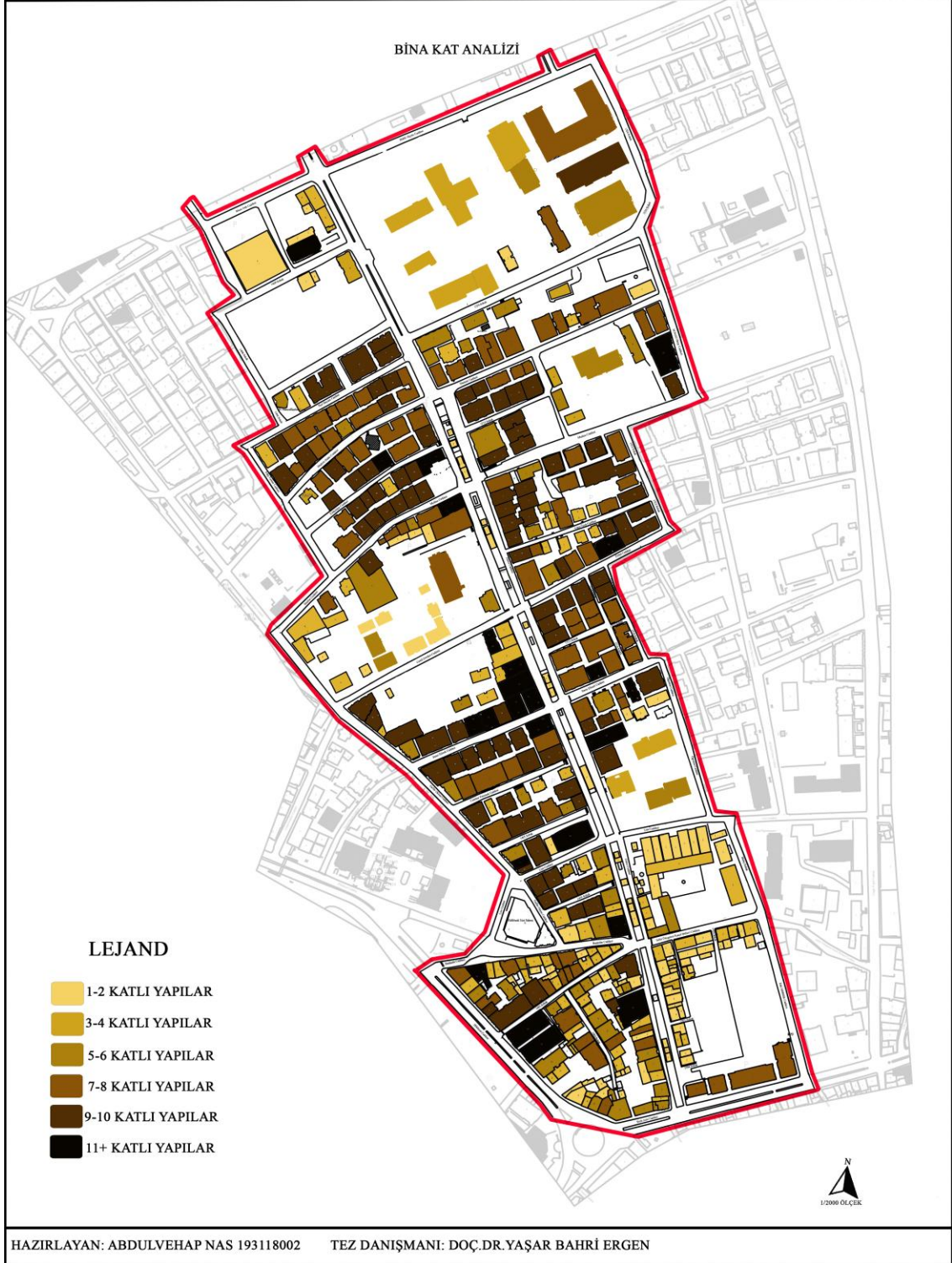


Harita 4. 3. Doluluk boşluk analizi paftası (Kaynak: Çalışma kapsamında kendi Arşivimden)

4.2.2. Bina kat analizi

Çalışma alanında yayalaştırma öncesinde genel olarak 4-5 katlı eski yapılar bulunuyordu. Güres Caddesi'nin yayalaştırılması ile çevresinde yüksek katlı yapıların sayısı hızla artmaya başlamıştır. Çalışma alanı; tek katlı yapılardan 11 katlı yapılara kadar farklılık gösteren yapılardan oluşmaktadır. Genel olarak Güres Caddesi ve çevresinde 7 katlı, 8 katlı ve 9 katlı yapılar yer almaktadır. Güres Caddesi'nin helvacılar çarşısı tarafındaki girişinde ve bazı bağlantılı arka sokaklarında hala eski 2 ve 3 katlı yapılar bulunmaktadır. Güres Caddesi'nde genel olarak helvacılar çarşısından devlet hastanesine doğru gidilirken yapı yüksekliklerinin arttığı görülmektedir. Çalışma alanına ilişkin bina kat analizi aşağıdaki paftada verilmiştir.

Yoğun trafik ile yüksek katlı yapıların yer almasıyla yayalar üzerinde, dört duvar arasında kalmış hissi oluşmaktadır.



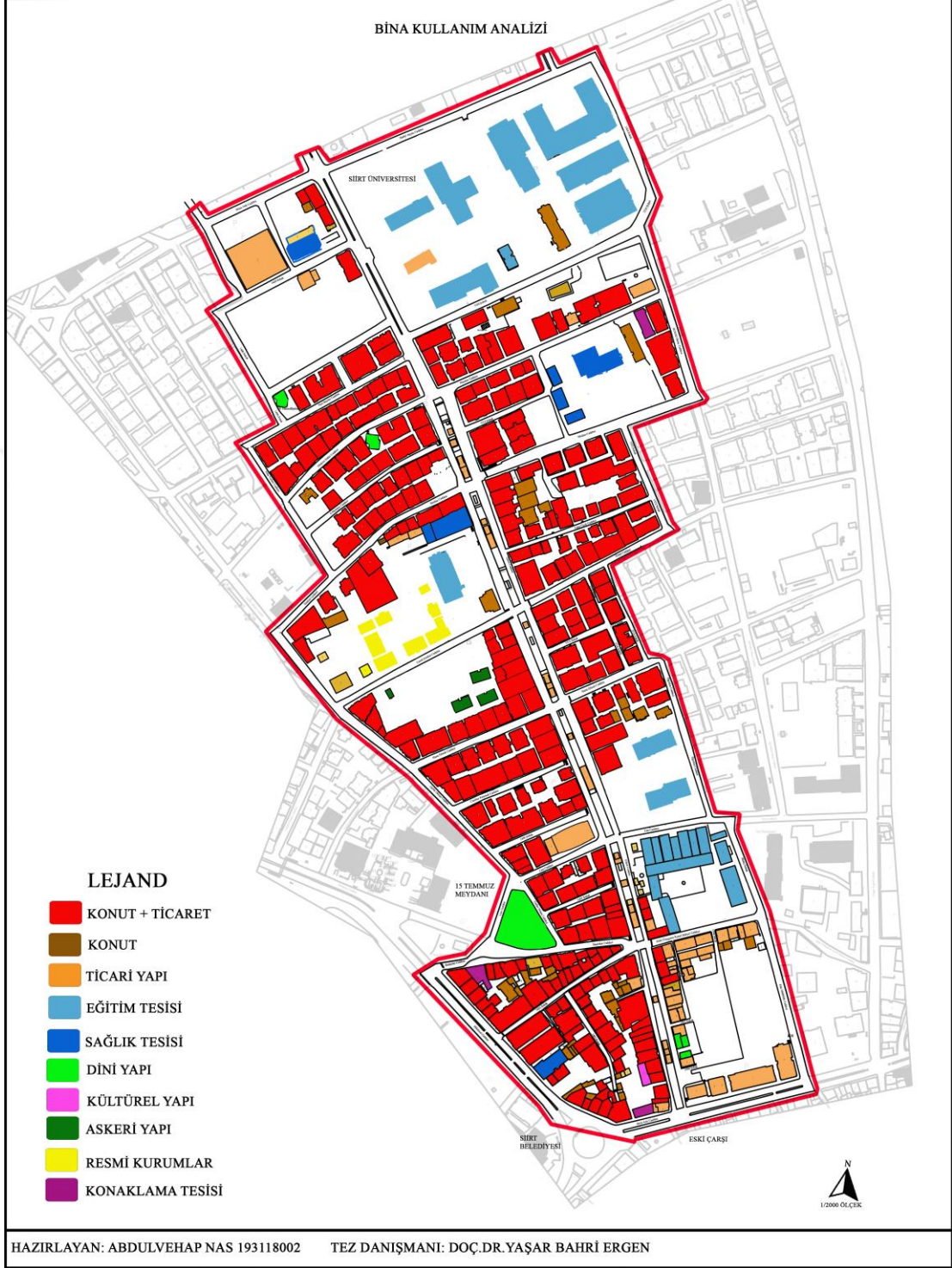
Harita 4. 4. Bina kat analizi (Kaynak: Çalışma kapsamında kendi arşivimden)

4.2.3. Yapı kullanım analizi

Çalışma alanı ve çevresinde yapı yoğunluğu genel olarak fazla olduğu görülmektedir. Çalışma alanının bina kullanım analizinde Güres Caddesi'nde ve bağlantılı caddelerde genel olarak işyeri-konut alanları, eğitim yapıları ve resmi kurumlara ait yapılar bulunmaktadır. Ayrıca çalışma alanında askeri alan, sağlık tesisi yapıları, dini tesis ve alışveriş binaları da bulunmaktadır. Farklı işlevlere hizmet eden bu yapılar cadde içerisindeki yapı kullanımını artırmaktadır.

Tablo 4. 1. Yapı adetleri

Kamusal Yapılar	Yapı Adeti
Eğitim-Öğretim	15
Yönetim-İdari	9
Sağlık	4
Dini	4
Toplam	32



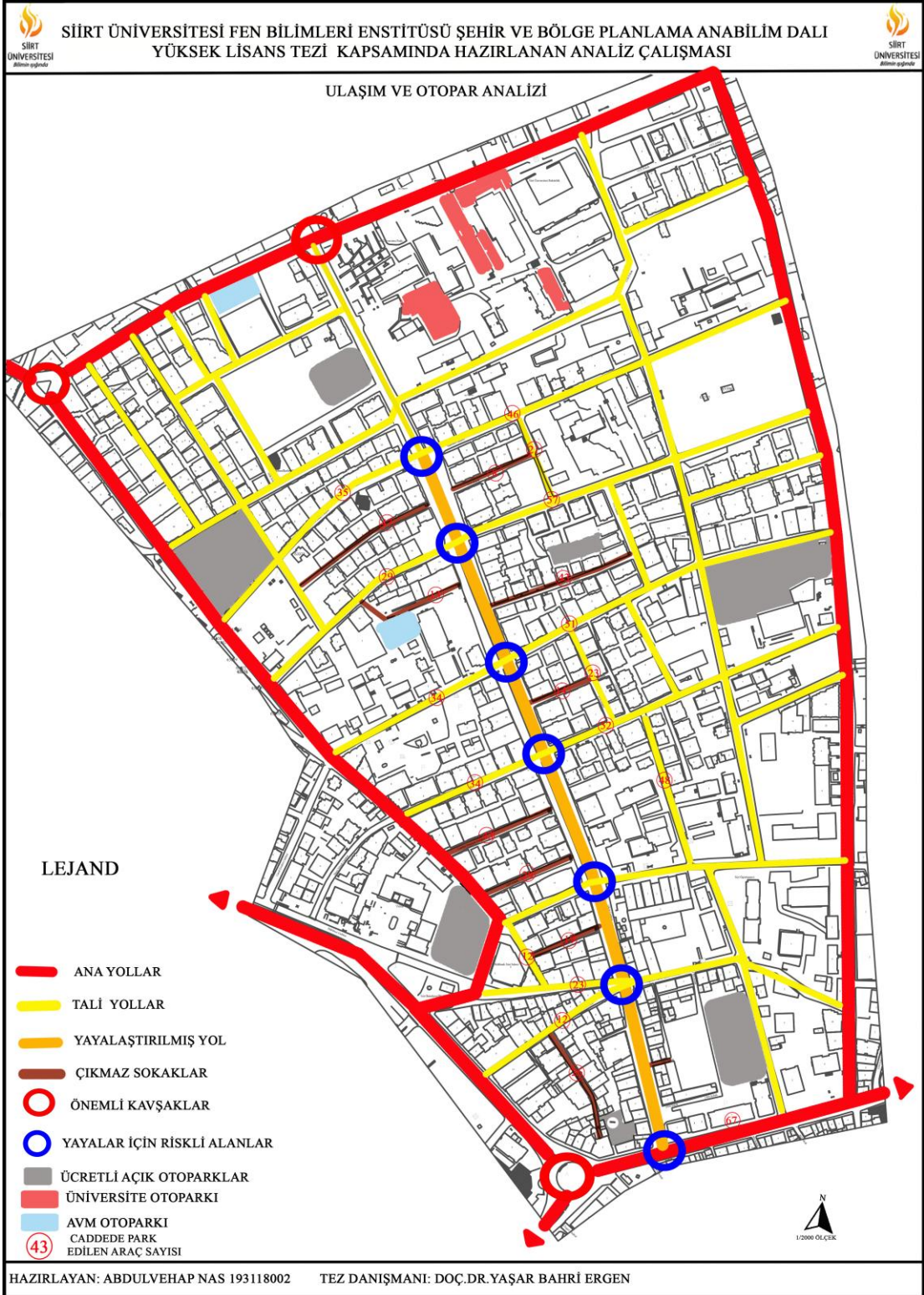
Harita 4. 5. Yapı kullanım analizi (Kaynak: Çalışma kapsamında kendi arşivimden)

4.2.4. Ulaşım ve otopark analizi

Ulaşım ve otopark analizinde; Güres Caddesi ve ona bağlantılı olan Kurtalan Yolu Caddesi, Gaffar Okan Caddesi, Cengiz Topel Caddesi, Hakkı Akyüz Caddesi, Şeyh Aziz Caddesi ve bunlara bağlı olan tali yollar arasındaki yol, trafik ve otopark ilişkisi ortaya konulmuştur.

Güres Caddesi'nin genişliği genellikle 20 metre, mevcut uzunluğu ise yaklaşık 2150 m'dir. Ancak 2004-2006 yılları arasında Güres Caddesi'nin helvacılar çarşısından başlanarak Hastane Caddesi'ne kadar olan yaklaşık 800 metrelik kısmı yayalaştırılmıştır. Bu yayalaştırma alanını Kurtalan Yolu Caddesi, Gaffar Okan Caddesi, Cengiz Topel Caddesi, Hakkı Akyüz Caddesi ve Şeyh Aziz Caddesi anayol sistemini oluşturmaktadır. Bu caddelere bağlı olan tali ve ara yollar ise çalışma alanının ulaşım sistemini tamamlamaktadır.

Güres Caddesi'ndeki çalışma alanının omurgasını oluşturan Güres Caddesi ve ona bağlanan tali yollarda, çok katlı konut dokusuna sahip olması, kamusal-idari yapıların yoğun olması, Güres Caddesi Siirt ilinin ticari fonksiyonlarının merkezi olmasından dolayı araç ve yaya yoğunluğu en fazla olan bölgedir. Güres Caddesi ve çevresinde yaya ve araç trafik yoğunluğunun fazla olduğu bir bölge olmasına rağmen otopark sayısı oldukça düşüktür. Mevcut kullanıcılar genel olarak araçlarını mevcut caddelerin kenarlarında park etmektedir. Bu durum alanda hem yaya alanlarını kısıtlamakta hem de caddelerde görsel bir karmaşıklığa neden olmaktadır. Ulaşım ve otopark analiz çalışması harita 4.6.'da verilmiştir.

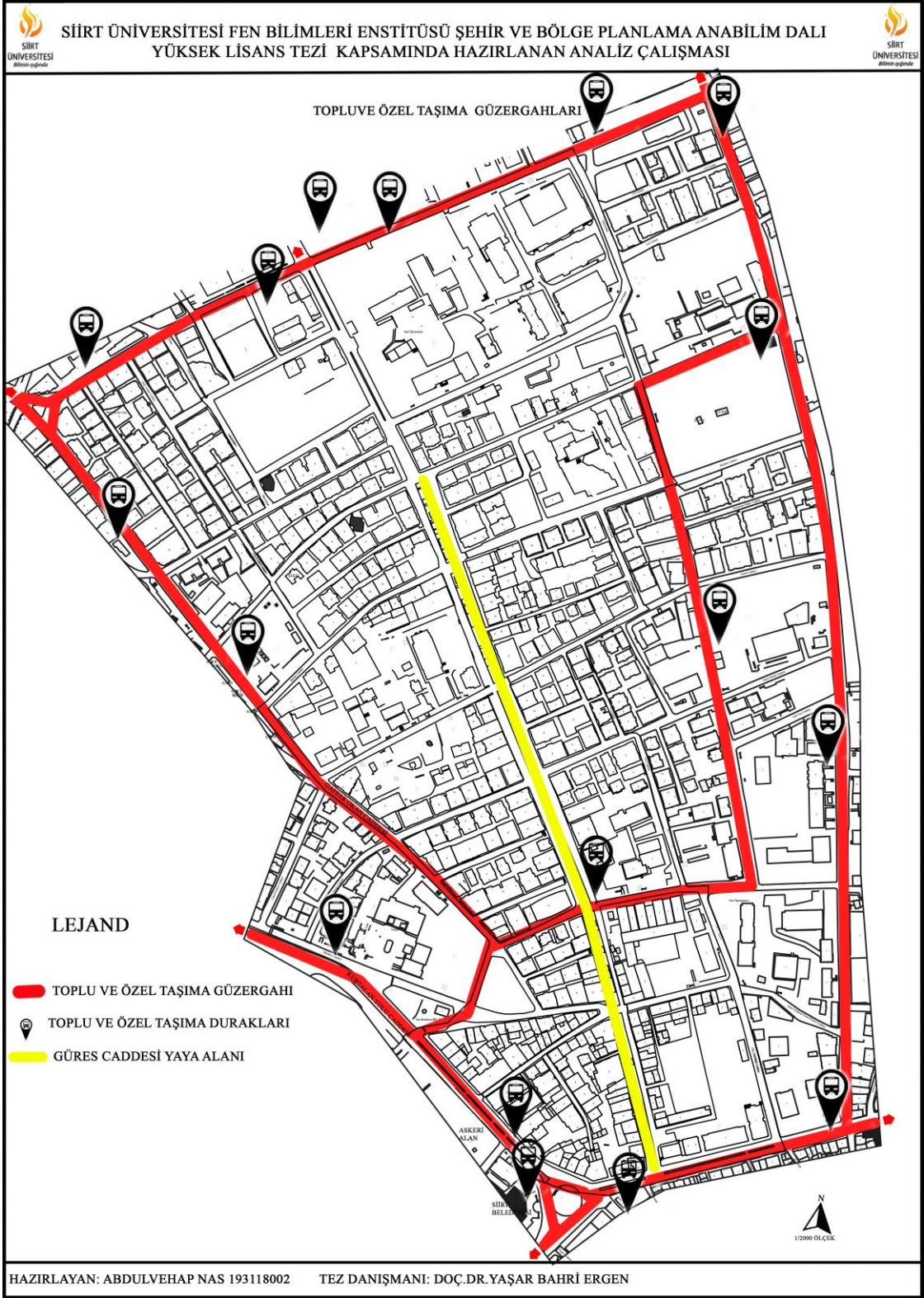


Harita 4.6. Ulaşım ve otopark analizi (Kaynak: Çalışma kapsamında kendi arşivimden)

4.2.5. Toplu ulaşım analizi

Güres Caddesi ve yakın çevresine kadar otobüs ve minibüsler iki ayrı taşıma ile ulaşmak mümkündür. Güres Caddesi'ne A-1 Üniversite Hattı, B-1 Bahçelievler Devlet Genel Hastanesi Hattı, C1-2 Barış Mahallesi Hattı, D-1 Yenimahalle Çevre Yolu Hattı, D-2 Belediye-Devlet Hastanesi Hattı, E-1 Keşkol Hattı, F-1 Alan Mahallesi Devlet Hastanesi Hattı, F-2 Halenze Mahallesi-Devlet Hastanesi Hattı, G-1 Şavıra Hattı, H-1 Ulus Mahallesi Hattı ve L1-2-3 Afet Evler Hattı otobüsleri ile ulaşmak mümkündür. Ayrıca Güres Caddesi Siirt'in merkezi konumunda olduğundan yaya olarak ulaşmak mümkündür.

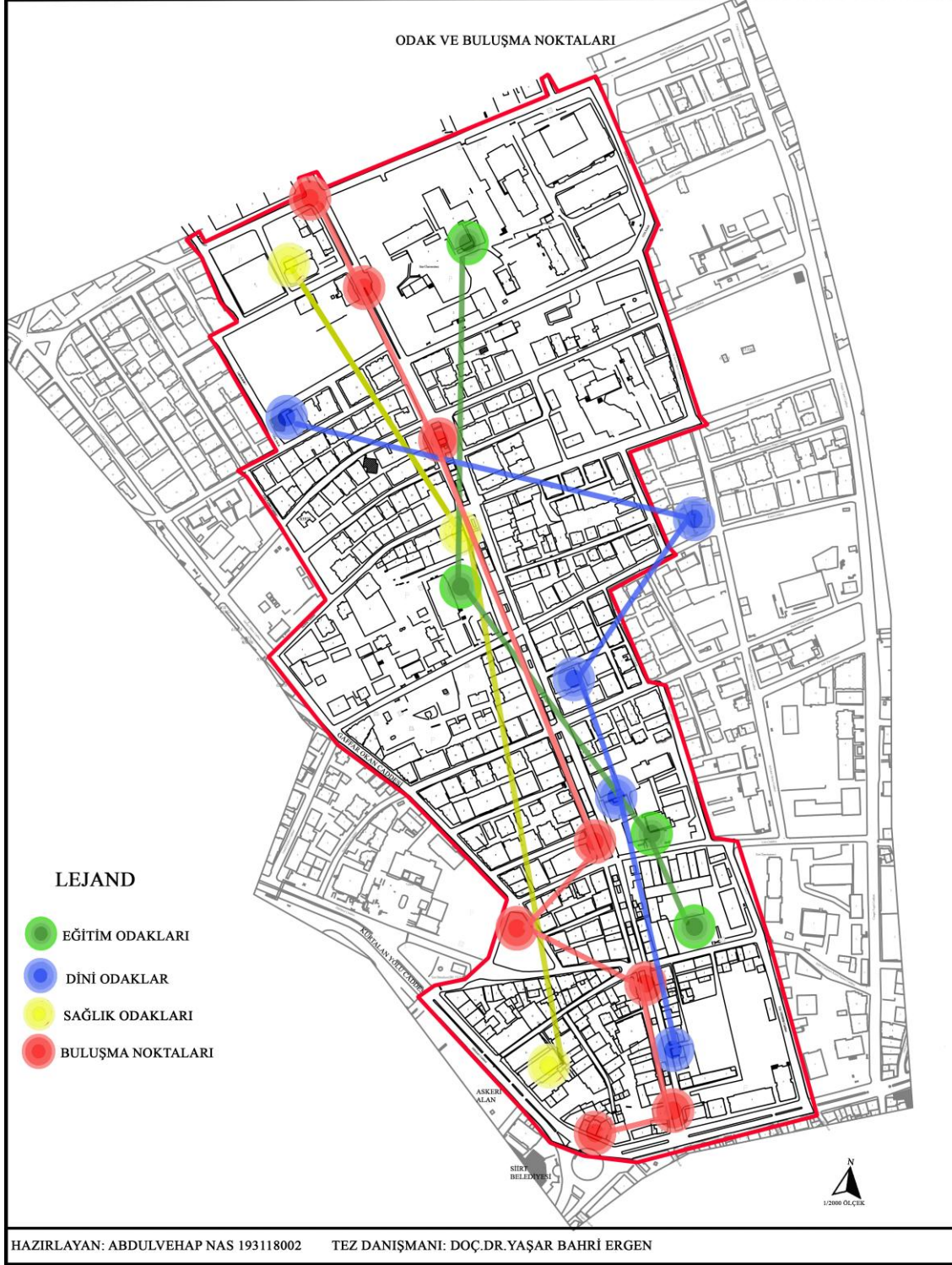




Harita 4.7. Toplu ulaşım analizi (Kaynak: Çalışma kapsamında kendi arşivimden)

4.2.6. Odak noktaların analizi

Çalışma alanının çevresinde bir birinden farklı amaçlara hizmet eden odak noktaları bulunmaktadır. Bunlar genel olarak eğitim odak noktaları, sağlık odak noktaları, dini odak noktaları ve buluşma odak noktaları olmak üzere dört farklı şekilde noktası yer almaktadır. Farklı konumlarda bulunan Siirt Üniversitesi merkez kampüsü, Siirt Lisesi, Endüstri Meslek Lisesi ve Sancaklar İlk-Ortaokulu eğitim odağını; Hayat Hastanesi, İbn-i Sina Hastanesi ve Asema Hastanesi sağlık odağını oluşturmaktadır. Ayrıca Güres Caddesi kullanıcıları arasında sıkça bahsedilen bazı buluşma noktaları bulunmaktadır. Bunların başında Güres Caddesi'nin başı veya sonu, Şehri Sarayı, Güres AVM önü, İbn-i Sina Hastanesi önü ve Ziraat bankası önü vb. buluşma noktaları bulunmaktadır. Çalışma alanını, çevresinde farklı amaçlara hizmet eden odakların yer alması ve gün içinde alana gelen farklı profildeki kullanıcılar oluşturmaktadır.



Harita 4. 8. Odak noktalarının analizi (Kaynak: Çalışma kapsamında kendi arşivimden)

4.2.7. Yeşil alan analizi

Çalışma alanında, mevcutta yer alan parklar; aktif yeşil alan, imar planında park alanı olarak planlanan fakat kullanılmayan boş alanlar ve refüj alanları; pasif yeşil alan, eğitim yapıları, kamu ve sağlık yapılarının bahçeleri kamusal yapıların açık alanları ve özel mülkiyete ait yapıların bahçeleri; mülkiyetli açık yeşil alanlar olarak tanımlanmıştır.

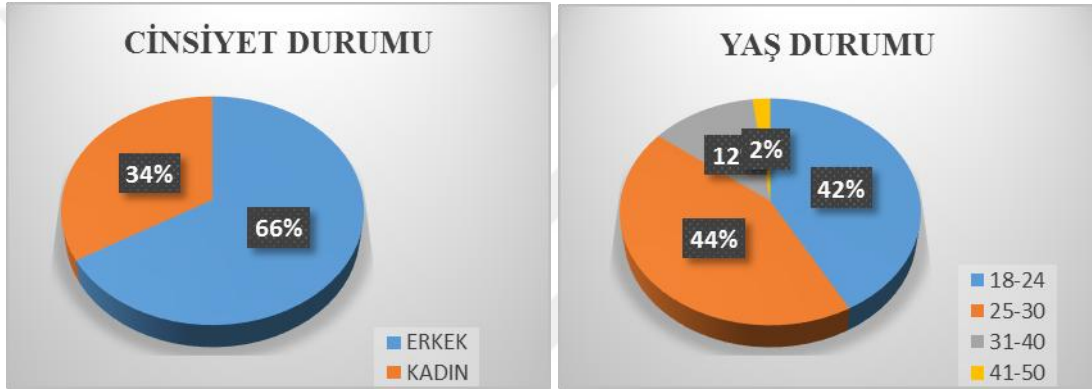
Projelendirme alanındaki mevcut yeşil alanlar gerek fiziksel gerekse mülkiyet durumları nedeniyle genel olarak çok kısıtlı işlevselliğe sahiptir. Çalışma alanında bulunan yeşil alanlar genel olarak kamusal yapı açık alanlardan oluşmaktadır. Güres Caddesi ve çevresi mevcut yeşil alan sistemine bakıldığında; caddenin yapısal alanlarına oranla çok çok küçük bir bölümünü oluşturduğu görülmektedir.



Harita 4.9. Yeşil alan analizi (Kaynak: Çalışma kapsamında kendi arşivimden)

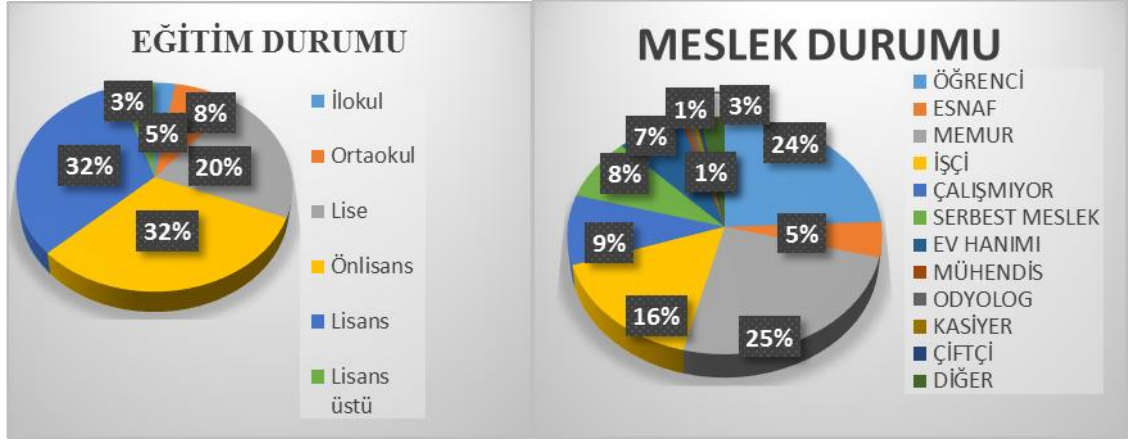
4.4. Anket Çalışmasına İlişkin Bulgular

Siirt ilinde trafiğe kapalı ilk ve tek yaya yolu olan, ticari potansiyeli en yüksek olan Güres Caddesi'ndeki eksiklikleri, halkın istek ve beklentilerini saptamak üzere yapılan anket çalışmasının sonucunda Güres Caddesi'ne ilişkin çeşitli değerlendirmeler yapılmıştır. Yaya bölgelerinin tasarımı estetik ve fonksiyon özellikleri bakımından kullanıcıların istek ve taleplerine cevap verebilecek nitelikte olmalıdır. Bu talep yaya bölgelerinin kullanıcıların eğitim ve yaş gruplarına göre değişmektedir. Bu amaçla anketler farklı yaş grupları, değişik meslek grupları ve farklı eğitim seviyesine sahip kişilerle yapılmıştır. Ankete katılan kullanıcıların %66'nı erkek, %34'ünü kadınlar oluşturmaktadır.



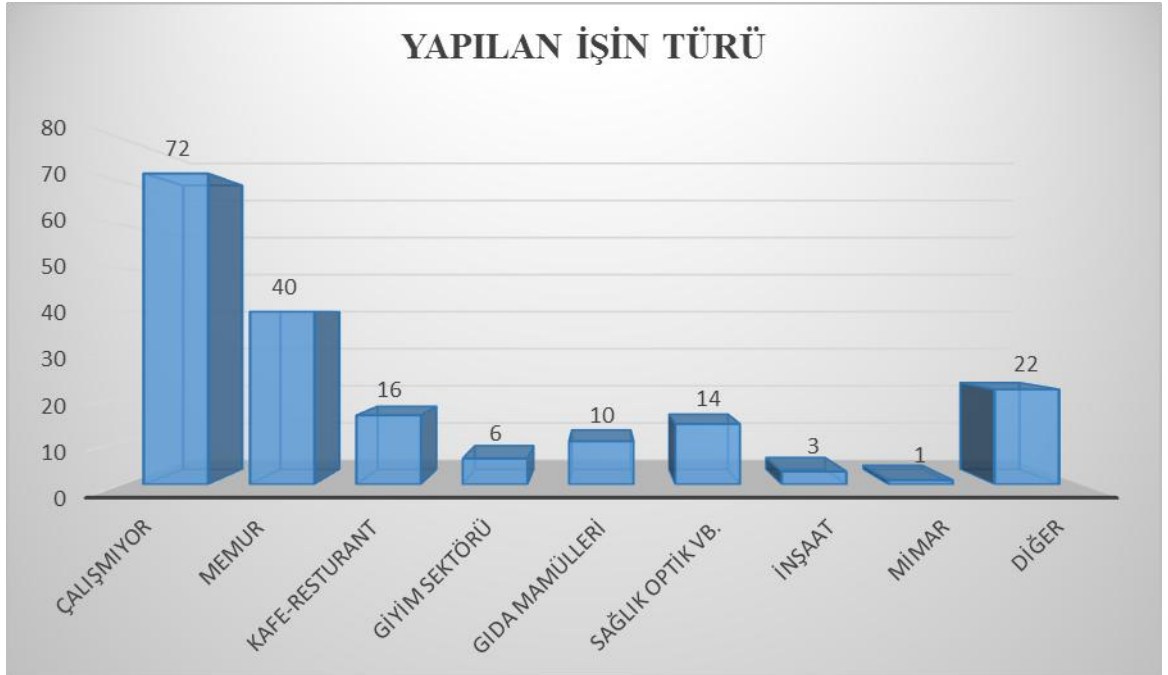
Grafik 4. 1. Ankete katılanların cinsiyet durumu -ankete katılanların yaş durumu

Ankete katılanların %44'ü 25-30 yaşlarında, %42'si 18-24 yaşlarında, %12'si 31-40 yaşları ve %2'si 41 ve üstü yaşlarında olduğunu görülmektedir. Kişilerin eğitim düzeyi yüksek olması kişilerin istek ve beklentilerini değiştirmektedir. Eğitim düzeyi yüksek olan kişilerde, kendi istek, beklentilerini ve toplum gerekliliklerinin farkındalığını etkilemektedir.



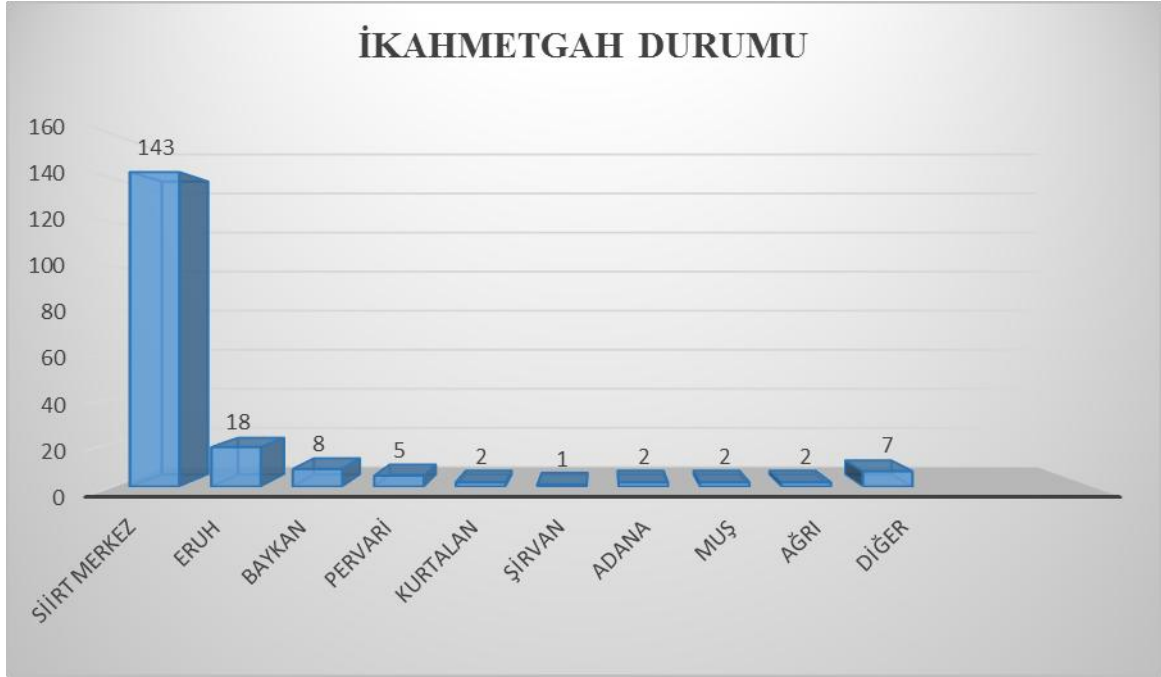
Grafik 4.2. Ankete katılanların eğitim durumu-ankete katılanların meslek durumu

Ankete katılanların eğitim düzeyine bakıldığında en yüksek oranla %32'sini lisans ve ön lisans mezunu, %20'si lise, %8'i ortaokul, %5'i ilkokul ve %3'ünü lisansüstü olduğu görülmektedir. Ankete katılanların eğitim seviyesinin yüksek olması, Güres Caddesi için yapılan anketin verimliliğini ve kullanıcıların istek ve beklentilerinin daha da önemli hale getirmektedir. Ankete katılanların meslek durumuna bakıldığında; %25 memur, %24 öğrenci, %16 işçi, %8 serbest meslek, %7 ev hanımı, geri kalanı diğer meslekleri oluşturmaktadır. Ankete katılanların farklı meslek gruplarında olması, farklı görüş ve isteklerin oluşmasına da katkı sağlamaktadır.



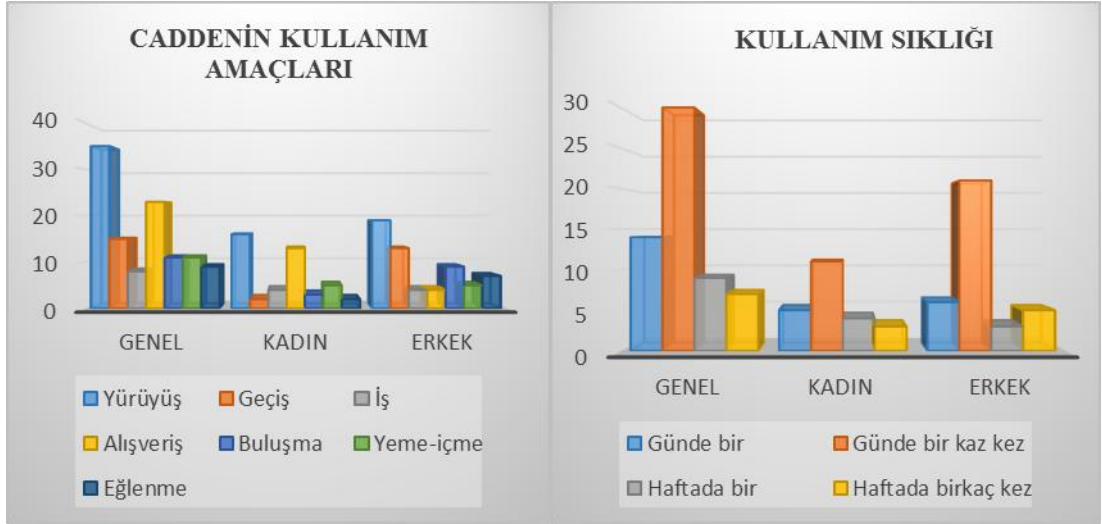
Grafik 4. 3. Ankete katılanların yaptığı işin türü

Ankete katılan kullanıcıların geneli farklı mesleklerden olmasına rağmen, yapılan anket verilerine göre yaklaşık %50' si şuan çalışmamakta olduğu tespit edilmiştir. Ankete katılanların 72 kişi çalışmıyor, 40 kişi memur, 16 kişi kafe-restoran, 14 kişi giyim, 10 kişi gıda mamulleri ve 22 kişi diğer işlerde çalışmaktadır. Anketteki eğitim durumu verilerine göre genel olarak ön lisans ve lisans olmasına rağmen, ankete katılanların geneli işsiz veya farklı işlerde çalıştığını ortaya koymaktadır.



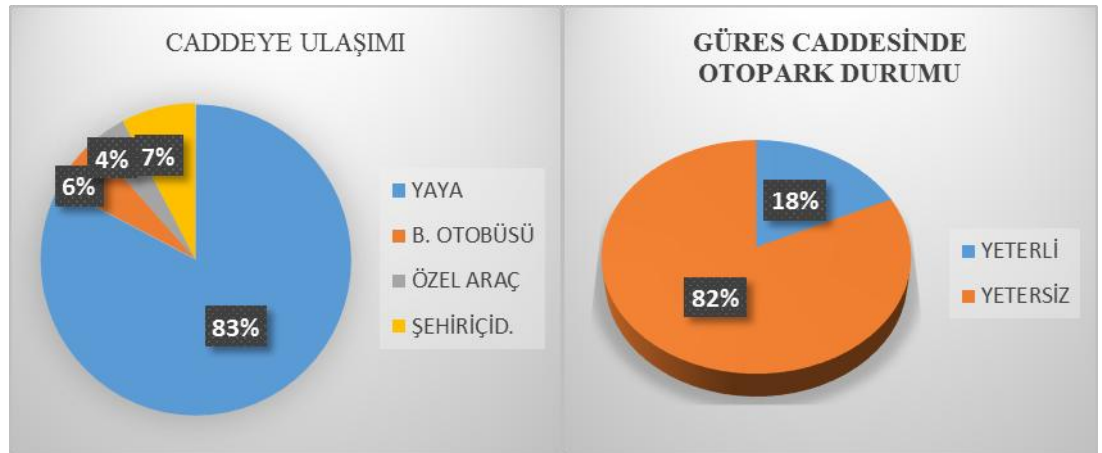
Grafik 4. 4. Ankete katılanların ikametgâh durumu

Ankete katılanların % 90'nın Siirt merkez ve geri kalanlarının Siirt ilçelerinden olması Güres Caddesi yaya alanının kullanıcılarının olduğunu göstermektedir. Bu durum anket verileri daha önemli kılmaktadır.



Grafik 4. 5. Ankete katılanların caddeyi kullanım amaçları-ankete katılanların caddeyi kullanım sıklığı

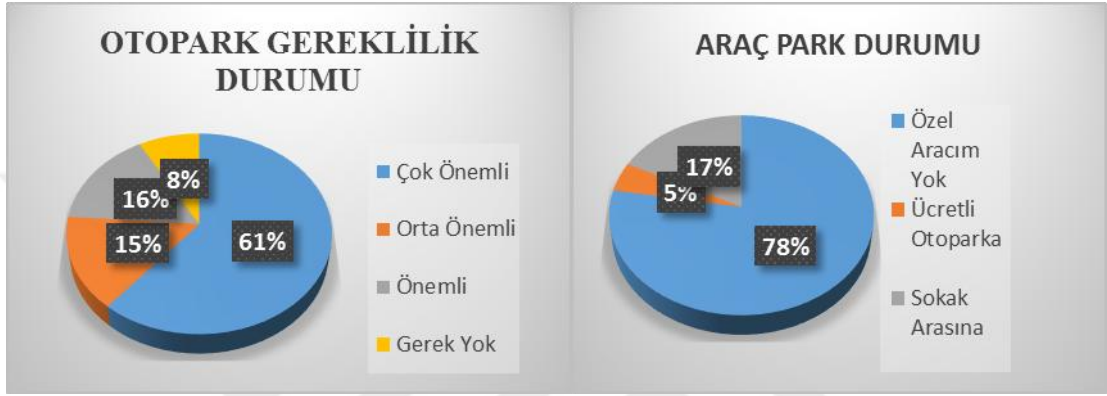
Güres Caddesi Siirt'in yayalaştırılmış tek caddesi olduğundan kullanımı oldukça yoğunudur. Yaya bölgelerinin kullanımı bireylere göre farklı zamanlarda ve farklı amaçlarla kullanılmaktadır. Anket sonucuna genel olarak baktığımızda günde birkaç kez sıklıkla en fazla yürüyüş ve alışveriş için kullanıldığı görülmektedir. Kadınlar genel olarak baktığımızda günde bir kez sıklıkla en fazla alışveriş ve yürüyüş için sık kullandıkları, erkekler ise günde birkaç kez sıklıkla en fazla yürüyüş, geçiş ve buluşma için sık kullandıkları görünmektedir.



Grafik 4. 6. Ankete katılanların caddeye ulaşımı-güres caddesindeki otopark durumu

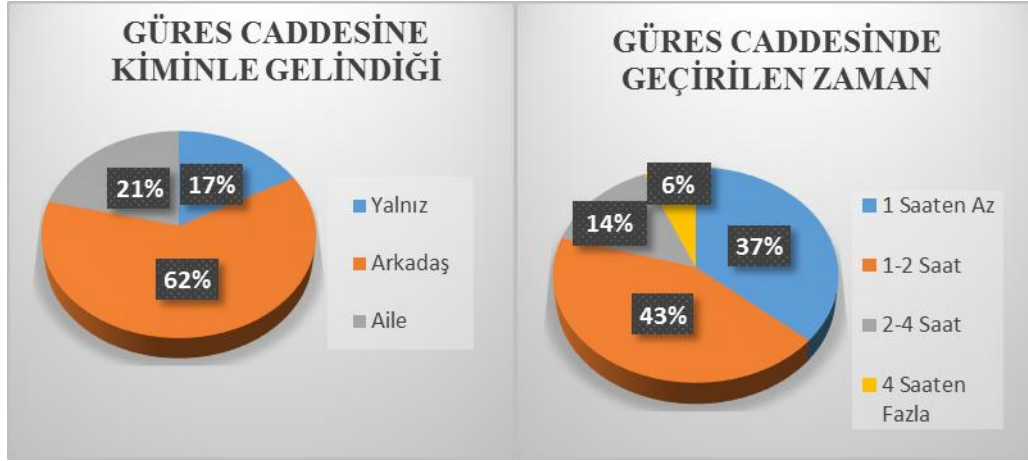
Yaya bölgelerinin en önemli özelliklerinden biri erişilebilir olmasıdır; erişilebilirliği kolay olan sokak ve caddeler her zaman diğerlerine göre daha çok tercih edilirler. Kullanıcıların yaya bölgesine ulaşımına bakıldığında genelde %83 ile yaya

olarak tercih edildiği görülmektedir. Yaya bölgesi Güres Caddesi kent merkezinde olması, yakın mahallelerde oturan bireylerin yaya ulaşımı tercih ettikleri, merkeze uzak mahallelerde olan bireylerin ise; daha çok toplu ulaşım ve şehir içi araçları tercih etmelerine neden olmuştur. Ayrıca bireylerin gelir düzeyi de ulaşım tercihlerini etkilenmektedir. Buna rağmen yaya bölgesinde otopark durumuna bakıldığında kullanıcıların %82'si otopark alanlarının yetersiz olduğunu belirtirken, %18'i ise otopark alanlarının yeterli olduğunu belirtmektedir.



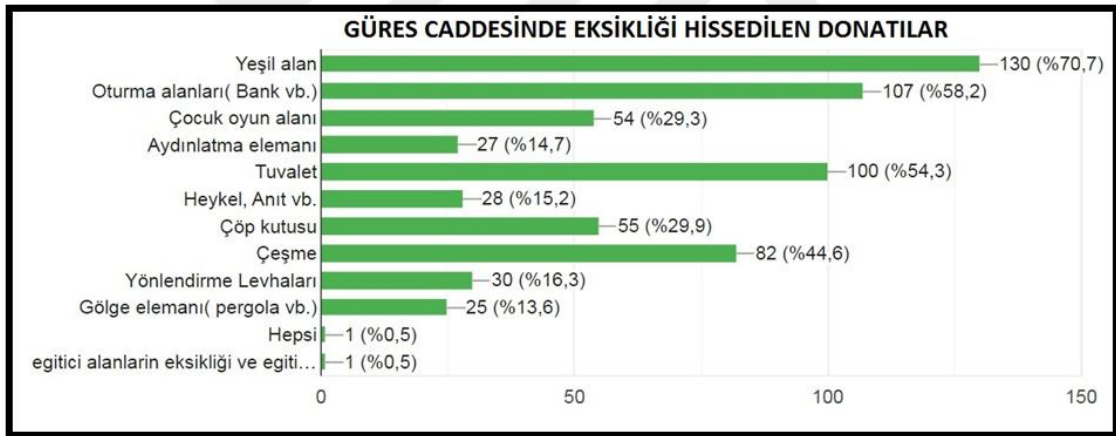
Grafik 4. 7. Ankete katılanların caddesinde ve etrafında otopark gereklilik durumu- güres caddesinde araç otopark durumu

Güres Caddesi'ne gelen kullanıcıların genel olarak özel araçlarla gelmediği ve gelenlerin de araçlarını sokak aralarına park etmektedir. Anket verilerine göre; %78 özel aracın olmadığını görülmektedir. Özel araçla gelenlerin %80'i sokak arasına park etmektedir. Ancak yaya bölgelerine ulaşmada özel araçla gidişlerin tercih edilmesi sonucu cadde ve çevresinde araç yoğunluğunu artırmakta ve otopark sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu durumun nedeni yaya bölgesinde otopark alanlarının çok az sayıda olması ve konut sahipleri ve işyeri sahiplerinin araçlarının sokak aralarına park etmelerinden kaynaklanmaktadır. Bu durumda yaya bölgesinde ciddi bir otopark alanının yetersizliği ortaya çıkmaktadır.



Grafik 4. 8. Ankete katılanların caddeye kiminle geldiği-ankete katılanların caddede geçirdiği zaman durumu

Ankete katılan kullanıcıların Güres Caddesi'ne genel olarak en yüksek %62 oranında arkadaşlarla, %21 aile ve %17 yalnız olarak geldiği görülmektedir. Güres Caddesi'ne farklı kişilerle gelen bu kullanıcıların %43'i 1-2 saat, %37'si 1 saatten az, %14'ü 2-4 saate ve %6'sı 4 saatten fazla Güres caddesi'nde zaman geçirmektedir.



Grafik 4. 9. Güres Caddesinde eksikliği hissedilen donatılar

Yaya bölgeleri tasarım kriterleri doğrultusunda kullanıcıların yaya bölgelerinde kentsel donatı ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde tasarlanmalıdır. Ankete katılanların %70.7'si yeşil alanlarını, %58.2 oturma alanlarını, %54.3'ü tuvaleti, %44.6'sı çeşmelerin, %29.9'u çöp kutusunun, %29.3'ü çocuk oyun alanlarının, %16.3'ü yönlendirme levhalarının, %15.2'si anıtsal yapılarının, %14.7'si aydınlatma elemanlarının ve %13.6'sı gölgelendirme elemanlarının yetersiz olduğunu bulmaktadır. Ayrıca yaya bölgesinde eksikliği hissedilen donatılar, bireylerin cinsiyetlerine göre farklılık oluşturmaktadır. Kadınlar daha çok çocuk oyun alanı ve oturma alanlarının

eksikliğini hissederken, erkekler ise yeşil alan ve oturma alanlarının eksikliğini hissetmektedirler.

Tablo 4. 2. Güres Caddesi’nde kullanıcıları rahatsız eden faktörler

Güres caddesinde halkın rahatsız eden faktörler	Genel Yüzdeler(%)	Erkek Yüzdeler(%)	Kadın Yüzdeler(%)
Seyyar satıcılar	11,5	10	16
Gürültü kirliliği	5,5	4	7
Çöp kirliliği	10	9	9
Bakımsızlık	12,5	15	9
Bank ve aydınlatma yetersizliği	7	10	4
Yürüyüşe uygun olmayan döşeme	12,5	16	7
Araç geçişleri	21,5	22	18
Aşırı kalabalık	4,5	4	5
Satış malzemelerinin yola koyulması ve halkın yola oturmaları	15	10	25

Kent içinde yayaaların rahat dolaşım alışveriş ve zaman geçirebilecekleri güvenilir mekânlara ihtiyaç vardır. Bu amaçla tasarlanan yaya bölgelerindeki kullanıcıların bu bölgelere güvenle ulaşmalarının, gezinti ve alışveriş imkânı sağlanmalıdır. Yaya bölgelerinde öngörülen tasarım kriterleri doğrultusunda yaya bölgesi tasarımında yer alan kent mobilyaları, yeşillendirme, estetik, işlevsel mekanların tasarım yoluyla düzenlenmesi gerekmektedir. Ankete katılanların %21,5’i en çok caddedeki araç geçişlerinden rahatsız olduğunu dile getirmiştir. Bunu %15 ile takip eden esnafların satış malzemelerini yola koyması ve kahvehanelerde oturan kişilerin caddede oturmasından rahatsız olmaktadır. Ayrıca kullanıcıların büyük bir kısmı da seyyar satıcılardan, çöp kirliliğinden, caddenin bakımsızlığından ve yürüyüşe uygun olmayan zemin döşemesinden rahatsız olduğunu belirtmişlerdir. Güres Caddesi’nde halkı rahatsız eden faktörlerde cinsiyet durumuna göre bakıldığında erkekleri en çok %22 ile araç geçişleri rahatsız ettiği görülmektedir. Anketi yaya bölgesindeki döşeme renk ve doku özellikleri, alanı tanımladığı gibi yolları da yönlendirmektedir. Yaya bölgesinde yollarda kullanılan döşeme malzemeleri gerek rengi, gerek dokusu ile alanı tanımlamakta ve yolları yönlendirmektedir. Fakat ankete katılan erkeklerin %16’sı yürüyüşe uygun olmayan döşeme yaya bölgesinde kullanılan döşeme malzemelerinin kullanışsız olduğu belirtilmiştir. Kadınları ise; en çok %25 ile esnafların satış malzemelerinin yola koyulması ve kahvehanelerde oturan bireylerin yola oturmasından,

rahatsız olmaktadır. Ayrıca kadınların %18'i araç geçişlerinden, %16'sı seyyar satıcılardan rahatsız olduğunu belirtmiştir.

Tablo 4.3. Ankete katılanların istek ve beklentileri

Güres caddesinde halkın istek ve beklentileri	Genel Yüzdelere(%)	Erkek Yüzdelere(%)	Kadın Yüzdelere(%)
Kafe ve canlı müzik	10	10,5	12
Eğlence alanları	9	7	10
Su havuzları	8	6	6
Yeşil alanlar	23	25	20
Çocuk yönelik alanlar	9	9	10
Dinleme alanları	21	20	22
Sergi alanları	7,5	10,5	5
Kütüphaneler	12,5	12	15

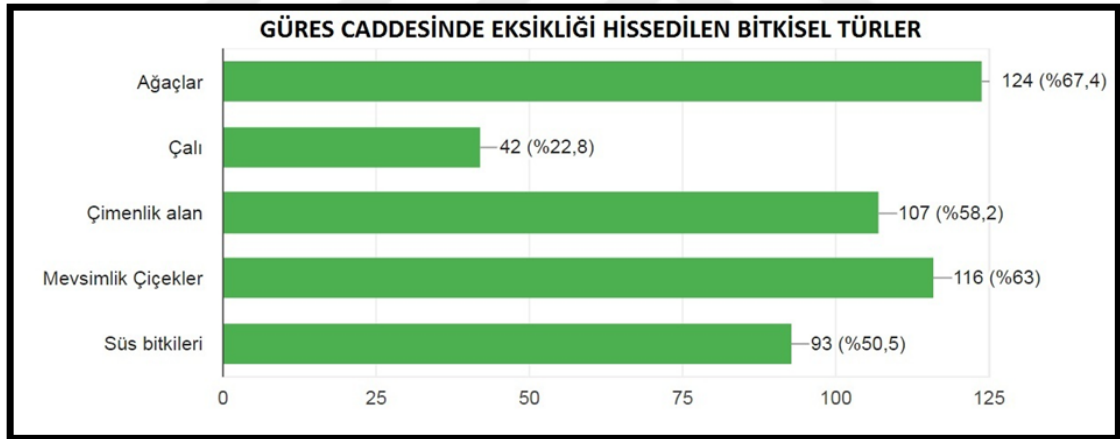
Yaya bölgeleri insanların buluşmasına olanak sağlayan, farklı yaşlarda, ten renginde ve düşüncelerde birçok değişik tipteki insanı bir araya getiren kamusal alanlar olma özelliği de taşımalıdır. Farklı kullanıcılar tarafından farklı amaçlarla kullanılan sokaklar için en iyi tasarıma sahip olacağına dair kesin kurallar koymak oldukça zordur. Ancak bu caddeler kullanıcıların beklenti ve isteklerine mümkün oldukça cevap verebilecek şekilde tasarlanmalıdır. Güres Caddesi'nde halkın beklenti ve isteklerini saptamak için yapılan ankete kullanıcıların en fazla %23 ile yeşil alan ve %21 dinlenme alanlarının yapılmasını istemektedir. Bunu %12,5 ile kütüphaneler ve %10 ile kafe ve canlı müzik etkinliklerini izlemektedir. Cadde kullanıcılarının beklentileri kişilerin cinsiyet, yaş ve eğitim durumuna göre değişiklikler göstermektedir. Ankete katılan erkeklerin %25'i yeşil alan ile %20'si dinlenme alanlarını istemektedir. Ancak erkeklerden üniversite öğrencisi olan bireyler kafe, canlı müzik, eğlence ve kütüphane alanlarını istediklerinin belirtmişlerdir. Ankete katılan kadınların ise; en fazla %22'si dinlenme ve %20'si yeşil alanların olmasını istemektedirler.

Kadınlarda üniversiteli ve öğrenci olanlar daha çok kafe, canlı müzik, eğlence alanları ve kütüphane alanlarının yapılmasını istiyorken, ev hanımı olanların geneli caddede kadınlarının da dinlenebileceği alanlar ve çocuklara yönelik alanlarının yapılmasının beklentisi içindedirler. Bu sonuçlara bakıldığında; bir caddenin tasarımı yapılırken farklı cinsiyet, yaş ve eğitim durumuna sahip bireylerin katılımı da sağlanarak yapılması gerekeni açıkça göstermektedir.



Grafik 4. 10. Yeşil alan yeterlilik durumu- peyzaj düzenlemesi durumu

Bir alanın tasarımında en önemli kriterlerden biri de yeşil alan tasarımıdır. Güres Caddesi kullanıcılarının ankete verilen yanıtlara göre % 90'nı yeşil alanın yetersiz ve %10'u yeterli bulunmaktadır. Ayrıca Güres Caddesi'ndeki mevcut peyzaj düzenlemesinin %88'i yetersiz olduğunu, %12'si mevcut peyzaj düzenlemesini yeterli olduğunu belirtmektedir.



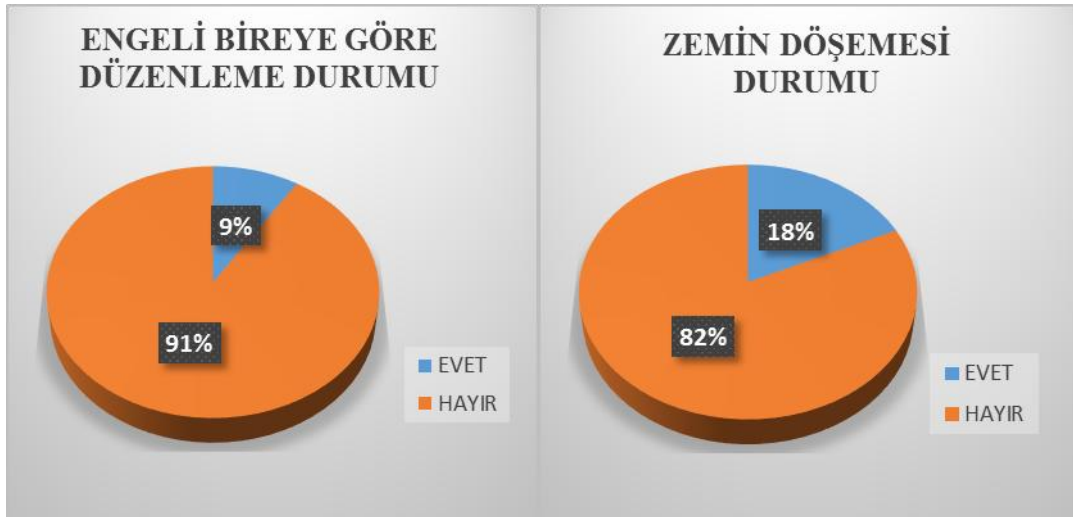
Grafik 4.11. Güres Caddesi'nde eksikliği hissedilen bitkisel türler

Yapılan anket verilerine göre; %67.4'ü ağaç çeşitliliğinin, %63'ü mevsimlik çiçeklerinin, %58.2'si çimenlik alan yetersizliğini ve %50.5'i süs bitkilerinin yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. Bu durum Güres Caddesi'ndeki mevcut yeşil alanlarında kullanılan bitkisel materyallerinin yetersiz ve alana uygun bitkisel materyallerinin kullanılmadığını göstermektedir. Peyzaj mimarı bu bitki ve materyalleri işlevsel ve konumun özelliğine göre yayalaştırma bölgelerinde gelişigüzel değil, peyzaj tasarım tekniği ve kriterlerine göre seçilmelidir.



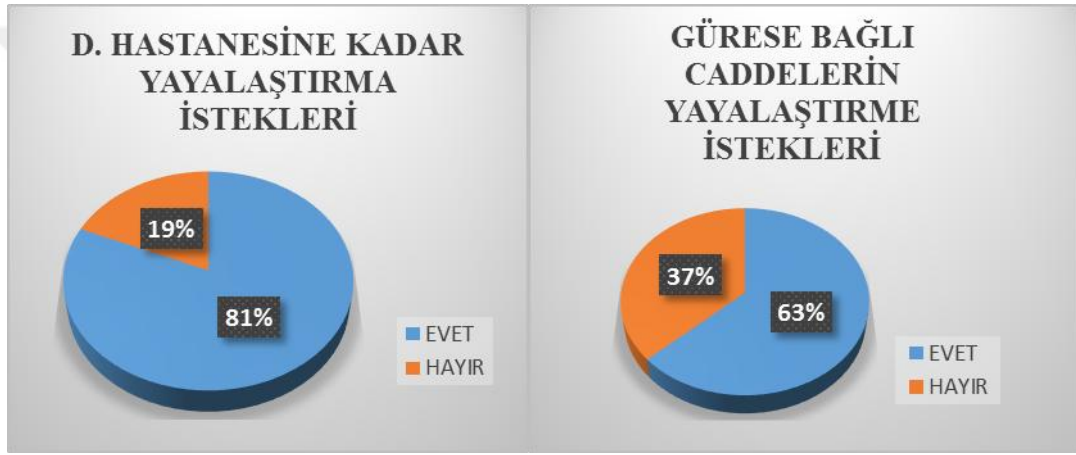
Grafik 4. 12. Güres Caddesi'nin aydınlatma durumu- güvenlik durumu

Yapılan anket verilerine göre Güres Caddesi ve bağlantılı olan caddelerde aydınlatma elemanlarının yeterli mi sorusuna verilen yanıtlara göre %72 yeterli bulurken, %28'i yetersiz aydınlatma olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca bu duruma bağlı olarak ankete katılanların %61'i kendini güvende hissederken, %39'u da kendini özellikle geceleri güvende olmadıklarını belirtmişlerdir. Ayrıca bazı Güres Caddesi kullanıcılarının araç geçişlerinden dolayı güvensiz olduklarını belirtmişlerdir. Kent içinde yayaların rahat dolaşıp rekreatif faaliyetler gerçekleştirebileceği güvenilir mekânlara ihtiyaç vardır. Bu amaçla tasarlanan yaya bölgelerinde kullanıcıların mekânı kullanmada güvenli yaya ulaşım, zaman geçirmek için gezip dolaşmak ve alışveriş imkânı sağlanmalıdır.



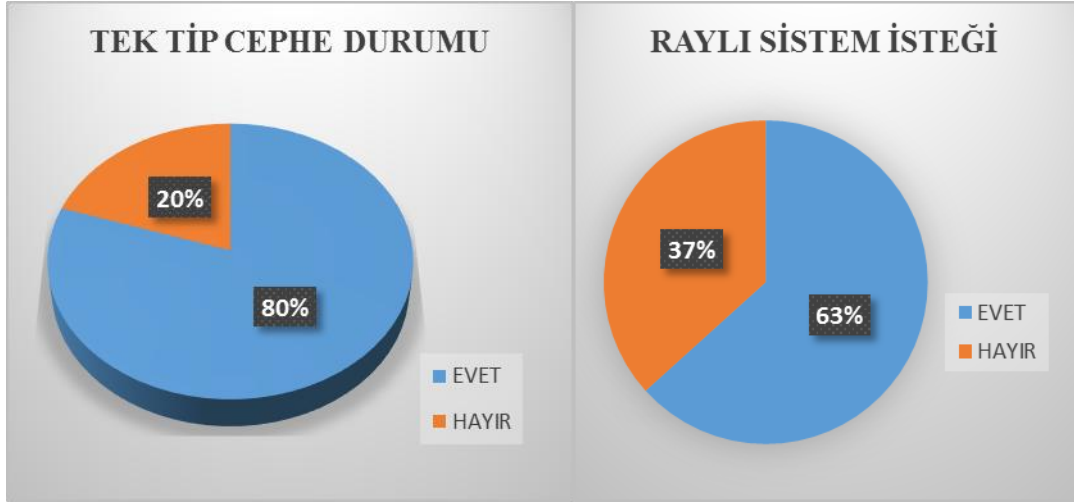
Grafik 4.13. Güres Caddesi'nin engelli bireye göre düzenleme durumu- zemin döşemesi durumu

Fakat ankete katılan erkeklerin %82 yürüyüşe uygun olmayan döşeme veya bölgesinde kullanılan döşeme malzemelerin kullanışsız olduğu belirtirken, %18 ise mevcut döşemeden rahatsızlık duymamaktadır. Güres Caddesi'nde daha önce yapılan analizler ve gözlemler sonucunda caddenin bazı alanlarında engelli rampalarının eğimlerinin çok olduğu ve bazı alanlarda engelli rampalarının hiç yapılmadığı görülmüştür. Ayrıca yapılmış olan bazı rampaların deformasyona uğradıkları, onarılmalarının yapılmaması ve yapılan bazı onarımlarında yanlış bir şekilde yapıldığı gözlemlenmiştir. Güres Caddesi'nin mevcut tasarımında engelli bireye yönelik çalışma oldukça azdır. Anket verilerine göre %91'i engelli bireylere yönelik yapılan tasarımı yetersiz bulması da bunu kanıtlar niteliktedir.



Grafik 4.14. Güres Caddesi'nin D. hastanesine kadar yayalaştırma istekleri- Güres Caddesi'ne bağlantılı caddelerin yayalaştırma istekleri

Cadde kullanıcılarına Güres Caddesi'nin devlet hastanesine kadar yayalaştırma yapılmalı mı sorusuna %81 yayalaştırma yapılmalıdır. Ayrıca Güres Caddesi'ne bağlantılı caddelerde yayalaştırma yapılmalı mı sorusuna ise; %63 oranında evet cevabı verilmiştir. Güres Caddesi'nin yayalaştırması sonucu kapalı sokak konumuna gelen bazı bağlantılı caddelerin yayalaştırması yapılarak bu caddeler canlı ve dinamik hale getirilebilir.



Grafik 4. 15. Güres Caddesi'nde tek tip cephe düzenleme istekleri- raylı sistem yapılma istekleri

Yapılan anket verilerine göre Güres Caddesi boyunca her iki tarafta tek tip cephe düzenlemesi yapılması sorusuna %80 evet denilmiştir. Ayrıca Güres Caddesi boyunca nostaljik tramvay yapılmalı mı sorusuna ise %63 evet cevabı verilmiştir.

4.5. Güres Caddesi Yayalaştırma Projesinin Kentsel Tasarım İlkeleri Bağlamında Değerlendirilmesi

Tez çalışmasının bu bölümünde başarılı kentsel alanları tasarlamak için kullanılan kentsel tasarım ilkelerinin Güres Caddesi ve çevresi için ne anlama geldiğinin üzerinde durulmuştur. Güres Caddesi için tasarlanan söz konusu yayalaştırma projesinin Güres Caddesi kullanıcıları ve çevresine olacak etkilerini kentsel tasarım kuramları bağlamında mevcut durum analizlerinden ve fotoğraflarla detaylı olarak ortaya konularak incelenmiştir.

Güres Caddesi ve çevresi; kentsel tasarımın karakter, süreklilik ve çevreleme, kamusal alan kalitesi, hareket kolaylığı, okunabilirlik, çeşitlilik ve karma kullanım, peyzaj ve morfoloji ile tipoloji kriterleri olmak üzere sekiz alt başlık altında incelenmiştir.

4.5.1. Karakter ilkesi bağlamında değerlendirilmesi

Kamusal alanlar, tüm topluma ait olan, toplumun tüm bireylerince paylaşılabilen ve erişilebilen, herkese açık, farklı bakış açılarının birlikte var olduğu ve bir araya gelebildiği ortak alanlardır. Kentlerin geçmişine dair izler içeren, kentsel mekânın kimliğini biçimlendiren kamusal alanlar, toplumsal hafıza oluşturma görevi de

yüklenirler. Bir alana karakter katan ve yapısal çevrenin özelliklerini belirleyen ana unsur, o yerin sahip olduğu doğal güzellikler ve mimari yapısıdır. Bu nedenle Güres Caddesi karakter açısından değerlendirme yapılırken Siirt'in doğal güzellikleri ve eski mimari yapısına göre değerlendirme yapılmıştır.

Tez çalışmasının konusunu oluşturan Güres Caddesi ve çevresi yayalaştırılmasından sonra Siirt ilinin en çok kullanılan kentsel kamusal mekânlardan biri haline gelmiştir. Bu nedenle Güres Caddesi'nin yayalaştırılmasından sonra bölgenin fiziksel çevresi çeşitli müdahalelere maruz kalmıştır. Bu doğrultuda çevresinde hızla yüksek yapılı konutlar yapılmıştır. Kentsel ölçekteki bu müdahaleler sonucunda Güres Caddesi ve çevresinde ticaretin en yoğun olduğu bölge haline gelmiştir. Güres Caddesi ve çevresine yapılan tüm bu müdahaleler sonucunda kentin karakteristik özelliklerini tam olarak yansıtmadığı görülmektedir. Güres Caddesi ve çevresinde çok kısa bir zamanda mevcut doğal yapı korunamamış, daha önce bölgeye ait olan bahçeli evlerin yerine yüksek katlı apartmanlar yapılmıştır.

Bir alanın karakterini oluşturan en önemli unsurlardan biri de yörenin kendine ait olduğu mimari dokusudur. Siirt ilinin en önemli mimari dokusu ise eski Cas evlerinde kullanılan mimari dokusu oluşturmaktadır. Günümüzde Siirt tarihi kent merkezinde halen bu dokunun örnekleri az da olsa bulunmaktadır. Siirt ilinde kent merkezindeki yapılarda kullanılan malzeme eski teknolojik ürünler olduğundan ve yapılara değişik zamanlarda kat ilavesi veya yapısal değişiklikler yapılmış olmasıyla geleneksel yapı türü giderek azalmıştır. Güres Caddesi ve çevresine mimari açısından baktığımızda yayalaştırma projesi öncesi ve sonrasında Siirt'e özgü eski caz evlerinin mimari dokusunun hiçbir şekilde kullanılmadığı görülmektedir.



Şekil 4.1. Siirt'in eski cas evleri (URL-14 ve Koday ve ark. 2017)

Güres Caddesi ve çevresinde yapılacak kentsel tasarımların, bölgenin kültürel ve tarihsel örüntülerini yansıtacak, kullanıcı memnuniyetini sağlayacak özellikte olması mekân hissini kuvvetlendirmesine yardımcı olacaktır. Mevcut alanın karakteristik dokusunu ve yerel özellikleri göz önünde bulundurularak, Siirt'in eski dokusuna uyumlu olacak şekilde tasarlanmalıdır. Güres Caddesi ve çevresinde uygulanacak projelerde, yeni öneriler gerektiren yerel yapıların form ve dokularına uygun olmalıdır. Yerel farklılığı desteklemek için, yeni gelişmenin açık alan, sokak ve bina planlarının mevcut yapılaşmayla başarılı bir şekilde bütünleşmesi sağlanmalıdır.

4.5.2. Süreklilik ve çevreleme ilkesi bağlamında değerlendirilmesi

Başarılı kentsel kamusal alanlar kendisini oluşturan doğal ve peyzaj öğeleri ile tanımlanabilmekte ve çevrelenebilmektedir. Yayalaştırılmış caddelerde güçlü bina hatları ile yaya ve taşıt güzergâhları buyunca etkin bir şekilde yönlendirilmiş bina cephelerine sahip olması, kamusal alanı aktif ve güvenli kılacaktır.

Güres Caddesi'ne baktığımızda birbiriyle uyumsuz beton blokları ile mekânlar arasındaki geçişte süreklilik sağlanmadığı görülmektedir. Cadde buyunca birbirinden farklı, uyumsuz işyeri tabelaların ve cadde buyunca farklı dış cepheleri kullanılması cephe görünümünde düzensizliğe neden olmaktadır. Güres Caddesi buyunca cephede yer alan elemanların belli standartlar dâhilinde birbiriyle uyumlu olarak kullanılması sağlanmalı, bölgenin karakterini ve cephe sürekliliğini destekleyerek yeniden tasarlanmalıdır.



Şekil 4.2. Güres Caddesi’nde farklı yükseklikteki binaların süreklilik durumu (Kaynak: Kendi arşivimden)

Mekânsal çevreleme, farklı ölçeklerdeki binalar ve peyzaj öğeleriyle tanımlanmaktadır. Bu kapsamda Güres Caddesi’nde öngörülen binaların kütle ve yüksekliği çevresindeki bina ve kentsel alanlar göz önünde alınarak detaylı olarak tasarlanmalıdır. Caddedeki mevcut binaların farklı yükseklikte ve cephe tasarımlarında farklılık olduğu görülmektedir. Bu durum kentsel tasarımın süreklilik ve çevreleme kriterinin tam olarak uygulanmadığını açıkça göstermektedir. Yukarıdaki fotoğraflarda da görüldüğü gibi Güres Caddesi’nde her iki tarafında da mevcut bina yüksekliği ve binaların dış cepheleri arasında uyumsuzluk olduğu görülmektedir. Güres Caddesi’ndeki mevcut yapı yüksekliği ve dış cephe dokusunda biriyle uygun olacak şekilde tasarlanarak cadde boyunca süreklilik sağlanmalıdır. Güres Caddesi’ndeki mevcut binalarda reklam panoları ve cephe çalışması yapılarak, Siirt’in yöresel ve geleneksel mimari dokusuna uygun olacak şekilde tasarlanmalıdır.

4.5.3. Kamusal alan kalitesi ilkesi bağlamında değerlendirilmesi

Kamusal alan, kısaca bir kentin özel ve ödeme yapılmaksızın herkes tarafında kullanılan mekânlar olarak tanımlanabilir. Bu alanlar; meydan, park, sokak, cadde vb. çeşitli kullanımlara hizmet etmekte ve kentin karakterini oluşturmada katkı sağlamaktadır.

Tüm halkın ortak olarak sürekli kullandığı Güres Caddesi ve bağlantılı caddelerin zemin döşemelerine bakıldığında birden çok farklı malzemelerin kullanıldığı

ve genel olarak bozuk yıkık ve kırık döşemelerin olduğu görülmektedir. Buda normal olan yayaların, topuklu ayakkabılı kadınların ve yürüme zorluğu çeken engelli bireylere uygun değildir. Ayrıca caddenin zemin döşemelerine bakıldığında görme engelli bireylere yönelik herhangi bir yol yapılmamıştır. Tüm unsurlar ‘Kamusal Alan Kalitesini’ düşürmektedir.



Şekil 4. 3. Güres Caddesi’nin deformasyona uğramış zemin döşemesi (Kaynak: Kendi arşivimden)

Güres Caddesi’nde hasar görmüş ve birbirinden kopuk bir şekilde düzenlenmiş olan döşemeleri bütüncül bir yaklaşımla ele alınarak bölgenin karakterini yansıtacak şekilde tekrardan düzenlenerek yapılmalıdır. Yeni yapılacak olan zemin döşemesi dayanıklı ve bölgenin yerel özelliklerine uygun olarak seçilmelidir. Ana ve tali yollarda kullanılan farklı zemin döşemelerle yol hiyerarşisinin insanlar tarafından algılanabilirliği artırılmalıdır.

Caddenin başından sonuna kadar çok sayıda elektrik panoları ve elektrik trafoları özensiz ve bakımsız bir şekilde caddenin ortalarında konumlandırılmıştır. Bu elektrik trafoları ve elektrik panoları yaşlı-genç, yetişkin- çocuk, engelli- engelsiz gibi tüm bireyler için ciddi bir tehlike oluşturmaktadır. Bu durum caddenin tasarımında büyük önem taşıyan tehlikeli ve yanlış bir çözüm önerisi olarak görülmektedir.



Şekil 4. 4. Güres Caddesi’nde yanlış konumlandırılmış elektrik trafoların ve elektrik panolarının konumu (Kaynak: Kendi arşivimden)

Kentsel mobilyaları; banklar, çöp kutuları, aydınlatma elemanları vb. gibi elemanları içermektedir. Güres Caddesi’nde kent mobilyaları herhangi bir tasarım standartları olmadan yer almaktadır. Güres Caddesi’ndeki kent mobilyaları Siirt’in geleneksel sanatlarının özelliklerini yansıtacak şekilde bölgedeki zanaatkârları tarafından üretilebilir. Engelli bireylerin kent mobilyaları arasında ve etrafında kolayca hareket edebilecekler, açıklıklar bırakılarak, güvenli mekânlar tasarlanmalıdır.

Güres Caddesi’nin geneline bakıldığında bazı alanlarda oturma elemanlarının olduğu görülmektedir. Ancak belirli yıllarda oturma elemanları artırılmış olsa da halkın ihtiyaçlarını karşılayacak seviyeye getirilmemiştir. Güres Caddesi, Siirt’in en işlek caddesi olduğundan bu oturma elemanları yeterli düzeyde değildir.



Şekil 4. 5. Güres Caddesi'nde farklı oturma elemanları (Kaynak: Kendi arşivimden)

Kentsel mekânlarda aydınlatma elemanları, mekânın algılanmasına yardımcı olurken kullanıcıların mekânda kendini güvende olma hissinin uyandırmasına da yardımcı olabilmektedir. Güres Caddesi'nde genel olarak yeterli aydınlatma bulunurken, caddeyi besleyen ara sokaklarda yeterli aydınlatma olmadığından, ara sokaklar tercih edilmemekte ve emniyetsiz alanlar olarak görülmektedir. Caddedeki aydınlatma elemanlarını yıllar içinde görsel olarak daha ihtişamlı bir görünüme bürünerek değiştirirken bağlantılı caddeler göz ardı edilmiştir.



Şekil 4. 6. Güres Caddesi’nde aydınlatmaların konumları (Kaynak: Kendi arşivimden)

Bölgedeki aydınlatma tasarımları, gün içinde yapılacak hareketli saatlerden sonra gece yarısından sonra güvenliği sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır. Tasarlanacak aydınlatma elemanları, fonksiyonel olduğu kadar dekoratif olmalı ve mekanı aydınlatma da gücü yeterli olacak şekilde tasarlanmalıdır. Bölgedeki aydınlatma elemanlarının yeterli ve diğer kentsel mobilyalar ve gölgenin karakteriyle uyumlu olması sağlanmalı, güvenliği sağlayacak ışık derecesinde ayarlanmalıdır.

Bir caddenin tasarımında en önemli unsurlardan biride altyapıdır. Güres Caddesi’nin alt yapısına bakıldığında rögar kapakları birçok yerde düzensiz bulunmakta ve kapakların deforme olmuş durumdadır. Bu durum caddede hem görsel bir kirlilik oluşturmakta hem de caddede yürüyen yayalar için zorluk çekmekte ve tehlikeli bir durum içermektedir. Ayrıca caddede yeterli düzeyde bir altyapı oluşturulmadığı ve

yeterli düzeyde mazgalların olmadığından dolayı geçmiş yıllarda olduğu gibi yoğun bir hava yağışına maruz kalındığında caddeye sular basmaktadır.



Şekil 4. 7. Güres Caddesi’ndeki rögar kapaklarının konumları (Kaynak: Kendi arşivimden)

Yaya bölgelerinin tasarımının bir parçası çöp kutularıdır. Güres Caddesi’nin yayalaştığı ilk yıllarda yeterli düzeyde çöp kutuları olmasa da, son yıllarda caddeye hem sol hem de sağ yanlarında belirli noktalarda çöp kutuları konulmuştur. Ayrıca son aylarda caddeye konulan geri dönüşüm kutuları ve “ geleceğini çöpe atma, pet şişelerini potaya at” sloganı ile caddeye konulan geri dönüşüm kutuları tasarım için uygun bir çözüm önerisini oluşturmaktadır.



Şekil 4. 8. Güres Caddesi'nde geri dönüşüm çöp kutuları (Kaynak: Kendi arşivimden)

4.5.4. Hareket kolaylığı ilkesi bağlamında değerlendirilmesi

İnsanların bir bölge içerisinde, güvenli bir şekilde hareket etmesi ve bölgenin 'hareket kolaylığı ilkesi' açısından başarılı olup olmadığının bir göstergesidir. Yaya bölgeleri kullanıcılarının en temel haklarından biridir ve engellenmeden, yavaşlatılmadan ve geciktirilmekten yürüme hakkı, söz konusu düzenlemelerle engellenmekte veya kısıtlanmaktadır.

Güres Caddesi yayalaştırması sonrasında bazı alanlarda yayaları ve araçları karşı karşıya getirmiştir. Belirli saatlerde araçların caddeye girmesi yasak olmasına rağmen, hala araçların gün içerisinde caddeyi kullandıkları görülmektedir. Bunun dışında gün boyu caddede bisiklet ve motosiklet kullanıcıları aktif olarak kullanmaktadır. Bu durum yayaların en doğal olan yürüme hakkını kısıtlamaktadır. Ayrıca caddede hem kaza riskini artırmakta hem de yürümek için güvensiz bir ortamın oluşmasına sebebiyet vermektedir. Tüm bu durumlar caddenin hareket kolaylığı ilkesi ile ters düşmektedir. Bu nedenle Güres Caddesi'nde yaya ve araçların karşı karşıya geldiği noktalarda bir an önce bağlantılı caddeleri de düşünülerek bütünleşik kentsel tasarım yaklaşımıyla düzenlenmelidir.



Şekil 4. 9. Güres Caddesi’nde araç geçişlerinin yarattığı tehlike durumu (Kaynak: Kendi arşivimden)

Güres Caddesi’ne genel olarak bakıldığında araç trafiğine kapalı, yayalar için bazı alanlarda yoğun dolaşıma uygun genişlikte olup bazı alanlarda ise yoğun dolaşıma uygun genişlikte olmadığı görülmektedir. Caddenin belirli yerlerinde esnaflar, seyyar satıcılar ve işyerleri tarafında işgal edilmektedir. Bütün bunlar caddede yayaların dolaşımını kısıtlamaktadır. Bu tasarım noktasında ve uygulamada sorunların olduğunu göstermektedir. Bu durum Güres Caddesi’nin tasarımının ‘Hareket Kolaylığı’ ilkesine ters düşmektedir.



Şekil 4. 10. Güres Caddesi'nin genel görünümü (Kaynak: Kendi arşivimden)

Kentte yaşayan yürüme engelli bireyler ve bebek arabalı aileler Güres Caddesi'ni aktif olarak kullanmaktadır. Fakat alanda yapılan analizler ve gözlemler sonucunda caddenin bazı alanlarında engelli rampalarının eğimlerinin çok olduğu ve bazı alanlarda engelli rampalarının hiç yapılmadığı görülmüştür. Ayrıca yapılmış olan bazı rampaların deformasyona uğradıkları, onarımlarının yapılmaması ve yapılan bazı onarımlarında yanlış şekilde yapıldığı gözlemlenmiştir. Bütün bunlar göz önüne alındığında tekerlekli sandalyeye bağlı kişiler, bebek arabaları vb. araçların kullanımında güçlük çekmektedir. Güres Caddesi'nde bulunan mağaza, lokanta vb. yapıların girişlerinde basamaklar mevcut ancak çoğunda engelli bireylere yönelik rampaların olmadığı görülmüştür. Bu durum engelli bireylerin mağazaları kullanmak istediklerinde sıkıntılar çekmekte ve başka bir bireye ihtiyaç duymadan mağaza, lokanta vb. yapılara giriş yapamamaktadır. Bütün bunlar göz önüne alındığında caddenin 'Hareket Kolaylığı' ilkesine ve evrensel tasarım ilkelerine ters düştüğü ve kamusal alan kalitesi ilkesini karşılamadığı açık bir şekilde görülmektedir.



Şekil 4. 11. Güres Caddesi’nde engelli rampaların tasarımları (Kaynak: Kendi arşivimden)

Bir kentin binaları, sokakları ve alanlarının kalitesi, toplumdaki bütün grupların yaşam kalitesini etkiler. Bu nedenle herhangi bir tasarım çalışması; engelli bireyleri, çocuklu aileleri ve yaşlı bireylerin ihtiyaçlarına duyarlı olmalıdır. Güres Caddesi’nde yapılacak yeni tasarımlar başarılı ve sürdürülebilir olması, caddenin bütün kullanıcılar için güvenli ve erişilebilir olmasına bağlıdır.

4.5.5. Okunabilirlik ilkesi bağlamında değerlendirilmesi

Yaya işaretlerinin tasarımı ve organizasyonu, bütüncül ve kullanışlı şehir merkezleri için gerekli bir unsurdur. Şehre gelen yabancılar ve yerli halk için yaya işaretleri, yollarını bulmada yardımcı olmaktadır. Bu bağlamda yönlendirme ve bilgilendirme levhaları, giriş kapıları ve merkezi noktalar, alanlar arasında görsel bağlantıların kurulmasını sağlamaktadır. Kent merkezlerinde ana akslar ve tabelalar, insanların yollarını bulmalarını sağladığı gibi mekân duygusunu da kuvvetlendirmektedir. Bilgilendirme tabelalar, bölgeye ilk kez gelen bireylerin ziyaret ettikleri yerlerin algılanmalarını ve bu mekânlarda keyif almalarını sağlar.

Güres Caddesi’nde yeterli sayıda ve kalitede yönlendirme ve bilgilendirme tabelaların bulunmaması, bölgenin okunabilirliğini engellenmektedir. Bölge bu unsurları geliştirerek, cadde kullanıcıların yollarını bulmalarını kolaylaştıracaktır. Güres Caddesi, tabelalar, önemli akslar ve peyzaj özelliklerini okunabilir bir şekilde tekrardan tasarlanmalıdır. Bölgede yeterli yaya işaretlerinin kullanılması durumunda; bölge içinde yönlendirmeyi kolaylaştıracak, insanların kendini güvende olmasını sağlayacaktır.

Ayrıca gece, işaretlerin uygun şekilde aydınlatılmasıyla bölgenin okunabilirliğini artırılmalıdır.



Şekil 4. 12. Güres Caddesi'ndeki farklı tabela ve cephe düzeni (Kaynak: Kendi arşivimden)

Okunabilirlik, kentsel alanlarda kullanılan malzeme detayları ve kalitesi yoluyla da artırılabilir. Yörenin kültürüne uygun malzeme seçimi, mekânın okunabilirliğini artırırken, mevcut yörenin kimlik duygusunu da tanımlamasını sağlar. Bir başka açıdan bakıldığında; kentsel mekânın tamamı, insanın durduğu noktadan tam olarak görülemez ve algılanamaz. Kişinin sistem içinde hareket etmesi gerekmektedir. Bu bağlamda okunabilirlik sosyal mekân oluşturma potansiyelinin tanımlayan bir terim haline gelir. Bu mekânlar en kolay okunabilir mekânlar haline gelir. Siirt'e Güres Caddesi yayalaştırma çalışması sosyal mekânların az olması, cadde içinde hareket ve görüş arasındaki eksiklikler, insanların bir araya gelme potansiyelini azalmaktadır.

4.5.6. Çeşitlilik ve karma kullanım ilkesi bağlamında değerlendirilmesi

Karma kullanımlı alanlar, insanların aynı alanda yaşamasına, çalışmasına ve hareket etmesine olanak sağlamaktadır. Bu kullanım çeşitliliği, hem sosyal hem de ekonomik aktivitelerinin beraber ilerlemesini sağlamaktadır. Her ölçekte karma kullanım kentsel gelişmede, gece ve gündüz güvenli bir şekilde kullanılan çekici alanların yaratılmasını sağlar. Bu nedenle kentsel ölçekte yapılan tasarımlarında çeşitlilik ve karma kullanım ilkesi büyük önem arz etmektedir.

Güres Caddesi yayalaştırma çalışması ekonomik açıdan biraz çeşitlilik sağlanırken, sosyal aktivite açısından farklı kullanıcı grupların isteklerine cevap verebilecek nitelikte tasarlanmamış olup, cezbedici herhangi bir özeliği yoktur. Güres Caddesi'ni bir çekim merkezi oluşturması, ancak çeşitli aktiviteleri bünyesinde barındırmasıyla sağlanacaktır. Bu nedenle Güres Caddesi'nde kullanıcıların eğleneceği alanlar yapılması, oturup dinleneceği alanların yapılması, caddeyi çevreleyen binalarda tiyatro, sinema, konser, sergi alanları ve alışveriş yapacakları alanlar tasarlanarak çeşitlilik sağlanmalıdır. Mevcut alanda yapısal, işlevsellik ve çeşitlilik açısından fonksiyonlu mekânlar tasarlanarak, Güres Caddesi'nin canlılığı sağlanmalıdır. Güres Caddesi ve yakın çevresinde mevcut ticari kullanımlar daha da çeşitlendirilmelidir. Ancak bu ticari çeşitlilik yapılırken, kente özgü halıcılık, bakırcılık ve peynircilik vb. fonksiyonları göz önünde bulundurularak tasarlanmalıdır.

4.5.7. Peyzaj ilkesi bağlamında değerlendirilmesi

Kentsel tasarım alanını oluşturan üç temel disiplinlerden biride peyzaj mimarlığıdır. Bu nedenle kentsel alanların tasarımında peyzaj ilkesi oldukça önem arz etmektedir. Ülkemizde 20 ekim 2000 tarihinde kanunla onaylanan Avrupa Peyzaj Sözleşmesinde peyzajın kültürel, ekolojik, çevresel ve sosyal alanlarda kamu yararı taşıdığının, peyzajın yerel kültürlerin biçimlenmesine katkısı sağladığını, kültürel ve doğal mirasın korunması ve yönetilmesine dikkat çekmektedir.

Avrupa Peyzaj Sözleşmesinde vurgulanan önemli noktalardan biri de, yerel yönetimlere daha aktif ve katılımcı bir rolün yüklemesidir.



Şekil 4. 13. Güres Caddesi'nin peyzaj düzenlemesi ve cadde ortasındaki belediye yapıları (Kaynak: Kendi arşivimden)

Peyzaj kriteriyle kentsel mekânlara kapalılığın sağlanması, kentsel mekânlarda kentsel kurgunun sürekliliğinin sağlanması, tasarım alanına gelen kullanıcıların yönlendirmesinin sağlanması, mevcut alanda çevresel yaya hareketini kesmeyecek şekilde konumlandırılarak, yaya hareketlinin sürekliliğini sağlanması, kentsel alanda işlevselliğin sağlanması, çevresel karakterinin korunarak kentsel dokunun sürekliliğini sağlanması ve çevrenin tarihsel, kültüre ve toplumsal değerlerini gözeterek yerellik karakterinin sürdürmesinde bir araç olarak kullanılabilir (Yıldız, 1996).

Güres Caddesi yayalaştırma projesinde tasarlanan mevcut peyzaj düzenlemesi yukarıda belirtilen; peyzajın kentsel mekâna sağlayacağı katkılarının genelinin sağlanmadığı tespit edilmiştir. Caddenin peyzaj düzenlemesine baktığımızda aktif yeşil alan rolünün dışında daha çok refüj düzenlemesi şeklinde yapılmıştır. Caddedeki mevcut yeşil alan yetersiz ve genel olarak cadde kullanıcıları tarafında aktif olarak kullanılmayacak şekilde tasarlanmıştır.

4.5.8. Morfoloji ve tipoloji ilkesi bağlamında değerlendirilmesi

Tarihsel süreçte kentlerin fiziksel yapıları, toplumsal, kültürel, siyasal, ekonomik, iklimsel vb. etmenlere bağlı olarak sürekli değişim olmuştur. Bu çerçevede tarihsel süreçte Siirt kenti de morfolojik ve tipolojik açıdan önemli değişiklikler olmuştur.

Botan vadisine hâkim Şeyhşemu ve Rasinnebah tepelerinin batı yamacında kurulan Siirt ili; güvenlik, iklimik ve morfolojik olarak yaşamsal fonksiyonlara sahip olan Güneydoğu Toroslar'ın aynı adı taşıyan platosu ile kontak oluşturduğu yakınlaşma alanında kurulmuş, küçük bir Anadolu kentidir. Siirt kentinin ilk yerleşin alanları helvacılar çarşısı, ulu cami ve etrafını kapsayan toplu yerleşim alanıydı.



Şekil 4.14. Siirt'in ilk yerleşik alanı (URL- 15)

Sonraki yıllarda Kurtalan Yolu Caddesi'nin yapılmasıyla yerleşim alanı hızlıca batıya doğru gelişim göstermiştir. Siirt ilinin ilk kuruluş yeri morfolojik açısından tepelerde kurulduğundan, mevcut tepelerin yamaçlarında da bir yayılma göstermiştir.



Şekil 4. 15. Siirt Kurtalan Yolu Caddesi (URL-15)

Günümüzde kentleri biçimlendiren ekonomik getiri sunucunda hızlanan kentleşme paralelinde kentlerin morfolojilerini, dolaylı olarak da tipolojilerini de şekillenmesinde etkili olmaktadır. Güres Caddesi yayalaştırma öncesinde ve yayalaştırma sonrasında da Siirt'in kentinin morfolojisinin ve tipolojisinin şekillenmesinde en etkili caddelerin başında gelmektedir. Ancak 2000'li yıllarda Güres Caddesi'nin yayalaştırılmasıyla bölgenin ekonomik getirinin artmasıyla caddeye paralel bir şekilde hızla mevcut yapıların yenilenmesine ve mevcut alanda yüksek yapılaşmaya neden olmuştur.



Şekil 4. 16. Siirt Güres Caddesi'nin yayalaştırma öncesi görüntüleri (Url-15)

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1. Sonuçlar

Günümüzde hızla küreselleşen dünyada kentlerin büyümesiyle kapladıkları alanlar genişlemekte, nüfus yoğunluğu ve gerekli alanların kullanımı artmakta; bu artış beraberinde ulaştırma sorunlarını getirmektedir. Kentlerde, yaşanabilirliği ve kamusal yararı artırmak için güvenli, rahat yaya erişimi sağlayıcı, ve de yol güvenliğini sağlayan uzun vadeli çözümler ve yaya bölgeleri oluşturulmalıdır. Bu nedenle herkes tarafından erişilebilen, günlük aktivitelerini gerçekleştirildiği, iletişim ve etkileşim gerçekleştirildiği yaya bölgesinden biri olan caddeler oluşturmaktadır. Ancak kentlerde nüfusun sürekli artışının beraberinde getirdiği taşıt yollarının artmasına ve ulaşımın yoğun olduğu bölgelerde yaya ve taşıt karmaşasına neden olmaktadır. Bu durum cadde ve sokaklarda yaya kullanımına bağlı fonksiyonlarını kaybetmesine neden olmaktadır. Bu nedenle kentsel alanda kusursuz bir ulaşım ağı oluşturmak için kullanıcılar için alınacak yaya öncelikli kararlar artırılmalı ve kentsel ulaşımda yaya yolculuklarının etkin bir şekilde desteklenmelidir. Kentlerde toplu taşıma kullanımı teşvik ederek, özel araç kullanımı azaltılarak, kente yaşayan yayalara öncelikli yaya bölgeleri yapılmalıdır.

Bu çalışma kapsamında yapılan araştırmalar, analizler ve anket çalışması sonuçlarında elde edilen veriler doğrultusunda aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

- Planlama ve kentsel tasarım çerçevesinde bakıldığında, planlama ve kentsel tasarım disiplinlerinde en önemli ilkelerden biri olan, planlama tasarım sürecine halkın katılımının sağlanmasıdır. Ancak Güres Caddesi yayalaştırma projesi yapılırken, yerinde ve katılımcı bir projelendirme değil yerel özelliklere uygunluk değil çizgisel bir proje yapıldığı, yapılan araştırmalar sonucunda proje planlama sürecinde halkın katılımı tam olarak sağlanmadığı saptanmıştır.
- Güres Caddesi ve yakın çevresinde sonuca yeterli otopark olanaklarına sahip olmadığı ve caddenin planlaması sürecinde otopark alanları için herhangi çalışma yapılmadığı saptanmıştır.
- Güres Caddesi'nin ilk kentsel tasarım uygulamasında ve sonrasında yapılan tüm çalışmalarda zemin döşemesinde uygun malzemeler seçilmediği, caddenin bazı alanlarında zemin döşemesinin deformasyona uğratıldığı ve cadde boyunca farklı kodlarda kaldırımların bulunması

yayaların rahat bir şekilde yürümesinin engellendiği görülmektedir. Bu nedenle kentsel tasarımın hareket kolaylığı kriteri açısından uygun bir şekilde tasarlanmadığı görülmektedir.

- Güres Caddesi'nin iki tarafında elektrik panolarını cadde ortasında konumlandırılması yayalar için hareket kolaylığını kısıtlamaktadır.
- Güres Caddesi'nde görme engellilere yönelik hiçbir çalışmanın olmadığı, ortopedik ve görme engelli bireylere ve bebek arabalı ailelere yönelik çalışmaların yok denilecek kadar az olduğu görülmüştür. Bu durumun kentsel tasarımın kriterlerine uygun olmadığı göstermektedir.
- Yaya bölgesi kullanıcıların kesintisiz ve engelsiz dolaşımını sağlamak amacıyla görüntü kirliliğini oluşturan esnafların satış malzemeleri, lokanta, pastane vb. dükkânların tezgâhları, yanlış konumlandırılmış oturma bankları, çöp kutuları yetersiz, reklam panoları, rögar kapakları ve altyapı mazgalları, Güres Caddesinin yaya bölgesindeki çiçek tarhları vb. etkenlerin, yolu işgal edildiği tespit edilmiştir.
- Araştırma alanında cadde boyunca binaların dış cephesinde görsel kirliliğe neden olan farklı reklam ve işyeri tabelaları, klima ve çanak antenleri ve bina cephe yüzeyleri arasındaki malzeme ve doku uyumsuzluğu kentsel tasarımın süreklilik kriterine aykırı olduğu tespit edilmiştir.
- Yapılan analiz ve anket sonuçlarına göre caddede eksikliği en çok hissedilen en önemli konulardan biri de yeşil alan ve peyzaj düzenlemesi, gerek proje ve gerekse uygulamada yeşil alan bitki ve ağaçlandırmada yetersiz olduğu gibi, olması kentsel tasarım, peyzaj kriterine göre yetersiz olduğunu kanıtlamaktadır.
- Güres Caddesi'nin yayalaştırılmasının yapılması ile cadde boyunca araç ve yayaların karşılaştığı kavşak geçişlerinde araçların hızlarını yavaşlatıcı bir çalışmanın yapılmadığı görülmüştür. Ayrıca cadde boyunca yayalarla birlikte sürekli bisiklet ve motosiklet kullanılması kullanıcıları için kaza riskini artırmasına ve cadde kullanıcılarının kendini güvende olma riskin azaltmasına neden olmaktadır.

- Yaya ile bisiklet, scooter vb. araçların yayaaların güvenliği açısından ayrı ve tanımlanmış güzergahta yapılmadığı bu yönüyle eksik bir tasarımı içermektedir.
- Caddenin yayalaştırılmasıyla belirli caddelerin çıkmaz sokak konumuna düştüğü, bu sokaklar araçlar için otopark olarak kullanılmasından öteye gidilmediği, bu sokakların eski işlevselliğini yitirdiğini ve bakımsız bir durumda olduğu tespit edilmiştir.
- Yapılan alan çalışmasına göre Güres Caddesi boyunca herhangi bir yerinde kullanıcılara yönelik su hareketi ve kullanımı bulunmadığı görülmüştür. Anket sonuçlarına göre cadde kullanıcılarının çeşme, lavabo gibi su ögesine yer verilmesini istediklerini açıkça belirtilmişlerdir.
- Güres Caddesi'nin her iki tarafında farklı yükseklikteki binaların yer almasıyla kentsel tasarımın süreklilik kriterini sağlanmadığı tespit edilmiştir.
- Güres Caddesi'nde farklı aktiviteler yapılacak mekânların (sergi, eğlence, oyun, sinema, konser ve kütüphane vb.) olmaması kamusal alan ve mekânsal çeşitliliği kriteri açısından yetersiz olduğu görülmektedir.
- Güres Caddesinde kentin veya bölgenin yerel kimliğini yansıtacak herhangi yapı, anıt ve heykelin olmaması da kentsel tasarım kriterini sağlamadığını ortaya koymaktadır.
- Güres Caddesi ve bağlantılı sokaklarda yayalaştırma olmadığı gibi, yeterli düzeyde aydınlatma sisteminin olmadığı ve mevcut kentsel mobilyaların yetersiz olduğu da tespit edilmiştir.

Tüm bu sonuçlardan yola çıkarak Güres Caddesi'nin mevcut tasarımında büyük sorunlar olduğu görülmektedir. Bu durum tez çalışması kapsamında yapılan kullanıcı istek ve memnuniyetini ölçen anket verilerinden de anlaşılacağı gibi yetersiz olduğu açıkça kanıtlanmaktadır. Bu nedenle Güres Caddesi tüm kullanıcılarının istek ve şikâyetleri göz önünde bulundurularak sürdürülebilir kentsel tasarım kriterleri çerçevesinden yeniden tasarlanmalıdır.

5.2. Öneriler

Bu çalışma kapsamında yapılan araştırmalar, analizler, anket ve yerinde yapılan gözlemlerle elde edilen verilerden yola çıkarak belirlenen sonuçlara yönelik araştırma alanını bütünüyle ele alınıp analiz edilmesi bir zorunluluktur., Bu bağlamda Siirt Güres Caddesi'ne yönelik sürdürülebilir kentsel tasarım ilkeleri doğrultusunda iki farklı öneri sunulmuştur. Birinci öneri Güres Caddesi tekrardan aktif taşıt yoluna dönüştürölerek, alternatif yaya bölgesi olarak da Gaffar Okan Caddesi'nden başlayarak ve bu caddenin devamı niteliğindeki olan Abdullah Bağış Caddesinin Yeşil Vadi Parkına kadar yayalaştırılması önerilmiştir. İkinci öneri ise Güres Caddesi yaya bölgesinin mevcut sorunları çözümlerle sürdürülebilir kentsel tasarım kriterleri kapsamında yeniden tasarlanmasıdır. Bu iki öneri kapsamında yapılan öneriler aşağıdaki gibidir.

- Bir planlama projesi ve kentsel tasarım çalışmasının tam olarak başarılı olabilmesi için yerli halkın ve kullanıcıların istek ve beklentilerini karşılayabilmesidir. Ancak bu planlaması sürecinde halkın katılımının sağlanmasıyla olabilmektedir. Kentsel tasarımda önemli unsurlardan biri de proje için uygun yer seçimidir. Güres Caddesi çarşı alanından başlayıp çevre yoluna bağlandığından dolayı yayalaştırma projesi yapılmadan öncede araç kullanımının en aktif olduğı caddelerden birisiydi. Bu kadar yoğun araç trafiğinin olduğı bir caddenin yayalaştırması Siirt trafiğini ve ulaşımını olumsuz yönde etkilemiştir.



Harita 5.1. Öneri yaya yolu güzergahı (Kaynak: Uydu fotoğrafında photosop düzenlemesi)

- Bu nedenle yayalaştırma çalışması yapıldığı zamanda en uygun cadde olarak (Harita 5.1.) Gaffar Okan Caddesi'nden başlayarak ve caddenin devamı niteliğindeki olan Abdullah Bağış Caddesi'nin sonuna kadar yayalaştırma çalışması yapılmalıydı. Bu iki caddenin yayalaştırılmasıyla, yayaların aktif olarak kullandığı 15 Temmuz Meydanı, yine yayaların yoğun olduğu Kızlar Tepesi, Şahinbey Parkı ve şu anki Yeşil Vadi parkı ile entegre olacak şekilde planlanmış olacaktır. Yayalaştırma ilkesi doğrultusunda Kentsel tasarım projesi uygulanmaz ise, Güres Caddesi'nin yeniden araç trafiğine açılmasıyla da Siirt'in şehir içi ulaşımı için daha uygun bir çözüm kararı olacaktır.
- Gaffar Okan Caddesi ve Abdullah Bağış Caddelerin ortasında herhangi peyzaj düzenlemesi, refüj ve ağaç olmadığından cadde boyunca nostaljik tramvay hattı yapılması uygun olacaktır. Bu durum caddeye farklı bir karakter ve kimlik katacaktır. Bu iki caddede yayalaştırması projesi yapılırken altyapı, kentsel ulaşım, otopark, peyzaj ve yeşil alan düzenlemesi ve kentin yerel özellikleri vb. bütün özellikler düşünülerek sürdürülebilir kentsel tasarım ilkeleri doğrultusunda tasarlanmalıdır.



Şekil 5.1. Öneri yaya yolunda öneri nostaljik tramvay hattı Görünümü (Url-18)

Tez kapsamında yapılan araştırmalar, analiz ve gözlemler doğrultusunda belirlenen sonuçlar çerçevesinde Güres Caddesi'nin mevcut sorunları göz önünde bulundurularak yapılan öneriler şunladır:

- Güres Caddesi'nde yapısal özellikleriyle uyumlu ve caddeye bağlantılı sokakları ile bütünleşik düşünülerek mekânsal çeşitlilik sağlanmalıdır. Kullanıcıların zaman geçirmelerine ve dinlemelerine olanak sağlayacak oturma mekânları yapılmalı, caddede eğlence, kafe ve canlı müzik, sanatsal ve kültürel etkinliklere olanak sağlayacak düzenlemelere yer verilerek kentin kültürel gelişimine katkı sağlanmalıdır.
- Güres Caddesi yaya bölgesinin planlamasında en önemli konulardan biri Güres Caddesine araçlarıyla ulaşan kullanıcıların otopark sorununu, yeni yapılacak yapıların altında ve alternatif otopark alanları yapılarak çözümlenmelidir.
- Güres Caddesi'ndeki araç geçişlerinin olduğu yerlerde yaya güvenliği sağlamak için mümkün olduğunca araç geçişleri azaltılması veya hız düşürücü önlemler yapılmalıdır. Hatta mümkün olduğunca geçiş noktalarında alternatif alt geçitler oluşturularak yayalaştırılmalıdır. Ayrıca Güres Caddesi'nin Siirt'te yayaların en aktif olduğu Helvacılar Çarşısına bağlandığı noktalarda yayaların bu iki bölge arasındaki geçişini güvenli bir şekilde sağlanması için alternatif bir geçiş tasarlanmalıdır.
- Mevcut zemin döşemesinin tamamen kaldırılarak yeni bir zemin döşemesi işlevsel bir anlayışla ele alınmalı, yol hiyerarşisi göz önünde bulundurulmalıdır. Yeni tasarım alanında kullanılacak yerel ve kaliteli malzemeler, bölgenin okunabilirliğini arttırılmalıdır.
- Güres Caddesi boyunca ve mağazaların girişlerinde engelli bireylere ve bebekli ailelere yönelik için uygun döşeme ve eğimde rampalar yapılması, görme engelli bireyleri için hissedebilir sarı renkli yürüyüş bandı yapılmalıdır. Kısacası Güres caddesinde dükkanların kullanımında kotlama yapılarak cadde ile dükkanlara giriş çıkış rampaları veya benzeri bir çalışmanın yapılması bir zorunluluktur.
- Güres Caddesi'nde kamusal alan kalitesini arttırmak için; kentsel mobilyaları (bank, çöp kutusu, aydınlatma direkleri vb.) yeniden tasarlanmalıdır. Tasarım alanında cadde boyunca aydınlatma direkleri güneş enerjisi depolayan, aynı zamanda insanların telefonlarını ve engelli bireylerin tekerlekli sandalyelerini şarj edebileceği LED aydınlatmalar kullanılmalıdır.

- Caddenin canlılığını artırmak için belli bölgelerinde hem gündüz hem de gece görsel bir şölen oluşturacak kuru havuz ve peyzaj alanları ile bütünleşik oturma ve dinleme alanları yapılmalıdır. Bu düzenlenen alanlarda kente özgün ve nitelikli kent mobilyaları ve aydınlatma elemanları yeterli sayıda kullanılmalıdır.



Şekil 5.2. Kuru havuzun gündüz ve gece görünümü (Url-20)

- Güres Caddesi ve çevresinde yapılacak işaret ve yönlendirme sistemi tasarımlarında, kullanıcıların bölge içerisindeki yönlendirmeyi kolaylaştırılmalıdır. Güres Caddesi'nde, yönlendirme işaretlerini uygun şekilde aydınlatılmasıyla, bölgenin okunabilirliği artırılmalıdır.
- Güres Caddesi'nde yapılacak olan yeni tasarım çalışmalarında imar planına uygun olarak bölgenin karakter ve kimliğini belirlemeye yardımcı olacak şekilde yapılmalıdır. Güres Caddesi'ndeki binaların tek tip cephe ve tabela düzenlemesi yapılarak yeniden tasarlanmalıdır. Ayrıca caddenin başında veya herhangi uygun bir alanda Siirt'in kültürel ve doğal güzelliklerinin tanımlamayacak alanların sanatsal heykel ve maketleri vb. yapılarak doğal güzelliklerinin tanıtımı yapılmalıdır.



Şekil 5.3. Tek tip cephe ve tabela düzenlemesi örneği (Url-19)

- Güres Caddesi'nin yayalaştırılmasıyla çıkmaz sokak durumuna düşen bazı sokaklarda sadece Siirt'e özgü yöresel ürünlerin (fıstık, bittim sabunu, Siirt battaniyesi vb.) satıldığı ticari dükkânlara dönüştürülerek turizmin oluşturacağı hareketlilikle, bu sokaklarda ekonomik canlılık tekrardan sağlanmalıdır.
- Güres Caddesi'nin yayalaştırılmasıyla çıkmaz sokak durumuna düşen bazı sokakları çocukların zihinsel, duyuşsal, fiziksel kısacası tüm fiziksel gelişimlerini destekleyen ve öğrenmelerine büyük katkı sağlayacağı çocuk sokakları uygulaması önerileri getirilmiştir. Böylece eski aktifliğini kaybeden sokakları tekrardan canlılığını kazandırılarak işlevselliğini artırılmış olacaktır (Şekil 5.2).



Şekil 5. 4. Güres Caddesi'ndeki çıkmaz sokaklarında öneri çocuk sokağı (Url-17)

Siirt'in simgelerinden biri durumunda olan Güres Caddesi'ni ticaret potansiyelini, kent kimliğini, ulaşım ağını ve yaya erişilebilirliğini, kentsel donatılarını, döşeme malzemelerini, kent mobilyalarını ve sürdürülebilir peyzaj tasarım çerçevesinde engeli/engelsiz tüm kullanıcıların istek ve beklentilerine uygun olarak yeniden düzenlenip kente sunulmalıdır.

Sonuç olarak Güres Caddesi ve Öneri yaya yolu olarak düşünülen Gaffar Okan Caddesi ve Abdullah Bağış Caddesi'nde yapılacak olan yeni kentsel tasarım çalışmalarında öncelikle; karakter, süreklilik ve çevreleme, kamusal alan kalitesi, hareket kolaylığı, okunabilirlik ve çeşitlilik gibi kentsel tasarım ilkeleri doğrultusunda tasarlanmalıdır. Yoğun ticaret aktivitesinin yapıldığı Güres Caddesi ve öneri yaya yolunda yapılacak olan kentsel tasarım çalışmaları sonucu, kullanıcıların her türlü ihtiyacına cevap verecek hale getirilmesi amaçlanmalıdır.

6. KAYNAKÇA

- Akça, M., 2008. Tarihi Yarımada İçerisinde Bulunan Hanlar Bölgesinin Kentsel Tasarım İlkeleri Açısından İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 17-28.
- Altunbaş, U., 2006. Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul. 4-67.
- Anonim, 2009. <http://www.avrupakonseyi.org.tr/antlasma/aas180o.html>, [Ziyaret Tarihi: 9 Aralık 2020].
- Aru, K.A., 1965. Yayalar- Taşıtlar, Şehir Dokusunda Yeri Ulaştırma Düzenleri, *İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Yayınları*, İstanbul, 2-9 ve 67-70.
- Brambilla, R. and Longo, G., 1977. For pedestrians Design, New only planning, design and management of traffic-free zones, *Whitney Tasarım Kütüphanesi*, New York, 63-75.
- Birişçi Yıldırım, T., Özel, A.E., Oktay, P., 2013. Yaya Bölgeleri Planlama ve Tasarımı: Çanakkale Çarşı Caddesi Yaya Yolu Örneğinde, *Gazi Üniversitesi Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*, Ankara,
- Bacon, E., 1974. Design of cities. New York: *Penguin Books*.
- Cengiz, C., 2011. Bartın hükümet caddesi yaya bölgesi tasarımının irdelenmesi, *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 13 (20), 80-89
- Canatan, E., 2019. Cumhuriyet Caddesi (Havuzbaşı-Tebrizkapı Arası)'Nın Yaya Bölgesi Olarak Planlaması Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, *Atatürk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Erzurum, 29-33.
- Carmona, M., 1996. Controlling Urban Design-Part 1: A Possible Renaissance? *Journal of Urban Design*, 1(1): 47-73.
- Çalışkan, M., 2011. Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekanlarda Bir Yayalaştırma Örneği: Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Çakıroğlu, İ., 2012. Tarihi Yarımada'nın Yayalaştırılmasının Bölgedeki Yayalar ve Yerleşik Esnafa Etkilerinin Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, *Bahçeşehir Üniversitesi. Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul,
- ÇŞB, 2013. Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Onaylanacak Kentsel Tasarım Projelerinin Hazırlanmasına Ve Değerlendirilmesine İlişkin Yönergesi.
- Çol, D., 2004. Kentsel Ulaştırma Yaya Alanları, İstanbul Avcılar- Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 20-27.
- Derman, H., 2010. Haliç Bütünü İçinde Fener-Balat Yerleşiminin Kentsel Tasarım İlkeleri Ve Gestalt Kuramı Açısından İncelenmesi. *Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul,
- DETR, 2000. Urban Design in the Planning System: Towards Better Practise, Commission for Architecture and the Built Environment, London.

- Dinçer, S., 2016. Erişilebilir Mekanların Oluşturulmasında Kentsel Tasarımın Rolü; Çevre Ve Şehircilik Bakanlığınca Yürütülmekte Olan Çalışmalar, *Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü Kentsel Tasarım Dairesi Başkanlığı*, Ankara.
- Dinç, A., 2017. İşyeri Sahipleri Perspektifinden Kentlerde Yayalaştırma Projeleri Etkileyen Faktörler: Erzincan Örneği', Yüksek Lisans Tezi. *Avrasya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Trabzon, 30-47.
- Döllük, G., 2005. Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar Ve İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 43-146.
- Erdoğan, A., 2015. Kayseri Cumhuriyet Mahallesi yaya bölgesi tasarımının irdelenmesi ve kullanıcı tercihlerinin belirlenmesi, *Kastamonu Üniversitesi, Orman Fakültesi Dergisi*, Kastamonu, 44-53.
- Gültiken, T., 2011. Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekanda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul-Beyoğlu/İstiklal Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Hadju, J.C., 1988. Pedestrian Malls in West Germany: Perceptions of their Role and Stages in their Development, *Journal of the American Planning Association*, 54(3), 325-335.
- Iranmanesh, N., 2008. Pedestrianisation a great necessity in urban designing to create a sustainable city in developing countries, *Paper presented at the 44th ISOCARP Congress*, Çin.
- Keleş, R., 1981. Kent bilim Terimleri Sözlüğü, *Türk Dil Kurumu Yayınları*, Ankara
- Kemeç, H.E., 2020. Kentsel Tasarım İlkleri Ve Politikaları', Lisans Tezi, *İstanbul Okan Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi*, İstanbul, 10-53.
- Karakon, E.B., 2010. Alsancak Kıbrıs Şehitleri Yaya Bölgesi Örneğinde Kentsel Alanlarda İnsan-Mekan Etkileşiminin araştırılması, Yüksek Lisans Tezi, *Ege Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İzmir, 59-70.
- Kalkancı, S., 2007. Yaya Yolu Güzergâhındaki Yeme-İçme Mekânlarına İlişkin Karşılaştırmalı Bir Analiz Ve Nişantaşı Bölgesi İçin Bir Kentsel Tasarım Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 128.
- Mudderisoğlu, B., 2010. Kentsel Tasarım Kavramı, Kent Planlama İle İlişkisi/Bütünlüğü *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Çağdaş Kentsel Tasarım Yaklaşımları ve Uygulamalar Dersi Notları*, Samsun, 1-12.
- Monheim, R., 1997. Towards a Pedestrian- Friendly Manhattan, Making Cities Livable, S.C. Lennar, S. Sternberg ve H.L. Lernnard, *Gondolier Press*, USA,
- Moudon, A.V., 1997. Gelişmekte olan Disiplinlerarası Bir Alan Olarak Kentsel Morfoloji, *Kentsel Morfoloji*, 1, 3-10
- Moosajee, N., 2009. An Investigation into the Pedestrianisation of City Streets: A move towards pedestrian friendly spaces and their economic effects in the City of Cape Town, Doktora Tezi, *Department of Civil Engineering University of Cape Town*, Güney Afrika.

- Orhan, M., 2015. Kentsel Kalitenin Geliştirilmesi Bağlamında Stratejik Bir Yaklaşım; Kentsel Tasarım Rehberi Kavramsal Model Önerisi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Ortaç, G., 2019., Kentsel Tasarım Kapsamında Yaya Bölgelerin İncelenmesi: Malatya Kanal Boyu Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *İnönü Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Malatya, 43-59.
- Özsel, S.B., 2009. Bina-Kentsel Mekân Arayüz Özelliklerinin Kentsel Yaya Mekânlarına Etkisi, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 9-24.
- Özkaynak, M. ve Korkmaz S. Z., 2019. Yayalaştırılan alanlardaki sorunların konya-zafer meydanı örneği üzerinden değerlendirilmesi, *Online Journal of Art and Design, Selçuk üniversitesi*, 1-17
- Pehlivan, İ., 2015. Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Düzce Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Düzce, 4-26.
- Postalcıoğlu O., 2009. Yayalaştırmanın Sosyal, Ekonomik Fiziksel Ve Çevresel Etkileri Adapazarı Çark Caddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, 12-37.
- Rubenstein, H.M., 1992. Pedestrian Malls, Streetscapes, And Urban Spaces, *John Wiley & Sons Inc.* New York, 23
- Saylan, S. ve Erdönmez M.E., 2017. kamusal alanların kullanımında mekân kalitesi; eminönü mercan mahallesi, kent akademisi, *Kent Kültürü Ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergisi*, 10, (29/1).
- Sağlık E., 2019. Kentsel Tasarım Kalitesi İle Kentsel Kimlik İlişkisi: Çanakkale Kenti Örneği, Doktora Tezi, *Çanakkale On Sekiz Mart Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Çanakkale, 25-32.
- Sinmaz, S. ve Özdemir H.A., 2016. Türkiye Şehir Planlama Pratiğinin Kentsel Morfoloji Ve Tipoloji Üzerindeki Etkileri, Siverek Kenti İçin Bir Değerlendirme, *Kent Araştırmaları Dergisi*, 7 (18), 80-115.
- Soni, N., 2016. Benefits of Pedestrianization and Warrants to Pedestrianize an Area, *Elsevie* (57), 139–150.
- Sargut Gelen, S., 2016. Tarihi Kent Merkezlerinin Kamusal Gücünün Kentsel Tasarım Bağlamında Değerlendirilmesi: İstiklal Caddesi Aksı Ve Taksim Meydanı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İzmir, 187-197.
- Şahin, S., 2017. Türkiye’de Kentsel Alanlar Ve Evrensel İlkeler İlişkisi: Sakarya Çark Caddesi Örneği, Kocaeli Üniversitesi, *4. Uluslararası Mobilya ve Dekorasyon Kongresi, İleri Teknoloji Bilimleri Dergisi*, Kocaeli, 1-11.
- Seçgin, D., 2016. Kızılay’da Görmemiz Gereken 4 Cadde. 2018, <http://web2.bilkent.edu.tr/bilkentpost/2017/06/13/kizilayda-gormemiz-gereken-4-cadde> [Ziyaret Tarihi: 6. Aralık 2020].
- Tarakçı Eren, E.T. ve Akyol D., 2018. Kent merkezinde caddelerin yayalaştırılması: Trabzon Kahramanmaraş Caddesi Örneği, *Megaron Dergisi*, Trabzon, 13(3), 480-491,

- Ter, Ü.Ö., 2002. Konya Kenti Açık Ve Yeşil Alan Varlığı İçinde Tarihi Kent Merkezinin Kentsel Tasarımı Üzerine Bir Araştırma, Doktora Tezi, *Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara.
- Tezer, H.K., 2002. Kentsel Morfoloji Bağlamında Kentsel Tasarım Rehberlerinin İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, *Mimar Sinan Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 4-17.
- Uzgören, G. ve Erdönmez, M.E., 2017. Kamusal Açık Alanlarda Mekan Kalitesi ve Kentsel Mekan Aktiviteleri İlişkisi Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme, *Megaron Dergisi, Yıldız Teknik Üniversitesi*, İstanbul cilt.12 Sayı 1, 41-56.
- Üzmez, E., 2009. Büyük Caddelerin Gelişimi ve Çağdaş Tasarım Kriterlerince Değerlendirilmesi İstanbul Şişli Cumhuriyet Caddesi Ve Halaskargazi Caddeleri Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 82-115.
- Ünlü, T., 2006. Kentsel Mekânda Değişimin Yönetilmesi, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 23 (2), 63-92.
- Yılmaz, U., 1992. Şehir İçi Ulaşım Düzenlemelerine Bir Örnek Olarak ABD'de Şehir Merkezlerinde Yayalaştırma Uygulamaları, *İstanbul 2. Kent İçi Ulaşım Kongresi*, İstanbul, 157-168.
- Yıldırım, B.T., Özel, E., Oktay, P., 2002. Yaya Bölgeleri Planlama ve Tasarımı: Çanakkale Çarşı Caddesi Yaya Yolu Örneğinde İncelenmesi, Gazi Üniversitesi, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*, Ankara, 1-10.
- Yıldız, D., 1996. Peyzaj İle Mimarlık- Kentsel Tasarım İlişkileri Ve Mimari Tasarıma Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 20-43.
- Yıldız, E., 2005. Araçtan Arındırılmış Yerleşimler: Viyana-Floridsdorf (Avusturya) Örneği, Gazi Üniversitesi, *Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 20 (4): 537-548,
- Yavuz, F., 2019. Kamusal Dış Mekanların Yayalaştırmasına Yönelik Kentsel Tasarım Önerisi: İlim Caddesi Ve Çevresi Çekme köy-İstanbul, Yüksek Lisans Tezi, *Bartın Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü*, Bartın, 16-32.
- Zafer, B., 1998. Aydın Germencik Belediyesi Yaya Bölgesi Tasarımı Üzerine Bir Araştırma, *Ekoloji Dergisi*, İzmir, 27-30.
- Url-1 <<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/502932>>, [Ziyaret Tarihi: 6. Aralık 2020].
- Url-2 <<https://www.birdakikadageziyorum.com/birlesik-krallihukumdarlarininatlarinin-ahili-trafalgarmeydani/>>, [Ziyaret Tarihi: 7 Aralık 2020].
- Url-3<<https://gezipgordum.com/sanzelize-caddesi-champs-elysees/#sanzelize-caddesi-zafer-taki-hakkinda-bilgiler><, [Ziyaret Tarihi: 26 Aralık 2020].
- Url-4< <https://www.gezirehberleri.com/sanzelize-caddesi/> <, [Ziyaret Tarihi: 26 Aralık 2020].
- Url-5< <https://listelist.com/istiklal-caddesi/><, [Ziyaret Tarihi: 27 Aralık 2020].
- Url-6 < <https://beyoglu.bel.tr/> >,[Ziyaret Tarihi: 27 Aralık 2020].

- Url-7<<https://emlak.haber7.com/emlak/haber/2829854-istiklal-caddesindeki-doluluk-yuzde-100e-cikti>>,[Ziyaret Tarihi: 27 Aralık 2020].
- Url-8 < https://www.yeniasya.com.tr/yurt-haber/istiklal-caddesi-bir-kez-daha-yenileniyor_368029>,[Ziyaret Tarihi: 27 Aralık 2020].
- Url-9 < <https://tr.foursquare.com/v/k%C4%B1br%C4%B1s-%C5%9Fehitleri-caddesi/4c221c829a67a593b1e9db87>>,[Ziyaret Tarihi: 27 Aralık 2020].
- Url-10 <<https://eskisehir.ktb.gov.tr/TR-157305/ismet-inonu-doktorlar-caddesi.html>> , [Ziyaret Tarihi: 27 Aralık 2020].
- Url-11 <<https://tr.foursquare.com/v/doktorlar-caddesi/4dc55deb18387d1bd53b3649>> , [Ziyaret Tarihi: 27 Aralık 2020].
- Url-12 <<https://www.instagram.com/p/CJYZFbrMC82/?igshid=9pthwbmjs3c3>> , [Ziyaret Tarihi: 29 Aralık 2020].
- Url-13 <<https://www.nufusu.com/il/siirt-nufusu>> , [Ziyaret Tarihi: 1 Ocak 2021].
- Url-14<<https://mgm.gov.tr/veridegerlendirme/il-ve-ilceleistatistik.aspx?k=A&m=SIIRT>> , [Ziyaret Tarihi: 1 Ocak 2021].
- Url-15 < <https://artisiirt.com/siirtin-12-bin-500-yillik-kulturu-yok-oluyor-27693.html>>,[Ziyaret Tarihi: 30 Nisan 2021].
- Url-16<<http://www.siirt.gov.tr/tarih>>,[Ziyaret Tarihi: 30 Nisan 2021].
- Url-17><https://www.haksozhaber.net/esenlerde-esma-biltaci-cocuk-sokagi51963h.htm>>,[Ziyaret Tarihi: 27 Ocak 2022].
- Url-18><https://www.aa.com.tr/tr/turkiye/istiklal-caddesindeki-kalabalik-dronla-surekli-kontrol-edilecek/2064297>>,[Ziyaret Tarihi: 28 Ocak 2022].
- Url-19><https://www.uskudar.bel.tr/tr/main/news/estetik-bir-uskudar-cabamiz-suruyor/1339>>,[Ziyaret Tarihi: 29 Ocak 2022].
- Url20>https://www.google.com/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fwww.suyundunyasi.com%2Fwp-content%2Fuploads%2F2020%2F03%2Fkuru-havuz-su-dunyasi-3.jpg&imgrefurl=https%3A%2F%2Fwww.suyundunyasi.com%2Fkuru-havuz%2F&tbnid=eywuMPzIKIiAXM&vet=12ahUKEwj2ge2JzNb1AhUPh_0HHYOBdQIQMyggeUIARC1AQ..i&docid=leNu8ugWR6xVqM&w=1024&h=768&q=kuru%20havuz%20gece%20g%C3%BCnd%C3%BCz&ved=2ahUKEwj2ge2JzNb1AhUPh_0HHYOBdQIQMyggeUIARC1AQ>,[Ziyaret Tarihi: 29 Ocak 2022].

EK-1 SİİRT GÜRES CADDESİ’NİN KULLANICILARIN BEKLENTİLERİNİ SAPTAMA ANKETİ

Bu anket formu “ SÜRÜDÜRÜLEBİLİR KENTSEL TASARIM KRİTERLERİ KAPSAMINDA YAYA BÖLGELERİN İNCELENMESİ; SİİRT GÜRES CADDESİ ÖRNEĞİ” konulu tez için yapılmaktadır. Ankette genel olarak Güres Caddesi tasarımında bulunan eksikliklerin tespit edilmesi, kullanıcıların memnuniyet derecelerinin ve isteklerinin belirlenmesi amaçlamaktadır. Araştırmanın bilimsel özelliği açısından, soruları içtenlikle yanıtlamanız son derece önemlidir. Araştırma sonuçları tamamen tez çalışması için kullanılacaktır.

Gösterdiğiniz ilgi ve sağladığınız katkılardan dolayı şimdiden teşekkür ederim.

Not: Soruları yanıtlarken Güres caddesinin şuan ki şantiye durumunu dikkate almayınız!!

BU ONLINE ANKET İÇİN SİİRT ÜNİVERSİTESİ ETİK KURULUNDAN GEREKLİ İZİNLER ALINMIŞ OLUP İZİN RAPORU AŞAĞIDA VERİLMİŞTİR.

SİİRT ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANA BİLİM DALI(2021)

ÖĞRENCİ: Abdulvehap NAS

TEZ DANIŞMANI: : Doç. Dr. Yaşar Bahri ERGEN



Oturum Tarihi
02.07.2021

Oturum Saati
10:00

Oturum Sayısı
174

Üniversitemiz Etik Kurulu 02.07.2021 tarihinde saat 10:00'da Kurul Başkanı Prof. Dr. Cemalettin ERDEMCİ başkanlığında, aşağıda imzaları bulunan üyelerin katılımıyla toplanarak gündemdeki konuları görüşmüş ve aşağıdaki kararları almıştır.

ETİK KURUL KARARI

Siirt Üniversitesi Etik Kurulunun aşağıdaki görüşü tavsiye niteliğinde olup üniversitemizle ilgili etik ilkelerinin belirlenmesi ve değerlendirilmesi amacını taşımaktadır.

ETİK İNCELEME KONUSU

Sorumlu Araştırmacının Adı Soyadı: Dilan GÜNDÜZ GEZER

Değerlendirilecek Araştırmanın Adı: "Kentleşme Sürecinde Ulaşım Sorunlarının Kentsel Tasarım Yöntemi İle Çözümlemesine Yönelik Araştırma "Siirt İli Güres Caddesinin Yaya Yolu Olarak Kullanılmasındaki Sorunlar Ve Çözüm Önerileri"
başlıklı araştırmasının etik olarak uygunluğu

SONUÇ

Sonuç olarak Sosyal Bilimlerdeki araştırmaların yayın etiği, insan katılımına dayalı olanların da araştırma etiği bakımından etik gereklere uygun olması gerekmektedir.

Katılımcıların zarara uğratılmaması temel ilkedir. Rızalarının olması halinde toplanan verilerin isim verilmeden raporlaştırılmasında araştırma etiği bakımından bir sakınca bulunmamaktadır.

Kurul Üyeleri:

Prof. Dr. Cemalettin ERDEMCİ
Kurul Başkanı

Prof. Dr. Ayhan YILMAZ
Kurul Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Arif GÜLLER
Kurul Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Simla ADAGİDE YILMAZ
Kurul Üyesi

Doç. Dr. Adnan MEMDUHOĞLU
Kurul Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Varol TUTAL
Kurul Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Burçak ASLAN ÇELİK
Kurul Üyesi

- 1) **Cinsiyetiniz?**
a) Kadın
b) Erkek
- 2) **Yaşınız?**
a) 18-24
b) 25-30
c) 31-40
d) 41-50
e) 51 ve üzeri
- 3) **Eğitim Durumunuz?**
a) İlkokul
b) Ortaokul
c) Lise
d) Önlisans
e) Lisans
f) Lisansüstü
- 4) **Nerede ikamet ediyorsunuz?**
a) Siirt merkez
b) Kurtalan
c) Baykan
d) Pervari
e) Eruh
f) Şirvan
g) Tillo
h) Cevabınız başka bir ilçe diğer seçeneğinde belirtiniz.
- 5) **Mesleğiniz?**
a) Öğrenci
b) Memur
c) Esnaf
d) Serbest meslek
e) İşçi
f) Ev hanımı
g) Şuan çalışmıyor
h) Diğer
- 6) **Yaptığınız işin türü nedir?**
a) Kamu kurumu
b) Gıda mamulleri market vb.
c) Sağlık , optik vb.
d) Bankacılık
e) Kafe- restoran
f) Kırtasiye
g) Ayakkabıcı
h) Telefon ve teknik servis
i) Giyim sektörü
j) Çalışmıyor
k) Diğer
- 7) **Güres Caddesi'nde bir iş yeri sahibiyseniz mülkiyet durumunuz?**
a) Kira
b) Mülk
c) Kamuya ait
d) Belediyeye ait
e) İşyerim yok
f) Diğer.....

8) Bu caddeyi hangi nedenlerle kullanıyorsunuz?

- a) Yürüyüş
- b) Yeme/içme
- c) Alışveriş
- d) Geçiş alanı
- e) Eğlenme
- f) Buluşma noktası
- g) Eğitim
- h) Ev
- i) Alışkanlık
- j) Diğer.....

9) Güres Caddesi'ni hangi sıklıkla kullanıyorsunuz?

- a) Yılda bir
- b) Ayda bir
- c) Haftada bir kez
- d) Günde bir
- e) Günde birkaç kez
- f) Belli olmuyor

10) Kendi aracınızla geldiyseniz aracınız nereye park ediyorsunuz?

- a) Ücretli totparka
- b) Sokak arasına
- c) Kamu otoparkına
- d) Özel aracım yok

11) Güres caddesine nasıl geldiniz?

- a) Yaya
- b) Belediye otobüsü
- c) Özel araç
- d) Şehir içi dolmuşları

12) Bu caddeye kimlerle geliyorsunuz?

- a) Yalnız
- b) Arkadaşlarla
- c) Aile ile
- d) Diğer.....

13) Bu caddeye hangi vakitlerde geliyorsunuz?

- a) Sabah
- b) Öğle arası
- c) Öğleden sonra
- d) Akşamüzeri
- e) Geceleri
- f) Belli olmuyor

14) Güres Caddesi'nde ne kadar zaman geçiriyorsunuz?

- a) 1 saatten az
- b) 1-2 saat arası
- c) 2-4 saat arası
- d) 4 saatten fazla

15) Güres Caddesinde sizi olumlu etkileyen özellikler nelerdir? (En fazla 3 seçeneği işaretleyebilirsiniz)

- a) Yürüyüş için uygun ortam olması
- b) Ticari merkez olması
- c) Canlı ve dinamik olması
- d) Temiz ve düzenli olması
- e) Mekân etkisi
- f) Aktivite sayısı fazla olması
- g) Yeşil dokusu
- h) Diğer

16) Güres caddesinde beğenmediğiniz unsurlar? (en çok beş tercih)

- j) Seyyar satıcılar
- k) Gürültü kirliliği
- l) Çöp kirliliği
- m) Bakımsızlık
- n) Bank ve aydınlatma yetersizliği
- o) Yürüyüşe uygun olmayan döşeme
- p) Araç geçişleri
- q) Taşıtlar
- r) Aşırı kalabalık

17) Güres caddesinde eksikliği hissedilen donatılar?

- a) Yeşil alan
- b) Oturma alanları(bank vb.)
- c) Çocuk oyun alanı
- d) Aydınlatma elemanları
- e) Tuvalet
- f) Heykel, anıt vb.
- g) Çöp kutusu
- h) Çeşme
- i) Yönlendirme levhası
- j) Gölge elemanları

18) Güres Caddesi ve çevresinde yeşil alan yeterli mi?

- a) Evet
- b) Hayır

19) Güres Caddesi boyunca tek tip cephe ve reklam panoların düzenlemesi yapılmalı mı?

- a) Evet
- b) Hayır

20) Güreş caddesi yakınında otoparklar yeterli mi?

- a) Evet
- b) Hayır

21) Güres Caddesi ve çevresinde alternatif otopark alanların yapılmasındaki gereklilik görüşünüz nedir?

- a) Çok önemli
- b) Orta önemli
- c) Önemli
- d) Gerek yoktur
- e) Diğer.....

22) Güres Caddesinde hafif raylı sistem(Tramvay veya Nostaljik tramvay) yapılmalı mı?

- a) Evet
- b) Hayır

23) Güres Caddesi ve bağlantılı sokaklarda aydınlatma yeterli mi?

- a) Evet
- b) Hayır

24) Güres Caddesindeki mevcut zemin döşemesini uygun buluyor musunuz?

- a) Evet
- b) Hayır

25) Sizce Güres Caddesi hastaneye kadar yayalaştırılmalı mı?

- a) Evet
- b) Hayır

- 26) Güres Caddesinin yayalaştırması nasıl olmalıdır
- a) Tamamen yayalaştırma
 - b) Araç yaya birlikte
 - c) Günün belli saatlerinde
 - d) Özel günlerde
- 27) Güres Caddesine bağlantılı caddelerin de yayalaştırılma yapılmalı mıdır?
- a) Evet
 - b) Hayır
- 28) Güres Caddesinde Engelli bireylere yönelik yapılan düzenlemeler(Rampa, Sarı şerit vb.) yeterli midir?
- a) Evet
 - b) Hayır
- 29) Güres Caddesindeki peyzaj düzenlemesini yeteli buluyor musunuz?
- a) Evet
 - b) Hayır
- 30) Güres Caddesinde eksikliği hissedilen bitkisel materyaller nelerdir?
- a) Ağaçlar
 - b) Çalı
 - c) Çimenlik alan
 - d) Mevsimlik çiçekler
 - e) Süs bitkileri
- 31) Güres caddesinde neler olmasını isterdiniz?(en çok beş tercih)
- h) Cafe ve canlı müzik
 - i) Eğlence alanları
 - j) Su havuzları
 - k) Yeşil alanlar
 - l) Çocuk yönelik alanlar
 - m) Dinleme alanları
 - n) Sergi alanları
 - o) Kütüphaneler
 - p) Anıt, heykel vb.
 - q) Diğerler.....
- 32) Eklemek istediğiniz başka bir konu var mı?
Varsa belirtiniz.
.....

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Ad Soyadı: Abdulvehap NAS

EĞİTİM

Derece	Adı, İlçe, İl	Bitirme Yılı
Lise:	Siirt Lisesi/Siirt	2011
Lisans:	Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi /İstanbul	2016
Yüksek Lisans:	Siirt Üniversitesi /Siirt	2022

