



**MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI**

**PEYZAJ TASARIMINDA YAYA BÖLGELERİ ANTAKYA HÜRRİYET  
CADDESİ YAYALAŞTIRMA ÖRNEĞİ**

**ÜMMÜHAN DEMİR**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Antakya/HATAY**

**AĞUSTOS-2008**

T.C.  
MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

PEYZAJ TASARIMINDA YAYA BÖLGELERİ ANTAKYA HÜRRİYET  
CADDESİ YAYALAŞTIRMA ÖRNEĞİ

ÜMMÜHAN DEMİR  
YÜKSEK LİSANS TEZİ  
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

Yrd. Doç. Dr. Kayhan KAPLAN danışmanlığında hazırlanan bu tez 29/08/2008 tarihinde aşağıdaki jüri üyeleri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile kabul edilmiştir.



Yrd.Doç.Dr. Kayhan KAPLAN

Başkan



Yrd.Doç.Dr. Mustafa ATMACA

Üye



Yrd.Doç.Dr. Feza CAN

Üye

Bu tez Enstitümüz Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalında hazırlanmıştır.

**Kod No:**

Prof.Dr.Necat AĞCA

Enstitü Müdürü

Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunundaki hükümlere tabidir.

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	I
ABSTRACT.....	II
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	III
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	IV
1.GİRİŞ.....	1
1.1. Temel kavramlar.....	4
1.1.1. Yaya Bölgesi ve Yaya Tanımları.....	4
1.1.2. Konut Alanları.....	5
1.1.3. Alışveriş Merkezleri.....	5
1.1.4. Estetik ve Anıtsal Değeri Olan Alanlar.....	6
1.1.5. Kurumsal Alanlar.....	6
1.1.6. Yaya Yolları.....	6
1.1.6.1. Full Mall.....	6
1.1.6.2. Transit Mall.....	7
1.1.6.3. Semi mall.....	7
1.1.7. Yaya Geçitleri.....	7
1.1.8. Yaya Kaldırımları.....	8
1.1.9. Yaya Hareketleri.....	8
1.2. Yaya Bölgelerinin Tarihsel Gelişimi.....	9
1.2.1. Türkiye ‘de Yaya Bölgesine Bakış ve Yapılan Örnekler .....	10
1.3. Yayalaştırma.....	13
1.3.1. Yayalaştırılacak Alana İlişkin Verilerin Belirlenmesi.....	13
1.3.1.1. Yayalaştırılacak Alana İlişkin Analizler.....	14
1.3.1.2. Kentsel Tasarım Yönüyle Yayalaştırma.....	15
1.3.2. Yayalaştırmanın Amaç ve Hedeflerinin Belirlenmesi.....	16
1.3.3. Yayalaştırmaya İlişkin Örnekler.....	18
1.4. Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri.....	23
1.4.1. Yaya Bölgesi Ulaşım Planlama Kuralları.....	23

1.4.2. Yaya Bölgesi Genel Düzenleme İlkeleri.....	23
2. ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR.....	37
3. MATERYAL YÖNTEM.....	39
3.1. Materyal.....	39
3.2. Yöntem.....	40
4. ARAŞTIRMA BULGULARI.....	46
4.1. Antakya Kent Merkezi.....	46
4.1.1. Çalışma Alanı ve Yakın Çevresinin Doğal Yapısı.....	46
4.1.2. Mevcut Alan Kullanım Tipleri.....	48
4.2. Araştırma Alanının Tanımı ve Yayalaştırma İhtiyaçları.....	50
4.2.1. Çalışma Alanı Genel Tanımı.....	50
4.2.2. Hürriyet Caddesi Yaya Bölgesi, Çevresi ve Yapısal Özellikleri...	53
4.3. Anket Sonuçları.....	61
4.4. Araştırma Alanına Ait Öneri Tasarım Çalışmaları.....	70
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	91
KAYNAKLAR.....	93
TEŞEKKÜR.....	95
ÖZGEÇMİŞ.....	96
EKLER	
Ek 1 Antakya Hürriyet Caddesini Kullanan Yayaların İstekleri	
Ek 2 Antakya Hürriyet Caddesinde İş Yapan Kişilerin İsteklerinin Değerlendirmesi	

**ÖZET****PEYZAJ TASARIMINDA YAYA BÖLGELERİ: ANTAKYA HÜRRIYET  
CADDESİ YAYALAŞTIRMA ÖRNEĞİ**

Bu çalışmada Hatay İli Antakya Kent Merkezinde yer alan Hürriyet Caddesi'nin yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi amaçlanmıştır. 'Yaya', 'Yaya Trafığı', 'Yaya Bölgesi' gibi temel kavramlar irdelenerek yayalaştırmanın cadde ve kent için gerekliliği vurgulanmıştır.

Kentsel planlama ve kentsel tasarıma dair genel ilkeler saptanmış; uygulanmış yaya alanlarına örnekler verilmiştir.

Bu kapsamda Hürriyet Caddesi'nin tarihi açıdan değeri vurgulanmış ve kent halkının caddeyi kullanımına yönelik beklentileri doğrultusunda çözüm önerileri sunabilecek nitelikte alternatif peyzaj tasarımları hazırlanmaya çalışılmıştır.

2008, 96 sayfa

**Anahtar Kelimeler: Yayalaştırma, Kentsel Tasarım, Antakya, Hatay**

**ABSTRACT**

**THE PEDESTRIAN ZONES IN THE LANDSCAPE ARCHITECTURE: THE PEDESTRIANISATION SAMPLE OF HURRIYET STREET IN ANTAKYA**

In this work it was aimed to study the pedestrianisation of Hürriyet Street in Antakya City Center with respect to landscape architecture. In the study, the concepts of 'pedestrian', 'pedestrian zones' and 'pedestrian traffic' are focused on to emphasize and the necessity for the urban life. The functional qualities of pedestrianisation on urban planning and urban design have been studied and the samples of pedestrian zones and pedestrianisation have been given.

In this context it was focused on the historical value of the Hürriyet Street and the landscape projects have designed for pedestrianisation.

2008, 96 pages

**Key Words: Pedestrianisation, Urban Design, Antakya, Hatay**

**ÇİZELGELER DİZİNİ**

	Sayfa
Çizelge 4.1. Hürriyet caddesini kullananların eğitim durumu.....	62
Çizelge 4.2. Caddenin yayalaştırılmasının kullanıcılara sağladığı imkanlar.....	62
Çizelge 4.3. Kullanıcıların caddeyi kullanma sıklığı.....	63
Çizelge 4.4. Yayalaştırma sonrası caddeyi kullanma sıklığındaki farklılık .....	63
Çizelge 4.5. Yayaların caddeyi kullanma amacı.....	64
Çizelge 4.6. Yayaların caddeyi oturma, dinlenme ve gezme amacıyla kullanması.....	64
Çizelge 4.7. Evet cevabı veren yayaların caddede kullandığı yerler.....	65
Çizelge 4.8. Kullananların caddede görmek istediği yenilikler.....	65
Çizelge 4.9. Kullanıcıların görmek istediği öğeler.....	65
Çizelge 4.10. Kullanıcıların caddeye ulaşım şekli.....	66
Çizelge 4.11. Kullanıcıların caddeyi kullanma saatleri.....	67
Çizelge 4.12. Cadde düzenleme sonrası kullanım tercih zamanı.....	68
Çizelge 4.13. Caddede bulunan esnafın iş türü.....	68

## IV

### ŞEKİLLER DİZİNİ

Sayfa

Şekil 1. 1. Yunan Agorası.....	9
Şekil 1. 2. La Hayde, Hollanda.....	19
Şekil 1. 3. Munich, Almanya.....	20
Şekil 1. 4. Montreal,Kanada.....	21
Şekil 1. 5. Sakarya caddesi.....	22
Şekil 1. 6. Hollanda’da bir yaşama sokağı girişi.....	27
Şekil 1. 7. Bir yaşama sokağı örneği.....	28
Şekil 3. 1. Çalışma alanı konumu.....	40
Şekil 3. 2. Çalışma alanı çevre analizi diyagramı.....	42
Şekil 3. 3. Çalışma alanı fonksiyon diyagramı .....	44
Şekil 3. 4. Araştırmada uygulanacak yönteme ilişkin akış şeması.....	45
Şekil 4.1. Çalışma alanı olan Hürriyet Caddesi uydu görüntüsü.....	50
Şekil 4. 2. Hürriyet caddesi genel görünüm.....	52
Şekil 4. 3. Cadde üzerinde yola park edilmiş araçların görünüşleri .....	54
Şekil 4. 4. Cadde üzerinde bulunan seyyar satıcıların görünümü.....	59
Şekil 4. 5. Caddede bulunan dar ve yüksek merdivenlerden bir görüntü .....	61
Şekil 4. 6. Caddede yayalaştırma avantajları grafiği.....	62
Şekil 4. 7. Kullanıcıların caddeyi kullanma sıklığı grafiği.....	63
Şekil 4. 8. Yayaaların caddeyi kullanma amaçları grafiği.....	64
Şekil 4. 9. Kullanıcılar tarafından cadde üzerinde olması istenenlerin grafiği .....	66
Şekil 4.10. Kullanıcıların caddeye ulaşım şekli grafiği.....	67
Şekil 4.11. Kullanıcıların caddeyi kullanma zamanları grafiği.....	68
Şekil 4.12. Caddede bulunan esnafın iş türü grafiği.....	69
Şekil 4.13. Alan kullanım durumu (zemin kat).....	72
Şekil 4.14. Alan kullanım durumu (birinci kat).....	73
Şekil.4.15. Meydan tasarım projesi.....	75
Şekil.4.16. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi.....	77

Şekil.4.17. Kilise çevresi tasarım planı ve kesiti.....	78
Şekil.4.18. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 1 ...	79
Şekil.4.19. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 2 ...	80
Şekil.4.20. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi3 ...	81
Şekil.4.21. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 4 ...	82
Şekil 4.22. Minimalist yaklaşıma uygun yayalaştırma öneri projesi.....	85
Şekil 4.23. Minimalist yaklaşıma uygun yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 1..	86
Şekil 4.24. Minimalist yaklaşıma uygun yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 2..	87
Şekil 4.25. Minimalist yaklaşıma uygun yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 3..	88
Şekil 4.26. Yuvarlak pergola konstrüksiyon detay gösterimi .....	89
Şekil 4.27. Ahşap oturma bankı konstrüksiyon detay gösterimi.....	89
Şekil 4.28. Tente konstrüksiyon detay gösterimi.....	90
Şekil 4.29. Ağaç altı oturma birimi konstrüksiyon detay gösterimi.....	90

## 1.GİRİŞ

Her olayın, her faaliyetin merkezi olan, çevrenin en temel ögesi 'insan' ve 'birey' olarak her birimizin özgürlüğü, güvenliği, rahatlığı şüphesiz çok önemli olmaktadır. Bunun yanı sıra teknolojik ya da gelişmişlik açıdan ilerleme kaydedilirken sosyal çeşitlilik, gruplar arasında iletişim ve ortak yaşam alanlarının kullanımı bakımından gün geçtikçe kısırlaşan bir yola girilmektedir. Planlamalarda, düzenlemelerde, kentleşmede, ana öge insan ve insan ihtiyaçları olması gerekirken her geçen zamanda bu amaç ikinci plana atılmaktadır. İnsan odaklı yaklaşımlardan uzaklaşıp araçlara yönelik hareket edilmeye başlanmaktadır.

Değişik şehirlerde hepimiz tarafından kentler, caddeler ve sokaklar yaşam alanlarımız olarak kullanılmaktadır. Caddeler ve sokaklar kentsel eylemlerin oluştuğu yerleri bağlayan mekânsal elemanlar olmaktadır. Kentsel aktiviteler arasında zaman ve mekâna bağlı olarak bağlantı kurmaktadır. Cadde ve sokaklar toplum yaşamının geçtiği mekânlar olarak görülmektedir. Hayatlarımızı sürdürdüğümüz şehirler, kentler, caddeler ve sokaklar birer insan niteliği taşımaktadır. Onlarda canlılar gibi nefes almakta ve yaşamaktadır. İnsanlar nasıl farklı karakterlere sahipse yaşadığımız kentlerin caddeleri de öyledir; farklı kimliklere bürünmektedirler. İnsanlarla iç içedirler ve onların ihtiyaçlarına cevap verebilmek için adeta birbirleriyle yarışmaktadırlar. Bazen bir bankacı bazense bir restaurant olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Bazıları ise işçidir. Bu bağlamda bakıldığında insanlarla sürekli diyalog ve etkileşim halinde olmaktadır (Anonim,2004).

Günlük hayatımızı sürdürürken farkında olmadan birer kimlik yüklediğimiz caddelerimizden en yoğun olanı kuşkusuz tüm ihtiyaçlarımıza cevap aradığımız; merkezi, ulaşımı kolay ve en çok kullandığımız, sosyal, kültürel ve ekonomik ilişkilerin en canlı olduğu caddelerimiz olmaktadır. Kentsel mekanları birbirine bağlayan caddeler dolaşım, çalışma, rekreasyon, eğlence vb. günlük eylemlerin oluştuğu mekanlar olarak da hizmet vermektedirler. Cadde ve sokakların en temel kullanıcısı insanlar olmasına rağmen; yayalar hep ikinci plana atılmaktadır. Özellikle çocuklar, yaşlılar, engelliler ve motorsuz araçlar (bisiklet, tekerlekli sandalye vb.) günbegün gözardı edilmektedir.

Günümüzde hızlı kentleşme ve otomobil kullanımının artması ile birlikte kentlerimizde ulaşım neredeyse tamamen araçlara yönelik düzenlenmeye başlamakta ve ulaşımında ana unsurun yayalar olduğu unutulmaktadır. Oysaki yaya hareketleri ulaşım sistemlerinin tasarım ve işletmesinde en önemli faktörlerden biri olmaktadır. Günümüzde taşıt trafiği merkezli ulaşım sistemlerinin sonuçları yaya mekânlarının kullanışını; konfor, güvenlik ve estetik gibi özellikler bakımından olumsuz etkilemektedir. Bu olumsuz etkilerden en önemlileri de hava ve gürültü kirliliği olmaktadır.

Cadde ve sokak düzeyindeki hava kirliliğinin büyük bölümü motorlu taşıtlardan kaynaklanmaktadır. Taşıtlar tarafından üretilen kirli hava yayaları anlık olarak etkilediği gibi küresel ısınmayı da tetiklediği için geleceğimizi tehdit eden unsurlar arasında yer almaktadır. Diğer yandan egzoz bileşenleri yapı yüzeylerini etkilemekte, heykeller ve yapıların mimari detayları üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır (Perçin ve Yılmaz, 2001). Ayrıca taşıt trafiğinde kullanılan kornalar, motorun ve egzozun sesi ile ortaya çıkan gürültü rahatsız etmektedir. Sokak gürültüsü dikkati dağıtmakta, konuşmaların duyulmasını engellemekte ve huzuru kaçırmaktadır. Caddelerde yaya ve taşıt trafiğini beraber değerlendirdiğimizde estetik açıdan da karmaşık bir görüntü oluşmakta ve göz zevki bozulmaktadır.

Yukarıdaki açılardan bakıldığında sorunlardan arındırılmış, sosyal ilişkilerin geliştirildiği yaya mekânlarının oluşturulması kentlerin daha yaşanılabilir olması bakımından oldukça önemli olmaktadır.

Yaya bölgelerinin planlanması birçok meslek disiplinin bir arada çalışmasını gerektirmektedir. Yaya bölgelerinin düzenlenmesinde ilk ele alınması gereken konu uygun yer seçimidir. Yer seçiminde özellikle transit ve yoğun trafiğin olmadığı konut bölgeleri arasındaki tali yollar, ya da yaya yoğunluğunun fazla olduğu kent merkezindeki alışveriş bölgeleri ile tarihsel önemi olan kentsel sit alanlarına öncelik verilir (Bayraktar vd. 1987).

Hollanda ve Almanya yaya bölgeleri düzenlemelerinin öncülüğünü yapmıştır. İlk yaya bölgesi 1962 yılında Batı Almanya'nın Essen kentinde yapılmıştır (Rubenstein, 1992).

Türkiye'de konuya ilişkin çalışmalar, İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehircilik kürsüsünün öğrenci uygulamaları ile başlamıştır. 1963-1964 yıllarında, İstanbul'un Beyoğlu bölgesinde, Galatasaray-Taksim arasında yer alan trafik yolu şeridinin ve yakın çevresinin yaya ulaşımına ayrılması, öğrenci uygulamaları çerçevesinde ele alınıp planlanmıştır (Aru, 1965).

Yaya bölgelerinde fiziksel ve sosyal kalite birbiriyle ilişkilidir. Bu özellik ve kalite, halkın yaşam düzeyinin artmasına katkıda bulunmakta ve insanlar arası diyalogu sağlamaktadır. Kentsel peyzajın zenginleşmesi, ulaşımaya yön vermesi, trafiğin azalması, tarihi değerlerin korunması, hava kirliliğinin azalması gibi faydalar sağlayan yaya bölgeleri, gün geçtikçe beton yığınları içerisinde sıkışan kent halkı için bir gereksinim halini almaktadır (Kırzioğlu ve Şişman, 2002).

Araştırma alanı olarak seçilen Antakya Kenti Hürriyet Caddesi şehir için oldukça büyük öneme sahiptir. Hürriyet Caddesi; hareketli bir bölge olup, alışveriş alanları, restoranlar, eczaneler, dersane, iş hanları ve kiliseler gibi aktif olan yapıları bulundurmakta ve insanlar tarafından sürekli kullanılan bir cadde konumuna sahip olmaktadır. Bulunduğu konum itibariyle yayalara büyük oranda ev sahipliği yapmaktadır.

Hürriyet Caddesi gelen ziyaretçilerin ihtiyaçlarını ve gereksinimlerini karşılamaya çalışmaktadır. Ancak cadde yaya ve araç trafiğini kaldıracak potansiyele sahip değildir. Yoğun yaya ve taşıt trafiğinin iç içe olması hem yayaların özgürlüğünü kısıtlayarak güvenliklerini tehlikeye sokmakta hem de taşıtların hareketlerini engellemektedir.

Özellikle alışveriş alanlarında halkın rahatlıkla gezebileceği, oturup dinlenebileceği mekânlara ihtiyaç duyulmaktadır. Dar olan caddede gerek esnafın gerekse ihtiyaç sahibi insanların park etmeleri sonucu büyük bir yoğunluk yaşanmaktadır. Bu yoğunluk içerisinde yayalar; alışverişleri sırasında rahat ve huzurlu olmamakla birlikte gürültü ve hava kirliliğiyle beraber kargaşaya maruz kalmaktadırlar.

Antakya Kenti Hürriyet Caddesi için halkın gereksinimlerine cevap verebilecek çözümlerin getirilmesi, caddenin yaya bölgelerinin Peyzaj Mimarlığı ilkelerine göre yeniden düzenlenmesine bağlıdır. Bu ilkeler ışığında yapılan bu çalışmayla; kentte taşıt trafiğinden arındırılmış, çevre konforuna sahip, kentsel açık mekân sistemlerinin oluşturulması ve tasarlanması hedeflenmektedir. Hürriyet Caddesi'nin tamamen taşıt trafiğine kapatılıp yayalaştırılması temel amaç olarak ele alınmaktadır.

## 1.1. Temel Kavramlar

### 1.1.1. Yaya Bölgesi ve Yaya Tanımları

**Yaya**; bir mekândan bir mekâna yürüyerek hareket eden kişidir.

**Yürüme**; insanın en doğal hareketlerinden birisi olup, az bir enerji ile vücudun bedensel ve zihinsel bir faaliyetidir.

**Yaya Yolu**; yolun taşıt kenarı ile gerçek veya tüzel kişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış kısmıdır.

**Yaya Yolu Trafîği**; yolda yayaların hal ve hareketleridir.

Yaya Trafîğinin Türü:

- Yaya bölgesinde oturanların trafiği;
- Yaya bölgesinde alışveriş yapanların trafiği;
- Yaya bölgesinde çalışanların trafiği;
- Yaya bölgesine ziyaret için gelenlerin trafiği;
- Yaya bölgesine okul için gelenlerin trafiği.

**Yaya Bölgesi**; taşıt veya yaya trafiğinin yoğun olduğu şehir merkezlerinde veya gerekli başka bir yerde yayalara daha güvenli ve daha güzel ortam sunan, rahat hareket imkanı sağlayan, şehrin mimari yapısını bozmadan taşıt trafiğine kapatılan yalnız yaya trafiğine açılan çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık mekanlardır (Bayraktar ve ark., 1987). Geleneksel olarak 'Yaya bölgesi' halkın yürüyüşüne açık, ağaçlarla donatılmış alan olarak anılırdı. Günümüzde ise 'Yaya Bölgesi' kentlerin ticari merkezlerinde yayalar için düzenlenmiş ve halkın geçişine hizmet veren bir çeşit cadde ya da plaza olarak nitelendirilir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Kent yaşamının gerçek sahibi yayalardır. Yayalar; yerel yönetimlerle birlikte yayalık haklarını savunabilecek; şikâyetlerini iletebilecek bir örgütlenme geliştirmektedir. Yaya altyapısının gece-gündüz bakımlı, temiz, aydınlık tutulmasını, onarılmasını yayaların katkılarıyla yerel yönetimler yapmaktadır. Yayalar; kaldırımlar, yaya bölgeleri, yaya yolları,

yaya geçitleriyle ilgili kararların alınmasına katılma hakkına sahiptir.

Yaya bölgeleri tamamıyla yayalara ait olan açık hava kent mekânlarıdır. Binalar arasındaki bütün açık mekân; her yaştan yayanın geçişi, dolaşması, durması, oturması, kalkması, kültürel etkinliklerde bulunması ve kendisini özgürce ifade edebilmesi için kullanılmaktadır. Yaya bölgesinin her alanı yayalara aittir; motorlu araç trafiğine kapalıdır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Bir bölge yaya bölgesi olarak tanımlandıktan sonra bölgeye giriş için resmi araçlar dâhil hiçbir araca tolerans tanınmamaktadır. Temizlik, p vb. gibi hizmetlerin yerine getirilmesi ve yaya bölgesindeki dükkânların servis alabilmeleri için yayaların bulunmadığı bir saatte bir tek aralık açıklık araç giriş ıkışıını sağlamaktadır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Yaya bölgeleri yoğun bir kentsel etkileşim alanıdır. Bu bölgede durmak, bakmak, beklemek, buluşmak, oturmak vb. gibi eylemlerde bulunmak yayaların hakkıdır. Bu mekânları güzelleştirmek belediyeler ve katılımcı yerel örgüt tarafından; bu mekânları kullananlarla birlikte alınacak kararlara göre gerçekleştirilmektedir. Yaya bölgelerinin kent planlamasındaki önemi; yer seçimi; planlama yöntemleri ve işletmeleri; bu mekânları diğer mekânlardan ayırmaktadır. Yaya bölgeleri tarihi kent merkezlerinde rmeye yüz tutmuş, fel olmuş kent merkezi parçalarına yeniden hayat vermektedir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

### **1.1.2. Konut Alanları**

Otopark yerlerinin konut alanlarının çevresinde düzenlendiği ve konut yerleşimlerinin trafikten arındırılan bir alanda planlandığı alanlardır. Bu alanlar oturan kesimin rekreasyonel etkinlikleri için düzenlenmektedir. Patikalar, parklar, oyun alanları, spor etkinlikleri vs. bu düzenlemelerde konutlara ve rekreasyon alanlarına yaya olarak ulaşılmaktadır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

### **1.1.3. Alışveriş Merkezleri**

Taşıt trafiğinin arındırıldığı alışveriş ve iş merkezleridir. Çoğu kez alışverişe gelenlerin ve yayaların rahatlığını sağlamak için düzenlenmiş ve peyzaj tasarımı yapılmış sokaklardan oluşmaktadır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

#### **1.1.4. Estetik ve Anıtsal Değeri Olan Alanlar**

Tarihi kalıntılar, milli parklar, rekreasyon ve eğence parklarını içermektedir. Otopark alanları çevrede konumlandırılmakta ve alanın iç kısmı ziyaretçilerin rekreasyonu için sessiz, sakin ve güvenli bir ortam olarak ayarlanmaktadır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

#### **1.1.5. Kurumsal Alanlar**

Bu alanlar ziyaretçilerin yapılar ve bölümler arası kısa yolculuklar yaptığı alanlardır. Üniversite kampüsleri, sağlık merkezleri, hükümet merkezleri vb. gibi (Perçin ve Yılmaz, 2001).

#### **1.1.6. Yaya Yolları**

Yaya yolları; yaya bölgelerinin kolları veya semtlerinin dolaşım ağı içerisinde yer alan sokaklardır. Yaya yolu "Mall" terimi ile eş anlamlıdır. "Mall" Kuzey Amerika'da halkın yürüyüş ve gezinti amacıyla kullandığı geniş ve ağaçlı yaya yollarına verilen isimdir.

Yaya yolları varılmak istenen yere veya ona en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı tercih edenler için özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yürüyenlerin ihtiyaçlarına cevap verebilecek hizmetlerle donatılmış, motorlu araç trafiğinden bağımsız, temiz, bakımlı, güvenli, kendine özgü alt yapısı olan (aydınlatma vs.) alternatif bir ulaşım sistemidir.

Yaya yolları veya Mall'lar taşıt ve yaya trafiğinin derecelerine bağlı olarak 3 alt gruba ayrılır: **full mall, transit mall, semi mall** (Perçin ve Yılmaz, 2001).

##### **1.1.6.1. Full Mall ( Tamamen yayalaştırılmış yaya yolları )**

Full Mall'da taşıt trafiği tamamen yasaklanmış; sokak yaya dolaşımı ve etkinliklerine göre düzenlenmiştir. Ancak acil durumlar, yükleme ve boşaltma için araçlara girişler

sağlanması dikkate alınmalıdır. Bu tip alanlarda yeni döşeme şekilleri, yol ağaçlandırmaları, kent mobilyaları, heykel ve çeşme gibi sanatsal bazı donatı elemanları ile alan karakterize edilmektedir. Yaya dolaşımı kesintisiz devam etmektedir. Otomobil trafiği yan sokaklara yönlendirilmekte; yaya dolaşımını kesmemek için çıkmaz sokaklar düzenlenmektedir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

#### **1.1.6.2. Transit Mall ( Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolları )**

Bu tip yaya yolları özel otomobiller ile kamyon ve benzeri ağır taşıtların trafiğine kapatılır ve yalnız toplu taşıma araçlarının girişine izin verilir. Bu durumda yaya kaldırımları yaya etkinliklerine göre yeniden düzenlenir. Otomobil trafiği yan sokaklara veya paralel caddelere yönlendirilir. Toplu taşıma araçlarına ait trafik şeritleri düzenlenir. Arka sokaklardan servis alma imkânı yoksa toplu taşıma yolu تنها zamanlarda servis için kullanılabilir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

#### **1.1.6.3. Semi Mall ( Yayaya öncelikli yaya yolları )**

Bu sokaklarda taşıt trafiği yasaklanmaz ancak trafiğin hızı ve hacmi kısıtlanır. Sokağın kullanım önceliği yayalara verilir. Taşıt trafiğinin hızını sınırlayıcı önlemler alınır. Yaya geçitleri düzenlenir ve geçiş üstünlüğü yayalara verilir. Trafik yolu daraltılır, yaya kaldırımları genişletilir. Genişleyen kaldırımlarda yaya etkinlikleri için özel düzenlemeler ve peyzaj donatı elemanları kullanılır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

#### **1.1.7. Yaya Geçitleri**

Yaya yollarının kendi güzergâhları gereği olarak motorlu trafik yolunun kestiği her sokak, cadde, meydan parçası yaya geçididir ve buralardaki mutlak üstünlük yayalara aittir. Yaya geçitleri, trafik yolu ile karşılan yayanın yolun diğer tarafına yolla eş zeminli, yolun altından ya da üstünden geçmeleri için düzenlenen alanlardır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

### **1.1.8. Yaya Kaldırımları**

Kaldırımlar cadde ve sokakların iki yanında yayalar için ayrılmış alanlardır. Yolun genişliği ve yanlarındaki arazi kullanımının yoğunluğu ile orantılı genişlemektedirler. Kaldırımlarda kullanılabilir genişlik gerçek genişlikten farklıdır. Gerçek kaldırım genişliği içinde yangın vanaları, parkmetreler, telefon kulübeleri, yol ağaçları, trafik işaretleri, aydınlatma direkleri yer almaktadır. Bu yaya hareketlerini engelleyen alan yaklaşık 60-75 cm. lik bir genişliktir.

Kaldırımlarda dükkân vitrinlerini izleyen yayalar yürüyen kişileri de engeller. İkincil bir alan yayaların güvenlik sebebiyle binalara yakın bir şekilde yürümekten hoşlanmamasından kaynaklanır (bina kapılarından çıkan kişilerle çarpışmamak gibi ). Bunun sonucunda 60-75 cm. lik bir kısım kaldırım genişliğine ilave edilmelidir. Yani; kaldırımın kullanılabilir genişliğinin hesaplanması için 60-75 cm. kent mobilyaları için, 60-75 cm. de binalara bitişik olan alanlar için birim eklenmelidir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

### **1.1.9. Yaya Hareketleri**

Yaya hareketleri ulaşım sistemlerinin tasarım ve işletmesinden önemli faktörlerden biridir. Yoğun yaya hareketleri; kamusal alanlarda, aktarma terminallerinde, yüksek katlı yapılaşmanın olduğu alanlarda, tiyatro, stadyum, vb. ana yolculuk üretim merkezlerinde oluşmaktadır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Yaya hareketleri için hız, hacim ve yoğunluk belirlemeleri diğer ulaşım türleri için yapılanlardan farklılık gösterir. Çünkü yaya hareketleri amaca ve yayanın yaşına, özelliklerine göre değişim gösterebilir. Örneğin; iş amaçlı yolculuklar her gün düzenli ve aynı imkânlarla yapıldığı için hızlıdır. Ancak alışveriş gibi keyfi yolculuklar düzenli ve sürekli yapılmadığı için değişkendir. Ayrıca çocuklar, gençler, engelliler, yaşlılar hız ve hacim bakımından farklılık gösterirler (Perçin ve Yılmaz, 2001).

## 1.2. Yaya Bölgelerinin Tarihsel Gelişimi

İlkçağ kentlerinden 19. yüzyıla kadar kentler insan ölçeğine uygun olarak düşünülmüştür. Yunan kenti agoralarında ve Roma kenti forumlarında araçların bu bölgelere girmeleri yasaktı (Şekil 1.1.). Bu alanlar kamuya açık alanlar olarak kullanılmaktaydı. Roma kentlerinde her forum ayrı fonksiyona sahipti ( et pazarı, ekmek pazarı vb. ).

Kent halkının toplanabildiği bu alanlar yayaların en yoğun bulunduğu birer yaya toplanma merkezleriydiler (Özkal 1990). Bu uygulama şekli günümüz yaya bölgelerinin çok amaçlı kullanım biçimine ters düşmektedir.



Şekil 1.1. Yunan Agorası

Ortaçağda ise yollar dar, kavisli ve birincil kullanımı yayalara dönük alanlardı. Araçların kullanımı ikinci plandaydı. Yollar yapılırken arazi eğimine uyulmakta, kazı ve dolgu işlemleri uygulanmamaktaydı. Yollar askeri gereksinimlerden ortaya çıkmıştı. Ortaçağ başlarında yol döşemesi bir sanat haline gelmektedir. Ortaçağın sonlarında yollar sokak kimliğinden sıyrılıp caddelere dönüşmektedir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Amerika'daki kent mekânları Avrupa'dakinden farklı kültürel özellikler göstermektedir. Yakın zamanlarda festival alanları gibi özelleşmiş karma kullanım alanları bazı Avrupa meydanlarına alışveriş, yemek gibi özel bir amaç için hizmet vermektedir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

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

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

### **1.2.1. Türkiye'de Yaya Bölgesine Bakış ve Yapılan Örnekler**

Ulaşım dokusu, kentin, kent planının omurgasını, arazi kullanım kararlarını birbirine bağlayan ağını oluşturmaktadır. Genel anlamda insan ve metaların bir yerden başka bir yere aktarılmasına ulaşım, bunu sağlayan araçlara da ulaşım sistemi denmektedir. Ancak, insan ve meta olarak tanımlamanın yapılmasına karşın, kent planlarında ya da ulusal, bölgesel ulaşım planlamalarında, sanki asıl taşınması gerekenin (özellikle karayolu ulaşımında) araçlar olduğu izlenimi uyanmaktadır. Kentsel ulaşım sistemlerinde, asıl vurgulanması gereken insan olmalıdır.

Yaya Ulaşımını ise;

Varmak istedikleri yere (işyeri, konut, alış-veriş merkezi, park, okul, sportif etkinlikler, kültürel etkinlikler) veya ona en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı yeğleyenler için, özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yayaların olası gereksinimleri için gerekli altyapı hizmetleri ile (telefon, tuvalet, aydınlatma) donatılmış, araç trafiği ile mümkün

olduğunca kesişmeyen güvenilir, temiz, kendine özgü altyapısı olan bir ulaşım sistemi olarak tanımlamak olasıdır.

Türkiye’ de yaya bölgesi kavramı yeni değildir fakat yaya bölgesinin amaçlarına uygun olarak kullanım planlamaları geç bir fark edişlikle düzenleme çalışmaları devam etmektedir.

Özellikle Trakya Bölgesinde İstanbul da son 150 yıl içerisinde kent içi ulaşımın yaya ve kayıkla kurulduğu 300.000 bir nüfuslu kentten, kent içi ulaşımın çok değişik türde toplu taşıma araçları ve özel araçlarla sağlandığı nüfusu 10.000.000’u aşan uluslararası bir metropol durumuna gelmiştir.

“Arabanın girmesi İstanbul sokaklarının yeniden düzenlenmesini gerektirdi. İstanbul’un yaya hareketlerine göre biçimlenmiş sokaklarının pek azı arabalar için uygundu. Sık sık olan büyük yangınlar sokakların arabaya uygun hale getirilmesini kolaylaştırmıştır.”

1950’lerde ülke politikasındaki değişime koşut olarak karayolu ağırlıklı bir ulaşım oluşturulmaya başlanmış, aslında bu ulaşım yaklaşımıyla salt demiryolu/denizyolu ulaşım sistemleri dışlanmamış, karayollarının İstanbul’u biçmeye başladığı o yıllarda, caddelerden ve meydanlardan yayalar/insanlar da yok edilmeye başlanmıştır.

İstanbul’un planlanması ve ulaşım planlarının hazırlanmaya başlaması aynı döneme rastlamaz. İstanbul planları yangın, Pervitich paftaları gibi 1900’lere kadar giderken, ilk ciddi, bütüncül ve kapsamlı ulaşım çalışması 1973-76 yılları arasında İstanbul Nazım Plan Bürosu’na hazırlanmıştır.

Ülkemizde, özellikle İstanbul kentinde ulaşım sorununu gidermek için üretilen çözümler hep araç trafiğini rahatlatmaya yönelik olmuştur ve ne yazık ki olmaya da devam etmektedir. Yayaların göz ardı edildiği kentsel ulaşım çözümleri hedef sürelerinin çok öncesinde revizyon gereksinimi doğururlar. Bu durum kent ve ülke ekonomisinde ciddi kayıplara yol açmaktadır. Ülkede her alanda uygulanan kısa erimli politikalar ulaşım planlaması konusunda da söz konusudur. Teorik anlamda planlar var olmasına karşın, özellikle İstanbul gibi bir spekülasyon başkentinde, planları uygulamak bilimsel desteğin yanında politik desteğe de gereksinim duyar.

“Kentlerimizde yaya ulaşımı pek çok engelle karşılaşmakta ve yaya hareketleri motorlu taşıtların baskısı sebebiyle gelişmemektedir. Yayaların kullanımı için ayrılmış olması gereken kaldırımlar, otomobillerin park yeri olarak kullanılmakta; altyapı ve tesisat elemanları, büfeler, seyyar satıcılar ve yol boyunca yer alan dükkân sahipleri tarafından işgal

edilmekte, yaya hareketlerinin sürekliliği engellenmektedir.

Diğer yandan kentlerimizin büyük bir bölümünü kaplayan imarsız konut, nüfus artışıyla boy ölçüşen çarpık yapılaşma bölgelerinde yaya kaldırımları hiç bulunmamakta, yayalar motorlu araçlarla aynı yol yüzeyini paylaşmak zorunda kalmaktadır.

Kentler büyüyüp kapladıkları alanlar genişledikçe yaya yolculuklarının daha etkin bir şekilde desteklenme ve korunma ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Aksi halde, artan otomobilleşmeye koşturucu olarak en sağlıklı ve en ekonomik ulaşım biçimi olan yaya hareketleri geri kazanılması zor bir biçimde taşıt trafiğine dönüşmektedir.

Kullanım alanları arasında araç ile ulaşım geçişinin en iyi sağlandığı, otopark sorununun çözümlendiği plan en başarılı plan olmaktadır. Plancılar bu başarıyı “sistem çalışıyor, işliyor” diye tanımlamaktadırlar. Oysa sistem araçlar ve araç içinde olma üstünlüğüne sahip yolcular için iyi çalışmaktadır.

Anadolu'yu Avrupa'ya bağlayan Boğaziçi köprüsüne ulaşım sağlayan ve kentin önemli güzergâhlarından biri olan Barbaros Bulvarı özellikle akşam saatlerinde yoğun trafik akışına sahne olmaktadır. Yokuşun çıkış yönünde sağ tarafta yer alan geniş yeşil saha göz önüne alındığında, şu anda yaya kaldırımı olarak kullanılan bant, yokuşa yan yol olarak ilave edilebileceği gibi yaya yolu bu bandın yanına kaydırılarak boğaz köprüsüne çıkacak araçlar için yeni hiç ağaç kesmeden bir şerit yol kazanılabilir. Bu uygulama ile üç şeritli yokuş dört şerit olarak kullanılıp sol şeritten Levent yönüne gidecek araçlar için köprü yönüne dönecek araçlardan etkilenmeden sürekli akış sağlanabilir. Akan yol Beşiktaş, Karaköy arasına da rahatlık getirebilir. Köprü trafiği ise oto yol çıkışlarında ki uygulama gibi gişelerin geri çekilerek bu çıkış noktalarına taşınmasıyla bir ölçüde köprü üstü beklemeye son verilebilir.

İstanbul'un önemli eksikliklerinden biri olan otopark sorunu yüzünden araçların çift sıra daracık yollara park etmeleri temizlik işlerine bağlı çöp toplama kamyonlarını da zor durumda bırakmaktadır. Acil durumlarda büyük itfaiye araçları da çöp kamyonla gibi geçişte zorluk çekip yetişmede zaman kaybetmektedirler.

### 1.3. Yayalaştırma

Yayalaştırma kavramından algılanması gereken sadece yaya merkezli ve taşıta yasaklanmış bölgeler değil, taşıtların kontrollü dolaşımının sağlandığı, yaya yoğunluğu, hareketleri ve aktivitelerinin iyi gözlemlenmesi sonucu oluşturulmuş insani öğelerin ön plana çıkarıldığı bir ulaşım sisteminin tasarlanmasıdır.

#### 1.3.1. Yayalaştırılacak Alana İlişkin Verilerin Belirlenmesi

Yayalaştırılacak alana ilişkin verilerin belirlenmesinde; yayalaştırılacak alanın, sokağın veya caddenin öncelikle bulunduğu ülke ve beraberinde kente bağımlı olarak değişkenlik gösteren ve bilinmesi gerekli olan özellikleri ve planlama sürecine katkısı olacak verileri söz konusudur.

##### **Fiziksel Veriler;**

Yayalaştırılacak bir yola ait fiziksel veriler, kentin ve dolayısıyla da yolun doğal çevresine, yapısal çevresine, çevresiyle alan bağlantısına ve alt yapısına ilişkin olmak üzere bir yolu tanımlayıcı bilgileri içerir.

- **Doğal çevresi:** İklim, yağış nem, rüzgâr, güneş etkileri gibi doğal çevre etkilerinin yanı sıra bulunduğu alandaki topografik durum, arazinin düz veya eğimli olması gibi özelliklerdir. Mevcut olan bir kentsel dokuda özellikle de tarihi bir çevrede, alış veriş merkezi konumunda olan ve yayalaştırılacak bir cadde için bu özelliklerin değiştirilmesinin yanı sıra en uygun planlama-tasarım kararları ilişkisi dâhilinde çözüme gidilebilir (Karabay, 1993).

Yayalaştırılacak alanlar için iklimsel özellikler seçime bağlı bir etmen değildir. Bir ülkenin, bir kentin, bir yolun veya caddenin bulunduğu kentin mevcut bir iklimi söz konusudur. Ancak bu iklimsel özelliklerin olumlu ve olumsuz faktörleri tasarıma maksimum ve minimum ölçüde değerlendirilmelidir.

- **Ulaşım Modeli;** Yayalaştırma kararı alınan bir yol mevcut kentsel ulaşım sisteminin bir parçasıdır. Taşıt trafiğine kapanmış dahi olsa, çevre yollarla ve toplu taşıma ile özel araçlardan oluşan ulaşım vasıtalarıyla ilişkisi önemlidir. Bu tür ulaşım kapalı yolların içinde barındırdığı işyeri, konut ve hizmet sektörüne ait lokanta, kafeterya gibi birimlere yönelik servis sistemleri de ulaşım ile ilişkili saptamalar içinde yer almaktadır (Karabay, 1993).

**Sosyoekonomik Veriler;**

Yayalaştırılacak bir yolun, içinde bulunduğu kent geneline bağımlı olmak üzere bu alanda yoğunluğu etkileyen nüfus, bu nüfus birikiminin etkinlikleri, kültürel yapısı ve ekonomik yapısına ilişkin olmak üzere bu yoldaki mülkiyet durumu ve ticari duruma ilişkin verilerdir.

**Nüfus;**

Planlama kararları için taşıttan arındırılacak bir gün içinde işyerlerinde çalışanların, konutlarda oturanlar ve bu alanı yaya olarak kullananların dâhil olduğu kullanıcı potansiyelidir. Bir yaya yolunun planlamasında ve tasarımında, uygulamanın devamlılığında esas kullanıcı kitlenin oluşturduğu yoğunluğun etkisi oldukça önemlidir. Dikkate alınmadığı takdirde yapılacak uygulamanın kullanıcı çekmeyen bir hale dönüşmesi ihtimali de söz konusu olabilir (Karabay, 1993).

**1.3.1.1. Yayalaştırılacak Alana İlişkin Analizler**

Yayalaştırılacak yolun, genel fiziksel özellikleri, yolun uzunluğu, bu yolu çevreleyen diğer yollarla ilişkisi, karakteri, işlerliği üzerinde araştırma ve tespitler yapılır. Bu tespitlerde yardımcı olarak bu alana ait haritalar, fotoğraflar, belli saatlerde yapılan incelemeler kullanılır. İçinde barındırdığı donatılar, kullanılabilirlik düzeyleri tespit edilir. Trafiğin düzenlemesine ilişkin araştırmaya trafik hacmine kaza oranına, yaya, bisiklet hareketine, otopark ihtiyacının saptamaları dâhil edilir. Bu yolu kullanan araç türleri, belli aralıklarla hesaplanan yoğunluk, kamu taşımacılığının varlığı ve ne oranda etkin olduğu, bu alana ulaşımında kullanılan en önemli taşıma aracı yeraltı treni vb. raylı taşımacılık söz konusu ise potansiyeli araştırılmalıdır. Yaya yoğunluğunun hâkim olduğu ticaret ve alışveriş fonksiyonlarının varlığı beraberinde bu yayaların ihtiyaçlarına yönelik hizmet tesislerini de gerektirir. Bu tesislerin varlığı, ihtiyacı olan altyapı hizmetleri ve otopark ihtiyacına yönelik analizler de göz ardı edilmemelidir. Bu tip hizmet veren ve genel kullanıma açık yerlerin ihtiyaçları doğru saptanmalı, özellikle de caddenin genel kullanıma cevap verecek otopark yerleri, araç kapasiteleri doğru belirlenmelidir (Karabay, 1993).

### **Sosyoekonomik Analizler;**

Sosyal içerikli analizlerin temelini bu alanda barınan, çalışan ve ziyaretçi olarak kullanan insanların görüş ve düşünceleri oluşturmaktadır. Kullanıcılar olarak tanımlanan bu kesimlerin, isteklerini öğrenebilmek için yayalaştırılacak alanın sınırları içinde var olan, kalıcı ve gelip geçici kullanıcılara düzenlenen belli nitelikteki sorular yöneltilir. Alınan cevaplardan elde edilecek istatistik bilgiler planlama sürecine dâhil edilir. Halkın katılımı iyi bir tasarım için mutlak gereklidir. Özellikle de kullanıcısının insan olduğu bir mekânın ihtiyaçları, düzenlemeyi kullanıcılar belirler. Aksi takdirde, veriler kapsamında bahsedilen toplumsal-kültürel yapı bit temele dayandırılmadan, gerçeklerle pekiştirilmeden tasarıma geçebilir. Bu da kullanılmayan ya da kötü kullanılan mekânların oluşumuna sebebiyet verir. Ekonomik analizler, evler, oteller ve müesseselerde olduğu kadar, ticari alanlardaki mevcut is hacmindeki değişimi araştırmaya yöneliktir (Karabay, 1993).

#### **1.3.1.2. Kentsel Tasarım Yönüyle Yayalaştırma**

Kentsel tasarım yönüyle yayalaştırma; yayalaştırmanın genel amaç ve hedeflere uyumlu fiziksel ve sosyal çevre öğeleri, mekânın gelişimine ve kullanımına katkısı olacak öğeler (yayalaştırma araçları) ve mekânın kullanımını etkileyen, tasarım dışında gelişen koşul ve durumlar alt başlıklarında ele alınarak incelenmiştir.

Bu etkin kentsel mekân öğelerinin tüm kente olduğu kadar, birbirleri ile olan ilişkileri bağlamında, yola de kattıkları söz konusudur. Bu sebeple kentsel tasarım yönüyle öncelikle belli bir amaca hizmet eden yaya yolunu sınırlayan, fiziksel ve sosyal çevre öğelere belirlenecektir.

#### **Sınırlar;**

Kentsel mekânın öğeleri kapsamında sınırlar bir mekânı diğerinden ayıran doğrusal elemanlar olarak tanımlar. Bir kent için, farklı bölgeleri birbirinden ayıran yollar, binalar, duvarlar sınırları oluşturur. Bir yol mekânı için diğer yollardan veya bölgelerden ayıran sınırlar ise yolun iki yanında yer alan binalardır. Yayalaştırılacak bir yol mekânı içindeki kullanıcı yayalar için, sınırlayıcı özellik gösteren yapıların, doluluk boşluk oranları, renk ve malzemeleri, girinti ve çıkıntıları, düşeydeki yükseklik ve alçalmaları, kullanım sıklıklarını ve mekânda bulunma süreleri üzerinde etkili olacaktır. Bu sınırlayıcı öğelerin bakış

doğrultusundaki özelliklerine göre olduğundan daha uzun görülen bir yolun, yorgunluk ve isteksizlik, çok yüksek yapılarla çevreli bir yolun da daha sıkıcı ve kısa süreli kullanıma sebep olması mümkündür. Sınır öge olarak yapı üzerinde görülen doluluk boşluk oranları, iç ile dış mekân arasındaki ilişkide etkilidir. Yapı yüzlerindeki ölçek, sınırlanan yol mekânında bireyin geçireceği zamanın belirleyicisidir. Özellikle de kullanıcılarını belirli bir süre barındıracak bir yaya yolunun tasarımında, bu sınırların üçüncü boyuttaki hareketleri gerek kullanıcıların psikolojileri açısından, gerekse de bu mekânların yaşayabilirliği açısından önemlidir (Karabay, 1993).

### 1.3.2. Yayalaştırmanın Amaç ve Hedeflerinin Belirlenmesi

Yayalaştırma genel anlamıyla bir amaç değil; kent içinde yaşanabilir ve yaşayabilir uyumlu mekânların organizasyonunu sağlamak için **Brombille–Longo** tarafından geliştirilen üç amaca hizmet eden bir araçtır. Bu üç amaç şunlardır:

- **Kent Ekonomisi (Urban Economics)**
- **Kentsel Kalite (Urban Quality)**
- **Sosyal Refah (Social wely-being )**

Belirlenen bu genel amaçların kentsel planlamaya yönelik esas ve alt hedefleri ise şöyledir:

#### - **Ulaşım Yönetimi ve Yönlendirilmesine Yönelik Hedefler**

- 1) Kent Merkezindeki hareketi ve hareketliliği geliştirmek,
- 2) Kent merkezindeki hareketi ve hareketliliği kolaylaştırmak,

#### - **Ekonomik Canlanmaya Yönelik Hedefler**

Perakende ticaretin gelişimini desteklemek

#### - **Çevresel İyileştirmeye Yönelik Hedefler**

Kent merkezindeki fiziksel imajın güçlenmesi

#### -**Sosyal Çevreye Yönelik Hedefler**

Yaya etkinlikleri için uygun mekânlar oluşturmak.

Taşıt ulaşımına kapatılan bir sokak veya cadde 4 temel fonksiyondan birine veya ikisine bir arada hizmet edebilir (Karabay, 1993). Bunlar:

1) Dinlenme

- Rekreatyon amaçlı yaya yolları
- Barınma alanları içinde yaya yolları

2) Ticaret

3) Koruma

4) Turizm

Yayalaştırma yöntemi, merkezi iş alanlarında, konut ya da tarihi ve turistik kent dokusunun bulunduğu alanlarda hem dokuyu korumak hem de ulaşım sisteminin trafik yükünü hafifletmek amacıyla kullanılan etkin bir araçtır. Bu kapsamda fiziki çevreye yönelik beklentiler şunlardır:

- Tarihi geleneksel dokuyu korumak,
- Kentsel imaj kalitesini yükseltmek ve tarihi yapılara saygı ile yaklaşmak,
- Tarihsel çevre içinde dokuyu olumsuz etkilemeyen, katkıda bulunan çekim noktaları yaratmak,
- Kentin diğer mekânlarından farklı mekânlar yaratmak,
- Trafikğin olumsuz etkilerinden uzak bir mekân oluşturmak,

Kent planlama kapsamında yayalaştırma uygulamalarındaki hedefler şunlardır:

- Tarihi kent merkezlerinde çekim gücünü artırmak için eski kentsel dokularda revitalizasyon uygulamak,
- Geceleri de alanın kullanılabilirliğini sağlamak,
- Kullanıcıların boş zamanlarını değerlendirebilecekleri yaya mekânları oluşturmak,
- Kent merkezlerini konut fonksiyonu içinde çekici hale getirmek,
- Mevcut konutlarda fiziksel ve fonksiyonel iyileştirme ile, içinde istekle yaşanabilmesini sağlamak ve bu şekilde konutların kıymetlenmesini sağlamak,
- Mevcut fonksiyonların yanında çok amaçlı seçenekler yaratarak merkezi alanı sadece bir alışveriş mekânı olmaktan çıkarmak,

- Tarihi merkezleri bu alanın yoğunluğunu arttırıcı fiziki ve sosyal zarar veren işlevler yerine daha özel ve alanla uyumlu zararsız nitelikli fonksiyonlar getirmek.

Yayalaştırma uygulaması ile alt yapıya yönelik hedefler de sağlanmalıdır. Bunlar:

- Özel araç trafiğini azaltıcı önlemler getirmek,
- Yaya – taşıt trafiğini birbirinden ayırmak,
- Bu alanlardaki konut, ticaret işlevlerinin mal yükleme, boşaltma, çöp vb. servislerinin sağlanabilmesi için belirli saatler düzenlemek,
- Ziyaretçi ve servis ulaşımı için çözüm getirmek,
- Yeterli sayıda otopark alanları oluşturmak,
- Yayalaştırma alanının toplu taşıma sistemi ve merkezi duraklar ile bağlantısını sağlamak.

Tarihi dokunun yoğun olduğu yayalaştırma alanlarından beklenen ekonomik hedefler ise şunlardır:

- Perakende ticareti teşvik etmek,
- Yapıların bakımlı bir duruma getirilip satılan ürünlerin en iyi şekilde sergilenmesini sağlamak,
- Uygun yükleme, boşaltma ve depolama olanaklarını hazırlamak,
- Turizmi çekici hale getirmek,
- Yatırım giderlerini düşürücü sistemler geliştirmek,
- Tarihi dokunun iyileştirilmesi ile alanın daha çok kişi tarafından gezilmesini sağlamak,
- Yapıların yansıtıkları imajı bozmayacak kullanımları öneren yaklaşımlarla alanın kullanımındaki maksimum rantabiliteyi sağlamak.

Bu tarz yolların yapımı sırasında çözüm gerektiren durumlar:

- Arka ve ara yollar ile mağaza ve lokantaların servis bağlantıları.
- Yangın anında itfaiye geçiş serbestliği.
- Kafe ve lokantaların açık oturma yerleri için belediyeye vergi ödemeleri.
- Açık ve kapalı otopark yerlerinin yakınlığı ve bağlantısı.

### **1.3.3. Yayalaştırmaya İlişkin Örnekler**

Rouren, (Fransa, 125.000 nüfuslu); yayalaştırılan bölgeler 1970–71 yılında hizmete girmiştir. Merkezi yeniden canlandırma ve yaya taşıt ayrımını sağlama amaçlanmıştır.

Başlangıçta esnaf uygulamaya karşı çıkmış, fakat basın projesi benimsemiştir. Proje uygulandıktan sonra, esnaf ve kentliler projeyi benimsemişlerdir. Daha geniş alanda uygulamak için çalışmalar yapılmaktadır. Yol; 06.00–11.00 saatleri arasında servis araçlarına açık, bu saatler dışında taşıt trafiğine kapalıdır.

La Haye, (Hollanda, 525.000 nüfuslu); kent merkezinde üç sokak 1960–1966 yıllarında yeniden düzenlenerek, yayaların hizmetine girmiştir. Sokakta sinema, tiyatro, kahvehane, lokanta ve alış veriş yerleri olduğu için gece ve gündüz canlılık devam etmektedir. Sokak 0.01–11.00 saatleri arası servis hizmeti için taşıtlara açık, bunun dışında kapalıdır (Şekil 1.2.) (Kuntay 1994).



Şekil.1.2. La Haye, Hollanda)

Munich, (Almanya, 1.300.000 nüfuslu); çok geniş ve özenle ele alınan bir yayalaştırma uygulamasıdır. 7 büyük mağaza, 150 özelleşmiş mağaza ve 20 kahve-lokantayı kapsamaktadır. Kent merkezinde 1km aralıklı iki meydan birbirine bağlanmaktadır. Pek çok çeşme, su oyunu, vitrin arkad, büfe, oturma yerleri, çiçeklikler alanı değerlendirmektedir. Kullanıcılar ve tüccarlar, uygulamayı çok olumlu karşılamaktadır. Yaya yolu gerekli servisin sağlanması için 22.30–9.45 arası kamyonların durmasına ve dolaşımına açık, bunun dışında taşıtlara kapalıdır(Şekil1.3.) (Kuntay, 1994).



Şekil 1.3. Munich, Almanya

Montreal, Metro ve Yayalar Sistemi Projesi, (Kanada, 2.500.000 nüfuslu); diğerlerinden farklı özellikler taşımaktadır. İklim koşullarının da etkisiyle yaya mekânları, zemin altına alınmış ve yeraltı treni sistemiyle bütünleştirilmiştir. Metronun boş olan saatlerde, yoğun kullanılmayan büyük geniş alanların, eğitim için de kullanılması amaçlanmıştır. Yer üstündeki işlevlerle de bütünleştirilen yeraltı işlevleri, bir bütün olarak programlanmıştır. 1985 yılında, 114 hektar alan bütünüyle yayalara ayrılmış olacaktır. Alanı 500.000 yayanın kullanacağı öngörülmektedir (Şekil1.4.).



Şekil 1.4. Montreal, Kanada

Ankara (Türkiye, 2.500.000 nüfuslu); yenişehir yayalaştırma çalışması: Türkiye’de yayalar için alt ve üst geçitler, meydanlar düzenlenmiştir. Bazı kentlerde, sokaklar, yayanın yoğun olduğu saatlerde taşıtlara kapatılmaktadır. Ancak, toplumsal açıdan da ele alınan bir yayalaştırma çalışması ilk kez Yenişehir’de uygulanmıştır. 1979 yılında İl Trafik Komisyonu, bazı sokakları, yaya üst geçidi yapma koşuluyla, taşıtlara kapatma kararı almıştır. Öncelikle yayaların yoğun bulunduğu 100 m.lik Sakarya Sokağı yayalaştırılmıştır. Sokak üzerine büfeler, birahaneler yerleştirilmiştir (Şekil 1.5.).



Şekil 1.5. Sakarya Caddesi

1981 yılında Sakarya Caddesi üzerindeki büfeler, birahaneler sakıncalı bulunmuş, işlev değişikliği yapılarak, birahaneler yerine, çiçek satış kulübeleri yerleştirilmiştir. 1981’de yayınlanan yaya bölgesi yönetmeliğinden sonra yaya bölgesi 1 Mart–31 Ekim tarihleri arasında saat 10.00–20.00 arası, 1 Kasım–28 Şubat tarihleri arasında saat 10.00–19.00 arası tüm taşıt trafiğine kapatılmıştır. Parça parça yayalaştırılan 1 km. uzunluğunda alanlar bir bütün oluşturmaktadır. Taşıt yolundan ayrılmada alt geçitler yerine üst geçitler tercih edilmiş enerji kaybı arttırılmış, kullanılabilirlik azalmıştır. Geçitlerde rampalar kullanılmamış, merdivenlerde kaymayı önleyici önlemler alınmamıştır. Yayalaştırılan alanlar, bölge otoparkları ile desteklenmemiştir. Toplu taşıma duraklarına geçişler kavşaklarda düzenlenmiş, duran ve hareketli yaya bir araya getirilmiştir (Kuntay, 1994).

## 1.4. Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri

### 1.4.1. Yaya Bölgesi Ulaşım Planlama Kuralları

- \* Yaya yolları amaca yönelik olmalı ve geçişli bir yol sistemi ile yapılandırılmalıdır.
- \* Yayaların güvenliği ve hareket özgürlüğüne öncelik tanınmalıdır.
- \* Yaya ulaşımı önemli ve gerekli bir hareket sistemi oluşturduğu için öncelik hakkı verilmelidir.

\* Yaya ulaşımı yalnızca bir uzaklığın aşılması değil çevrenin ruhsal ve duygusal aşılmasıdır ki, bu da kentliler arasında ulaşımı sağlayan bir öge olarak düşünülmalıdır.

Yaya yolu planlamasında uzaklık, güvenlik, rahatlık, erişebilirlik ve ulaşma isteği tasarıma ilişkin en önemli ölçütler olarak sınırlanır.

Yaya yolu planlamasında işlevsel, mekânsal başlangıç noktası konuttur.

Yayaların uzaklıkla ilişkili mekânsal etkinlik sınırları şöyle belirlenir:

Özel Hedefler ( Kişisel alanı ifade eder )

Kestirim Yol Uzaklığı

Kestirim Zaman Süresi

Kişinin Durumu ( Yaş-güç-zaman ilişkisi)

Yolların Sıklığı

Engeller (Tehlike, iniş, çıkış gibi)

### 1.4.2. Yaya Bölgesi Genel Düzenleme İlkeleri

√ Yaya bölgelerinin ilk işlevler oturma-dinlenme alanlarının olmasıdır. Konutların yakınındaki okullar, alışveriş merkezleri, bürolar, oyun alanları bir yaya bölgesi içerisinde yer alabilir.

√ Yaya bölgelerinin yayalara ait olduğu tasarım ilkesinin vurgulanmalıdır. Yaya bölgesini oluşturan sokaklar, bağlandıkları transit yolların kenarlarındaki kaldırım seviyesinde döşenmelidir.

√ Yaya bölgelerinin giriş ve çıkışlarına özel düzenlemeler getirilmelidir. Giriş ve çıkışlarına rampa şeklinde alçaltılmış bir kaldırım kenarı düzenlenmesi tercih edilmeli, giriş ve çıkışa özel panolar konmalıdır.

√ Çiçeklikler ya da çitler yaya yolunun kıvrımını belirlemeye yarar. Bu elemanlarla yapılan düzenlemeler yaklaşan taşıt sürücülerinden çocukları saklayacak yapıda olmalıdır. Bitki yükseklikleri yol kavşaklarında, arabaların kaporta yüksekliği olan 0.75 m.yi geçmemelidir.

√ Otoparklarda kullanılacak döşeme diğerlerinden farklılık göstermeli, böylece park edecek taşıt sürücülerinin görsel olarak kolayca algılayabilmesi sağlanmalıdır.

√ Yaya bölgesi sakinlerinin yeterli otopark alanı ve uygun park kolaylığı sağlanmalıdır. Park olanağı mümkün olduğunca yaya bölgesi dışında tutulmalıdır. Otopark isteğinin artış olasılığı da göz önünde tutulmalıdır.

√ Taşıt trafiğinin yavaşlaması sağlayacak düzenlemeler (tümsek, daralmalar, zikzaklar vb.) ayıran uzaklık 50 m.nin üzerinde olmamalıdır. Ayrıca bu düzenlemeler sürücü için de tehlike arz etmemelidir.

√ Taşıtların konutların çok yakınından geçmemesini engelleyici düzenlemeler getirilmelidir. Konutlar ile taşıtın geçişine olanak veren yol arasında en az uzaklık 0.60 m. olmalıdır.

√ Yaya bölgelerinin ışıklandırması yeterli olmalıdır. Armatürler gece karanlığında yeterli ölçütlerde planlanmalıdır. 3.5 m. boyunda 25 m. aralıklı direkler idealdir.

√ Çocuk oyun alanları motorlu trafikten zorunlu olarak korunmalı, bazı engellerle ayrılmalıdır.

√ Yaya bölgesi giriş-çıkışlarına konan yaya bölgesini simgeleyen panonun altına 'Yaya Bölgesi' yazısı yazılmalıdır.

√ Yaya bölgesinde sokağın genişliği çok fazla olmamalıdır. 2.8 – 3.2 m.lik genişlik yaya bölgelerini oluşturan sokaklara en büyük arabaların bile girmesi için uygundur. Bu genişlik iki bisikletin yan yana geçişine izin verir, iki arabanın geçişini engeller.

√ Yaya bölgesi girişinde yolların kolayca bulunmasını sağlayacak planlar ve sokakların isimlerini taşıyan levalar taşınmalıdır.

√ Yaya bölgelerinde tek yönden kaçınmak gerekir. Çünkü araçlar karşı yönden gelecek araçları hesaba katmazlarsa hızlarını artırabilirler.

√ Yaya bölgesinde önemli hususlardan biride sağlam ve uygun alt yapıya sahip olunduktan sonra planlanmasıdır. Bunun için araba park yerleri ve ağaç dikim alanlarının belirlenmesi gereklidir.

Yaya Bölgeleri düzenlemesi araç trafiği yoğunluğuyla alakalı olup planlamada da ayrıca dikkate alınmalıdır.

### **Araç Trafiği;**

**Lokal Trafik**; Ağır, kararsız ve duraklamaları sık olan bir trafik türüdür.

**Transit Trafik**; Hızlı ve sürekli akış halinde olan bir trafik türüdür.

Buna paralel olarak yer seçiminde ilk dikkate alınacak konudan başlayarak düzenleme ilkeleri şu şekildedir:

1-Kentlerde yaya bölgeleri uygulamaları transit trafiğinin dışında bulunan alanlarda oluşturulması ilk kural olması gerektiğidir. Transit taşıt trafiği, konut alanlarının ve yaya yoğunluğunun fazla olduğu bölgelerin dışına alınmalı, bu alanlar çeşitli yollara bağlanmalıdır. Bu durumda uzak mesafelerle ulaşım transit yollarla sağlanmalı, tali yollar sadece girilmesi gerekli durumlarda o bölgenin sakinlerinin otolarının kullanabileceği yollar olmalıdır.

2-Yaya bölgelerinde otopark sorununun çözülebileceği yerlerde bu uygulamanın düşünülmesi gerekir. Aksi halde yaya bölgesi içinde otopark düzenlemesine girilebilir fakat bu çok uygun bir öneri değildir.

3-Yaya bölgelerinin düzenlenmesinde düzenleme elemanlarının görsel, ekonomik ve psikolojik etkileri önemlidir.

#### **A) Hacim, Alan ve Boyutlar**

Yaya bölgelerinde kişilerin aktivitelerine uygun büyüklükte ve nitelikte alanlar yaratılmalıdır. Olabildiğince yol sirkülasyonları yayaların kolay ulaşımını sağlayacak şekilde planlanmalı ve konforda olmalıdır.

#### **B) Yürüyüşten Zevk Alma**

Yaya bölgelerini kullanan yayaların ulaşımını sağlarken aynı zamanda psikolojilerine de hizmet edecek şekilde planlanmalıdır. Çeşitli boyutlar, yükseklik farkları ya da değişik görünümlerin yaratıldığı mekânlar arasından geçen düz bir yol daha cazip edicidir, monotonluk hissinden uzaklaştırarak yayaların psikolojisine de hitap eder.

### **Woonerf Özellikleri ve Tasarım Standartları**

Tarihi kent merkezlerini yeniden düzenleme çalışmaları kapsamında birçok belediye, yaya yolu kavramını ileriye götürüp, tarihi kentin bir bölümünü tümüyle yayalaştırma yoluna gitmişlerdir. Kent merkezlerinde alınan bu önlemler, kentin mahallelerinde, komşuluk

birimlerinde de benzer önlemlerin alınmasına neden olmuştur. Özellikle meydanlar yeniden düzenlenmeye başlanmış, taşıt girişini engelleyici ya da kısıtlayıcı önlemler alınmıştır. Örneğin, son yıllarda taşıt yolu haline gelen yolların çehresini değiştirmeyi amaçlayan “Woonerf” çalışmaları önce Hollanda’da daha sonra başka ülkelerde yaygın şekilde uygulanmaya başlamıştır.

### **Woonerf Özellikleri - Tasarım Standartları;**

Konut alanlarında otomobil trafiğini elimine etmeden trafiğin yarattığı tehlikeleri en aza indirebilmek çabası oldukça önemlidir. Günümüzde kentsel konut alanlarında sokaklar öncelikle otomobil trafiğine hizmet eden genellikle tehlikeli, gürültülü, egzoz gazı üreten alanlardır. Oysa sokaklar öyle tasarlanmalıdır ki hem geniş ölçekte bireysel ve grup etkinliklerine hizmet edebilmeli, hem de trafiğin sokak mekânına egemen olmaksızın insanlara hizmeti sağlanabilmelidir. Konut alanlarında bütünleştirme ilkesine dayalı bir sokak tasarım yaklaşımı olan “Woonerf” in arkasında yatan anlayış budur. Bu durum aynı zamanda tüm kullanıcılara eşit kullanım hakkı sunan yaşanabilir bir sokak mekânı yaratmak, sosyal etkileşimin geliştirildiği ve aynı zamanda geleneksel sokak/mahalle anlayışının yaşatıldığı bir yenileme çalışması demektir. Yeni trafik kuralları ve tasarım standartlarının uygulandığı sokaklara “Woonerf” ismi verilmiştir. Bu sözcük Türkçe’ye “yaşama sokağı” olarak çevrilebilir. Woonerf, özellikli tasarımlarıyla üzerinde yaşayanlara ait olan ve sürücüye yayalarla eşit kullanım hakları doğrultusunda bir çeşit mesaj verebilen, konut alanlarında yer alan yaya oryantasyonlu sokaklar olarak tanımlanmaktadır. Woonerf (yaşama sokağı) tekniğinin tasarım standartları (Çağlar 1992)’a göre şu şekilde sıralanabilir;

- Yaşama sokağı, öncelikle bir konut alanı olmalıdır.
- Yaşama sokağı alanı içindeki yollar sadece kaynağı veya varışı yaşama sokağı olan trafiğe açıktır.
- Yaşama sokağı içindeki hiçbir yol yaşama sokağı özelliğini negatif yönde etkileyecek geçiş trafiğine açık değildir.
- Yaşama sokağı alanı içerisinde, kullanıcıların biri araç, diğeri yaya trafiğine hizmet eden iki ayrı bölüme ayrılmış olduğu hissine kapılmaları önlenmelidir.

Bunun için yol boyunca kesit elemanları arasındaki fark sürekli olmamalıdır.

Yaya yolunu varlığını belirtmeye yardımcı tesisler ortalama 25 m. de bir yer almalı ve bu sürücü açısından da belirgin olmalıdır.

- Düşey elemanlar, bitkiler görüşü engellememelidir.
- Yaşama sokağının giriş ve çıkışı belirgin ve açık olarak tanımlanmalıdır (Şekil1.6.).



Şekil 1.6. Hollanda'da bir yaşama sokağı girişi

• Motorlu araç sürücüleri giriş yolu üzerinde olduklarının farkına varmalıdırlar. Motorlu araç trafiğinin yaya trafiği ile kesiştiği durumlarda yaya yolu da alçaltılmalı ve bu durum tüm sokak boyunca devam etmelidir.

• Yolun otopark alanı olarak ayrılan kısımları açıkça belirlenmelidir. Bu işaretler ve P harfi döşemenin rengi üzerinde kolaylıkla belli olabilecek bir malzeme ve renkten seçilmelidir.

• Yaşama sokağı sakinlerinin otomobillerine yetecek sayıda otopark alanı tesis edilmelidir. Yaşama sokağı alanının yakın çevresinde istenenin üstünde otopark varsa yaşama sokağı otopark alanı istenenin altında olabilir. Ancak bu hiçbir zaman yaşama sokağı ve çevresinin otopark alanı sıkıntısı çekmesine neden olmamalıdır (Şekil1.7.).

• Yolun motorlu araçlar tarafından da kullanılacağı kesimlerde hızı yavaşlatıcı tesisler kullanılmalıdır. Bu tesisler 50 m.den uzak aralıklarda olmamalıdır. Bu tesisler yolu kullanan araçlara tehlike teşkil etmemeli ve araçların konutlara çok yakın geçmesine neden olmamalıdır.

- Sokak yeterli ölçüde aydınlatılmalıdır.



Şekil 1.7. Bir Yaşama Sokağı Örneği

• Özellikle oyun alanı olarak tasarlanan alanlar çok iyi tanımlanmalı, mümkünse fiziksel olarak araçların etki alanından ayrılmalıdır. Günümüzde konut olarak daha çok site içinde bulunan yapılar seçilmektedir. Bunun en önemli nedenleri sitelerin içinde rekreasyon alanlarının çözümlenmiş olması, otopark sorununun bulunmaması, genel güvenliğin sağlanmış olması ve kentin içinde ya da yakınında yeşil alanlarla iç içe olabilme olanağıdır. Bu nedenle kent içinde kalan yapı adaları da site gibi düşünülüp yönetilebilir.

### **Yaya Bölgeleri Peyzaj Planlamalarında Kullanılan Donatı Elemanlar**

#### **Trafiğe Kapalı Bölgelerde Kent ve Donatı Mobilyaları**

Kentlerdeki açık ve yeşil alanlar, yol ve meydanlar gibi toplu yaşamın gereği, gelişmişlik derecesi, kültür düzeyi ve yönetsel yaptırımların etkisi sonucu kentsel yapılanmada nitel ve nicel farklılaşmalar gösteren ve dış mekânda tasarım ve düzenlemeyi gerektiren hizmetler zaman ve mekâna bağlı olarak ortaya çıkar. Bir rekreasyon alanında sunulması gereken kaçınılmaz hizmetlerden biri de hiç kuskusuz insanların gereksinim duyduğu “kent donatıları ve mobilyaları”dır.

### **Kent Donatı ve Mobilyalarının Tanımı;**

Yaşadığımız çevrede; sokak, yol, cadde ve meydanlar ile rekreasyon amaçlı genel ya da özel kullanım alanlarında kullanılan, konforun ve çevre kalitesinin göstergesi durumundaki oturma, barınma, korunma, kuşatma, ulaşım, danışma, aydınlanma, iletişim, betimleme, oyun ve spor gibi temel fonksiyonları destekleyip güçlendiren, toplumsal yaşamı kolaylaştırıp kullanıcılarının beğenilerini kazanan peyzaj elemanları 'Kentsel Donatı' olarak adlandırılır.

Kent Mobilyası yerine "Kent Donatı Elemanları", "Çevre Donatı Elemanları", "Kent Aksesuarları", "Çevre Düzenleme Öğeleri" gibi terimler de kullanılmaktadır. Ancak, bu terimler kapsamı nedeniyle yetersiz kalmaktadır. Çünkü kent donatı elemanları alt yapıyı içerir; çevre düzenleme elemanları peyzaj ağırlıklıdır; kent aksesuarları ise sadece dekoratif öğeleri kapsayan bir anlam taşımaktadır. Bu nedenle, "Kent Mobilyası" diğer terimler içinde en uygun olanıdır. Kent Mobilyası, kent öğelerinin bir bölümü olup insanın kent yaşamı ve toplumsal yaşam biçimi ile bireyler arası iletişimi sağlayan ve kolaylaştıran özelliklerdir. Buldukları çevreye fonksiyon kazandırmak ve estetik kalitesini yükseltmek amacıyla ile tasarlanıp kullanılan donatı elemanları; banklar, çöp kutuları, bitki kasaları, sınırlayıcılar, yön ve işaret levhaları, aydınlatma elemanı, ağaç koruyucuları, masa, heykel, su gösterileri ve çeşmeler, altyapı girişleri ve rögar kapakları, çadır, pergola, büfe, otobüs durağından oluşmaktadır. Donatı elemanları, dış mekânların yanı sıra iç mekânlar ve çatı bahçelerinde benzer özellikleri ve farklı kullanım amaçları doğrultusunda değerlendirilirler (İzmir, 1990).

Kent Mobilyası yapımında kullanılan malzemeler: beton, ahşap, metal cam, plastik, akrilik, fiberglas, mermer, granit, tuğla, branda, plastifiye, kumaş vb.dirler. Doğa ve canlıların vereceği zararlara karşı dayanıklılığından ötürü tercih edilir. Kent mobilyalarının kullanımında amaç; görsel zenginlik, dayanıklılık, yüzeylerde dokusal zenginlik, plastik değerlerin kolayca sağlanmasıdır. Tasarımda önemli olan husus, ülkeler ve bölgeler arasındaki kültür, yaş ve cinsiyet farklılıklarını ortadan kaldırmak ya da getirdikleri sorunları ortak çözüme ulaştırmaktır. Kent mekânındaki açık alanlar olan ticaret yaya yolu ve odak noktaları yükledikleri fonksiyonlar (ticaret, eğlenme, dinlenme vb.) nedeniyle bu mekânları tamamlayıcı elemanlar olan kent mobilyalarına ihtiyaç duyarlar.

Bu elemanları şöyle sıralayabiliriz: • Oturma elemanları

- Aydınlatma ve su elemanları (çeşme, havuz vs.)
- Yeşil elemanlar
- Diğer tamamlayıcı elemanlar (çöp kutusu, telefon kabini, gösteri alanı vs. gibi).

### **Kent Donatı ve Mobilyalarının Sınıflandırılması;**

Yapay çevrenin oluşturulmasında önemli katkısı olan "Kent Mobilyaları" kent bünyesinde yer alan ürünlerin küçük bir kesitini yansıtır. Kent Mobilyaları alt yapıya bağlı olan ve olmayan elemanlar şeklinde iki grupta incelenebilir.

#### **Alt Yapıya Bağlı Kent Mobilyaları**

- Alan aydınlatıcıları, yol aydınlatıcıları
- Trafik lambaları,
- Meydan saatleri,
- Telefon kabinleri,
- Parkmetreler,
- Otobüs durakları,
- Çeşmeler,
- Izgaralar,
- Altyapı tesisleri bakım kapakları,
- Aydınlatmalı kolonlar,

Farklılaşan mimari tasarımlar, çevre güvenliği, gelişen teknoloji ve dekorasyona verilen önem, günümüzün prestijli yapılarının, alışveriş merkezlerinin, otel ve tatil köylerinin dış mekan aydınlatmalarının öneminin artmasına neden olmuştur.

#### **Alt Yapıya Bağlı Olmayan Kent Mobilyaları**

- Döşeme elemanları,
- Sınır elemanları,
- Trafik bariyerleri,
- Geçici trafik lambaları,
- Yönlendirici ve yer belirleyici elemanlar,
- Geçici engelleyiciler, koniler, lambalar,

- Ticari tabela ve numaraları,
- Sokak levha ve numaraları,
- Trafik işaretleri,
- Gölgelekler, tenteler,
- Oyun alanı elemanları,
- Bayrak ve flama direkleri,
- Çiçeklikler,
- Oturma elemanları,
- Çöp kutuları,

Banklar ve oturma elemanları insanın fiziksel rahatlamasını sağlayan ve onları dinlendirerek insan çevresini belirleyen unsurlardır. Bilinçli ve çevre ile uyumlu tasarlandıklarında gerekli olan moral ortamı ve kolaylıkları sağlayabilirler. Buna karşın bank ve oturma elemanlarının yaşam çevresiyle ergonomik yönden insan ölçüleri ile uyumsuzlukları rahatsız edici sonuçlar ortaya koyabilir. Dış mekânda oturma elemanı olarak düşünülebilecek çok değişik konstrüktif elemanlar bulunduğu gibi çok zengin bir malzeme çeşitliliği de söz konusudur. Tasarım ve materyaldeki geniş seçme olanağına karşın iyi yerleştirilmemiş ya da ölçülendirilmemiş bir oturma elemanı, fonksiyonel olamayacağı gibi dayanıklılık da göstermez. Yeterli bir oturma elemanının gerek estetik gerekse fonksiyonel amaçları karşılayabilmesi, dört ana özelliği içermesine bağlıdır.

Bunlar;

- Form ve detayların basitliği,
- Az parçadan yapılmış olması,
- Bakımının kolay ve uzun ömürlülüğü,
- Dış koşullara ve fiziki etmenlere dayanıklılığıdır.

**Kent Donatı ve Mobilyalarının Yerleştirilmesi;** Alışveriş merkezlerinde yer alan donatılar ve kent mobilyaları bu alanları tamamlayan ve mekân içinde insanların ihtiyaç duydukları elemanlardır. Bu elemanların alışveriş mekânlarında yer alması bu alanları, canlı ve yoğun aktiviteli alanlar yapmaktadır. Bu

elemanların yerleştirilmesinde dikkat edilmesi gereken unsurların basında güvenlik, konfor ve sosyal niteliği yükseltici nitelikte olmasının gerekliliği gelmektedir. Kent mobilyalarının bu alanda pozitif sonuç vermeleri için sayılarının, sıklıklarının ve yerleştirildikleri yerlerin iyi analiz edilmesi gerekmektedir.

Ticari alanları yaya hareketlerin karakterlerine göre çeşitli bölgelere ayrılırlar. Bunlar; yaya (hareket) dolaşma bölgesi, yaya duraklama bölgesi, yaya ve taşıtın karşılaştığı bölgelerdir. Kent mobilyaları yaya hareket veya duraklama noktalarında ve akslarında yayaların aktivite yoğunluğuna göre bu bölgelerde gruplanır veya dağılırlar. Bu bölgelerde içermesi gereken kent mobilyaları şöyle sıralanabilir:

Yaya Dolaşma Bölgesi (alış veriş yolu boyunca):

- Çöp kutuları
- Yeşil elemanlar
- Reklâmlar, poster, tabelalar
- Aydınlatma elemanları
- Döşeme elemanları

Yaya Duraklama Bölgesi (alış veriş yolu boyunca düzenlenen orta alan veya odak noktası):

- Oturma elemanları
- Telefon kabinleri
- Satış birimleri
- Yeşil elemanlar
- Aydınlatma elemanları
- Döşeme elemanları

- Trafik işaretleri
- Trafik bariyerleri
- Aydınlatma elemanları
- Döşeme elemanları

Trafiğe Kapalı Bölgelerde hizmet ve alışveriş eylemlerine yönelik kent donatı ve mobilyalar (Gökçen, 2001):

- **Duraklar;** otobüs, tramvay ve dolmuş gibi toplu taşıma araçlarına ait bekleme yerleri. Yayaların trafiğe kapalı ünitelerden sonra trafikle olan ilişkisinin sağlandığı ünitelerdir.
- **Sınırlayıcılar;** trafiğe kapalı bölgeleri trafikten ayırmak amacı ile kullanılmaktadır. Ticaretin yoğun olduğu mekânlarda, özellikle trafiğe kapalı bölgelerde belirli saatlerdeki servis saatlerinde uzaktan kumanda ile çalıştırılarak belli bir süre sonra eski düzenine dönmektedir.
- **Telefon Kabinleri;** Trafiğe kapalı bölgelerde özel olarak haberleşme ihtiyacını karşılamak için mekânlara yerleştirilmiş birimlerdir. Kapalı ve yarı açık kabin şeklinedirler.
- **Kiosklar;** Trafiğe kapalı bölgelerde ihtiyaç duyulabilecek ürünleri satış ve bilgilendirme fonksiyonunu gerçekleştirme üniteleridir. Bu gibi birimlere daha çok kent merkezlerinde ihtiyaç duyulur ve buralarda bilet, gazete, yiyecek, içecek ve ufak hediyelik eşyalar satılır.
- **Saatler;** saatler ve saat kulelerinin trafiğe kapalı bölgelerde anıtsal özellikleri de vardır.
- **Tuvaletler;** hem algılanması kolay hem de mahremiyetin korunması için nispeten gizli yerlerde olması gerekmektedir
- **Park Otomatları;** daha çok yol kenarları park yerleri olarak kullanılan, trafiğe kapalı bölgelere yerel yönetimlerce yerleştirilen, para veya kartlar çalışan, park etme izni veren saatli birimlerdir. Kent merkezlerine şahsi girişi azaltmak için kullanılır.
- **Bisiklet Park Elemanları;** bisiklet ve motosikletleri tekerlerinden ayakta tutan ve onları kitleme olanağı taşıyan beton veya metal elemanlardır.

#### **Kentsel Yaya Bölgesi Elemanları**

Yaya bölgelerinde yol sirkülasyonları oluşturulduktan sonra dış mekân elemanlarıyla ve kentsel mobilyalarla tamamlanmalıdır. Oturma bankları, çöp kutuları, gölgelendirme elemanları, çiçeklikler, döşeme elemanları, ışıklandırma elemanları vb olarak sıralanabilir. Bu elemanlar planlanma aşamasında malzeme ve renklerinin de uyumlu olmasına dikkat edilmelidir. Yaya Bölgesi Planlamasında; kentsel mobilya elemanları eklentileriyle yaya bölgelerini daha çekici hale gelir, tasarımda estetik ve fonksiyonla birleşir.

**\* Yaya Bölgeleri Peyzaj Planlamasında Bitkilendirme**

Yaya bölgelerinde alt yapının oluşturulması, kent mobilyalarıyla tamamlanması kadar önemli bir aşamada canlı materyalin kullanılmasıdır.

Yaya bölgelerinde ağaçların; ticarethanelere belirli saatlerde mal getiren araçların, yangın söndürme ve cankurtaran araçlarının geçmesine olanak verecek biçimde yerleştirilmesi gerekmektedir. Ağaçların aynı zamanda ışıklandırma elemanlarıyla uyum içinde olmalarına özen gösterilmesi gerekmektedir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Boş mekânların biçimlenmesi, bölümlere ayrılması, yaya trafiği için duran ve akan mekânların oluşturulması, yayaların yönlendirilmesi, ağaçlar aracılığı ile yapılmaktadır. Bu amaçla kaplar içerisinde ağaçlar da kullanılmaktadır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Yol ağaçlamasında tür seçimi oldukça önemli yer tutmaktadır. Ağaç türü seçiminde; ağacın kullanılacağı ortamın ekolojik koşulları, tasarım amacına uygunluğu, özellikle yolların genişliği, yönü, türü ve konumu dikkate alınmaktadır.

Yol ağaçlandırmalarında uygun görülen türler:

Acer campestre

Acer negundo

Acer platanoides

Acer pseudoplatanus

Aesculus carnea

Alnus cordata

Betula pendula

Casuarina equisetifolia

Catalpa bignonioides

Corylus coluna  
 Gleditsia triacanthos  
 Ligustrum ovalifolium  
 Liriodendron tulipifera  
 Melia azederach  
 Morus alba  
 Platanus acerifolia  
 Populus spp.  
 Quercus rubra  
 Robinia pseudoacacia  
 Schinus molle  
 Sorbus aria  
 Tilia tomentosa  
 Ginkgo biloba

Yaya bölgelerinde ağaçların fonksiyonları şu şekilde karşımıza çıkmaktadır:

- Yaya bölgesi girişlerini belirleyerek kapı etkisi oluşturmaktadırlar.
- Yaya yolu olarak düzenlenen sokaklarda görüşü sınırlayarak mekân etkisi oluşturmaktadırlar.
- Yaya yollarında oturma alanlarında gölgeleme fonksiyonlarının yanı sıra yollarda park etkisi oluşturmaktadırlar.
- Yaya bölgelerinde alle oluşturmaktadırlar.
- Bakışı sınırlamakta, sokakta yer alan binaların girintili, çıkıntılı, kötü renkli ve kötü yapılı görünümünden, bakışı kendi üzerlerine çekerek dikkat noktası oluşturmaktadırlar.
- Yol mekânında ağaç kullanımıyla o yol mekânının derinliği arttırılmaktadır.

### **Yaya Bölgelerinde Peyzaj Planlaması Genel Sonuç**

Ülkemizde yaya bölgelerine yapılan uygulamalarda yayaların konforundan ve güvenliğinden çok alan tasarruf anlayışı benimsenmektedir. Bu yanılsama sokakların yayalar için ayrılması gereken alanların otopark olarak kullanılması ile görünür gerçekler haline gelmiştir. Çözümlere ise kısa dönemli yaklaşılmış sonrada ilave edilen en fazla bir insanın

yürüyebileceği yaya kaldırımları yanlıştan dönülmeye çalışıldıysa da yetersiz ve başarısız uygulamalardır.

Yaya bölgelerinin kent bölge planlamalarında öneminin Ülkemizde anlaşılır hale gelmelidir. Kent bölge planlamaları yapılır iken yaya bölgeleri de uzman kişilere peyzaj mimarları tarafından tasarlanmalıdır.

Yaya bölgelerinin yoldan daha yüksek kaldırım olan anlayışı yıkılmalı, başlı başına bir donanımına sahip tüm yayalar rahatça hizmet verebilecek niteliklerdeki alanlar olarak düşünölmelidir. İlk olarak kavranması gereken aslında yayaların kimler olduğunu belirleme analizidir. Yayalar olarak belirlenen kıstas sağlıklı insana göre belirlenirken Ülkemizde de çok rastlanan bir yanlış yaklaşıma sürüklenilmiştir. Yayalar içinde engelli insanlara, çocuk arabası ve de yaşlılarında olabileceği yer verilmelidir. İniş çıkışların daha konforlu ve güvenli olabilmesi için eğimler yapılmalıdır. Kent mobilyalarının da yüksekliğinde de belirleyici olmalıdır.

Yaya Bölgeleri birçok çalışma alanının kapsamlı ve doğru seçimleriyle mümkündür. İlk aşama Yaya Bölgesi planlamasında alanın tanınması hangi saatlerde daha çok kullanılacağı gibi analizlerin tamamlanmasıdır. Bazı yaya bölgeleri bütün olarak tasarlanır ki çoğunlukla alışveriş merkezleri ya da yakınlarında tercih edilir, belirli saatlerde trafiğe açılabilir. İlk belirlemelerde kararlar verildikten sonra uygun koşullar yakalanmaya çalışılır. Bir yaya bölgesinin kaldırım boyutunu ve tasarımının planlaması zemininin uygun seçimi, kent mobilyalarının uygun ve estetik kullanımı, aydınlatma armatürlerinin yerinin ve şeklinin belirlenmesi, görüşü kısıtlamayacak uygun bitkilendirme gibi ayrıca analiz ve planlama gerektiren safhalardır.

En uygun yaya bölgesi tanımlama bir yayanın gitmek istediği yere yönlendiren sirkülasyonla yürüyüşlerde fark edilen peyzajıyla dikkat çeken konforda emniyette gerekli alanlardır. Bir ülkenin gelişmişlik ölçütlerinden biri de yaya bölgeleri planlamalarıdır. Toplumsal, kişisel haksal özgürlüğü temsil eden yaya bölgelerinin Türkiye’de de olması konusunda bilinçlenilmesi gerekir.

## 2. ÖNCEKİ ÇALIŞMALAR

TÜRKYILMAZ (1985), İzmir'de bazı yolların kapatılarak yaya bölgeleri oluşturmada kent peyzajını geliştirme açısından yeniden planlanması üzerinde yapmış olduğu bir çalışmadır.

ORUÇKAPTAN (1991), Kızılay meydanı çevresindeki yaya bölgelerinin irdelenmesi ve geliştirilmesi üzerine çalıştığı bir araştırmadır.

ÇIKIŞ (1992), Pedestrian spaces at urban areas üzerine yaptığı bir çalışmadır.

PAYASLI (1992), Kent içi yaya bölgeleri ve Adana kenti için yaya bölge önerileri konulu bir araştırma yapmıştır.

ZAFER (1993), Aydın Germencik Belediyesi yaya bölgesi tasarımı üzerine yaptığı araştırmasında cadde ve sokaklarda, halkın açık ve yeşil alan gereksiniminin günlük yaşam içinde karşılanmasını sağlamak amacıyla, yaya bölgeleri düzenleme ilkeleri doğrultusunda; sorunun tanımlanması, çevre analizi, programın oluşturulması, tasarım ana ilkelerinin saptanması, leke çalışması, avan ve uygulama projelerinin oluşturulması aşamalarını gerçekleştirmiştir. Kent halkı için değişik bir düzenleme ve çekici bir mekân olacağı düşünülen yaya bölgesi uygulamasının hayata geçirilmesinde kullanılacak materyalleri önermiştir. Kent halkının kendine hitap eden bu mekâna sahip çıkması ve bakım masraflarından kaçınılmaması gerektiğini belirtmiştir.

ASLAN (1994), Kentsel ulaşım sisteminde yaya bölgesi uygulamaları üzerine bir çalışma yapmıştır.

ÖZKAN (1998), Konya tarihi kent merkezinde yayalaştırma koruma ilişkisinin kurulması üzerine bir araştırma yapmıştır.

DEMİR (1999), Yaya bölgelerinin kent için önemi, kente katkıları ve Ankara'daki yaya bölgelerinin irdelenmesi ile ilgili bir araştırma yapmıştır.

LEVENT (1999), Ankara Yüksel yaya bölgesi örnekli; iletişim mekânları olarak yaya bölgeleri konulu bir çalışma yapmıştır.

ÖZDEMİR (2001), Ankara kent meydanlarında yayalaştırma olanaklarının geliştirilmesi

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

ŞİŞMAN ve KIRZIOĞLU (2002), Erzurum kent merkezinde yaya bölgesi olabilecek kent mekân birimlerinin saptanması ve projelendirilmesi üzerine yaptıkları çalışmada; Erzurum kentinde taşıt trafiğinden arındırılmış, çevre konforuna sahip yaya bölgesi olabilecek kent mekânları belirlenerek, öneri yaya bölgeleri projeleri gerçekleştirmeye çalışmışlardır.

Çalışmada etüt, veri toplama, analiz, sentez olmak üzere dört aşamadan oluşan peyzaj değerlendirme yöntemi kullanılmıştır. Araştırma esnasında, Erzurum halkının görüşlerini almak için anket çalışması yapılmıştır. Yapılan çalışma sonrası tarihi kent dokusuna sahip caddelerin trafiğe kapatılıp yayalar için gerekli düzenlemelerin getirilmesi ve olanaklar elverdiği ölçüde zamanla projenin uygulamaya konulması ile Erzurum kentinin daha çağdaş ve modern bir görünüme sahip olacağı vurgulanmıştır.

YILDIZ (2005), Araçtan arındırılmış yerleşimler (Viyana – Floridsdorf Avusturya Örneği) üzerine yaptığı çalışmada; bir zamanlar kent büyüklüklerinin ve biçimlerinin temel belirleyicisi olan yaya hareketlerinin gelişimini incelemiş, araçtan arındırılmış yerleşim modellerini tanımlamış ve bu yerleşimlerin Türkiye’deki uygulanabilirliğini tartışmıştır. Araçtan arındırılmış mekânların gerçekleştirilmesindeki engel olan yerleşik dokularda önerilerin uygulanmasındaki zorluğun yöre halkının bu konudaki talebi ile aşılabildiğini göstermiştir.

Araçtan arındırılmış yerleşim projeleri sonucunda edinilecek yararlar ve mekânda oluşacak değişiklikler konusunda yöre halkının bilgilendirilerek gerçekleşmesi ve katılımı artırması üzerinde durmuştur.

### 3. MATERYAL VE YÖNTEM

#### 3.1. Materyal

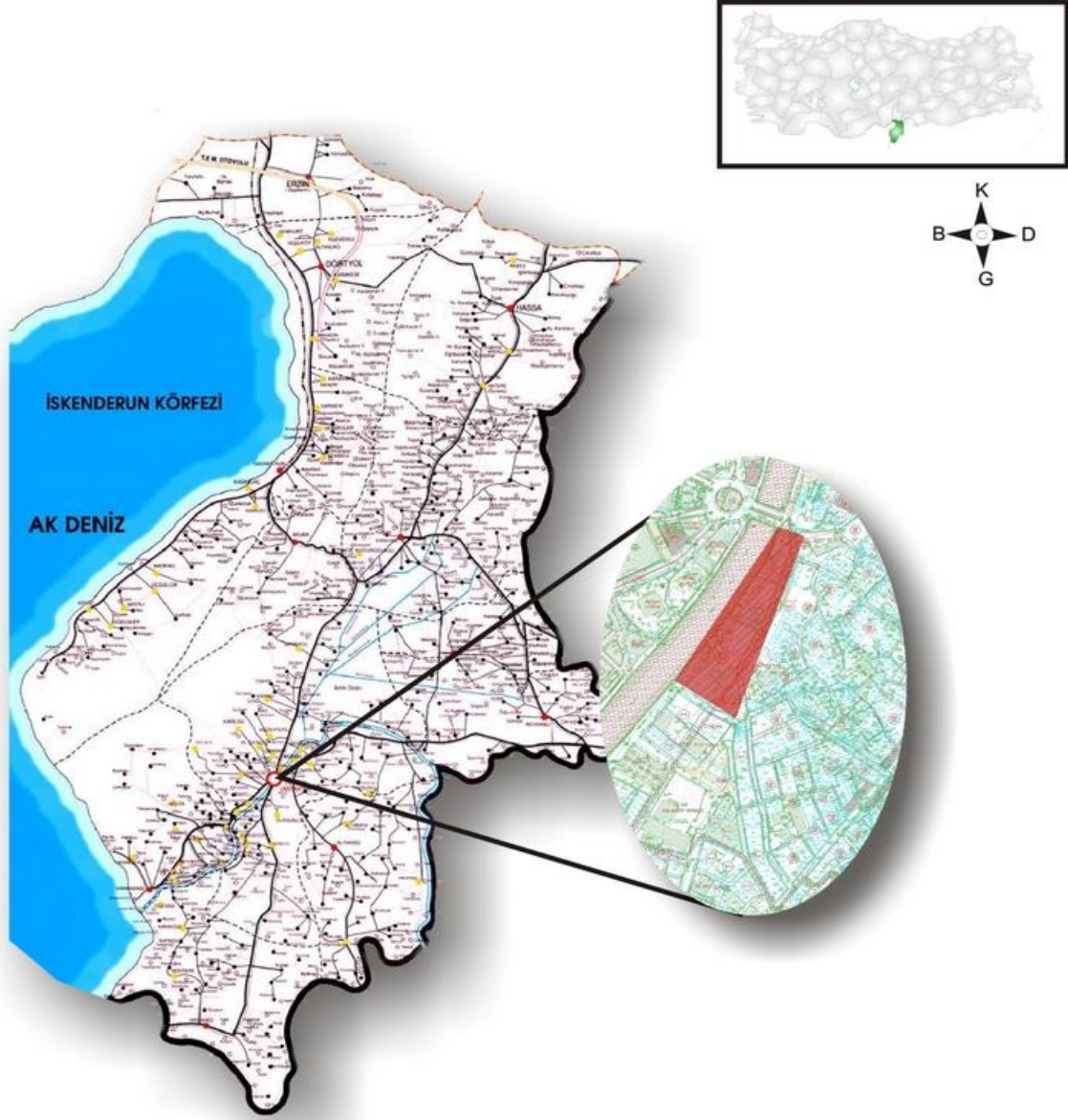
Araştırma için gerekli kaynakların toplanması için öncelikle literatür taraması yapılmıştır. Literatür taraması için kütüphanelerde çalışmaya katkısı olabilecek kaynaklar araştırılmıştır. Araştırma konusu ile ilgili daha önceden yapılmış tezler için Ankara Üniversitesi, Ege Üniversitesi kütüphaneleri ve YÖK kütüphanesi taranmıştır. Ayrıca Peyzaj Mimarları Odası yayınlarından, dergilerden de yararlanılmıştır.

Araştırma alanı olarak seçilen cadde; ülkemizin en güneyinde yer alan Hatay iline bağlı Antakya merkez ilçesindedir.

Antakya; Anadolu Yarımadası'nın güneyinde yer alan ve Suriye sınırı üzerinde bulunan Hatay İli'nin merkez ilçesi ve yönetim merkezidir. Deniz seviyesinden 80 m. yükseklikte olan kent 35° 52' ve 37° 04' kuzey enlemleri ile 35° 40' ve 36° 35' doğu boylamları arasında bulunmaktadır. İl kuzeyde Adana, kuzey-doğu da Gaziantep ve Kilis illeri, doğu ve güneydoğuda Suriye Devleti ve batıdan İskenderun Körfezi ile çevrilidir (Anonim, 1983 a). Toplam 5402 km<sup>2</sup> olan Hatay yüzölçümünün 689 km<sup>2</sup> sini Antakya toprakları kaplamaktadır (Anonim, 1983 b).

Habib-i Neccar Dağı eteklerinde kurulu olan Antakya kentinin ortasından Asi Nehri geçmektedir. Kentin güney-doğusunda yer alan Habib-i Neccar Dağı birden yükselerek kentin bu yöne gelişmesini sınırlamaktadır. Bu nedenle kent kuzeyde ovaya doğru yayılmıştır (Anonim 1983 b).

Araştırma alanı Antakya kenti Hürriyet Caddesi olarak seçilmiştir. Bu cadde Antakya kentinin en hareketli yaya ve alışveriş merkezi durumundadır. Genel konum itibariyle merkezde yer almaktadır. Kozmopolik ve tarihin esintilerini en güzel şekilde günümüze yansıtan Antakya kentinin bu caddesinin büyük bir bölümü tarihin en belirgin simgesi olması nedeniyle 1. Derecede Arkeolojik sit alanıdır (Şekil 3.1.).



Şekil 3.1. Çalışma alanının konumu

### 3.2. Yöntem

Çalışma alanın yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından irdelenebilmesi amacıyla öncelikle kuramsal temellerin açıklanmasına ‘yaya’, ‘yaya yolu’, ‘yaya bölgeleri’ ve ‘yayalaştırma’ dan başlanmış ardından yaya bölgelerinin tarihsel gelişimi incelenmiştir. Yayalaştırmanın teknik açıdan kullanışlı olması için yaya bölgeleri planlama ve tasarım

ilkeleri önceki yapılan çalışmalara dayanılarak belirlenmeye çalışılmıştır. Yayalaştırılacak alana ilişkin yayalaştırmanın amaç ve hedefleri değerlendirilmiştir.

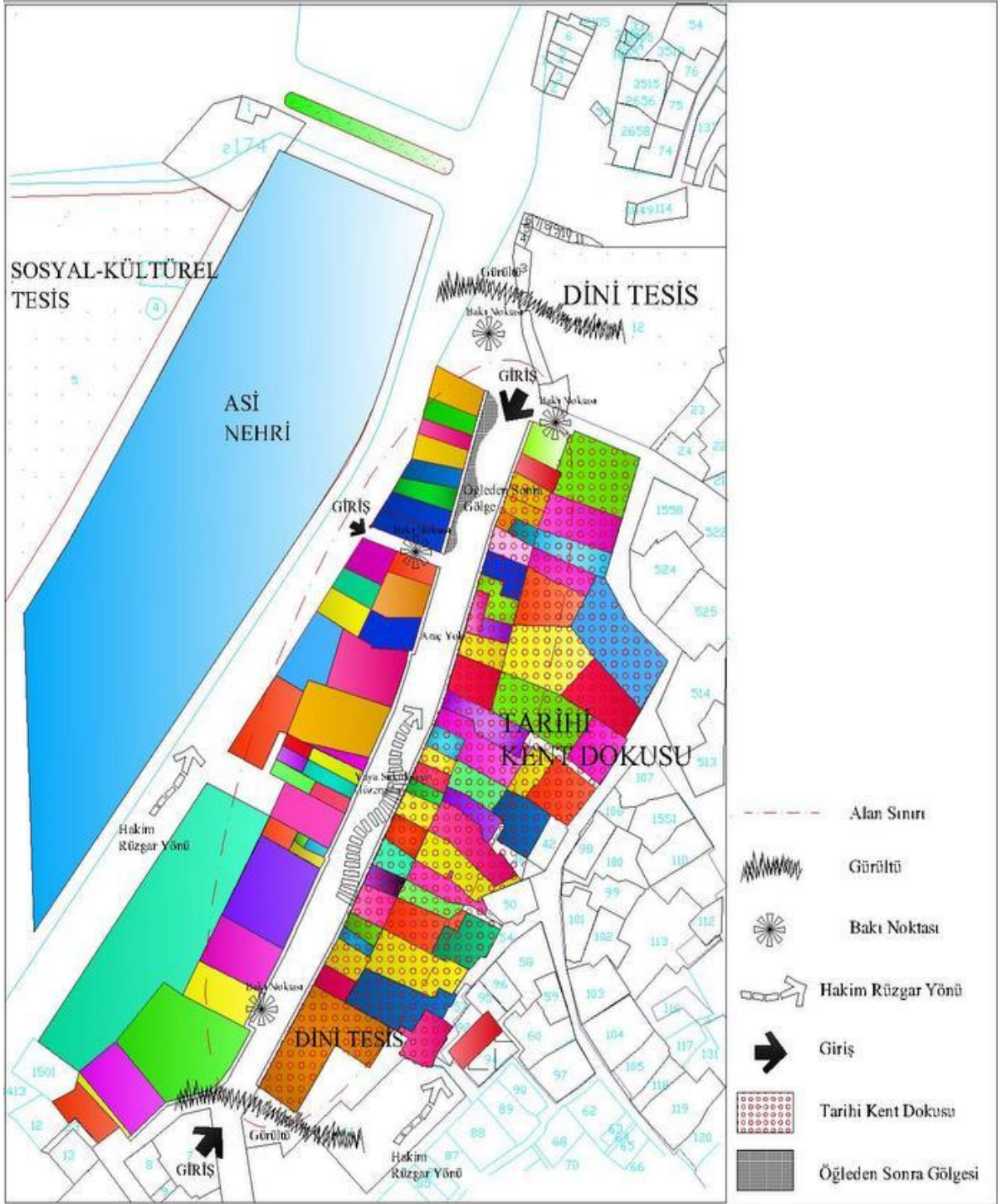
Araştırma alanının tanımı yapılarak yapısal özellikleri incelenmiş yayalaştırmanın bu alan için gerekliliği ortaya konulmuştur. Alanda konut sakinleri, işyeri sahipleri ve alana dışarıdan gelen kullanıcıların alanı tercih etme nedenleri saptanırken; araştırma alanının yayalaştırılması ile ilgi görüşlerini belirlemek amacıyla 01 örnekleme modeline uygun olacak şekilde bir anket uygulaması yapılmış ve bu çalışmanın sentezine yer verilmiştir.

Ayrıca araştırma alanında araç yoğunluğunu belirlemek için sabah, öğlen ve akşam belirli saatlerde caddeden geçen araç sayımları yapılmış; günlük ortalama taşıt sayısı belirlenmiştir. Bunun yanında aynı saatlerde duran araç sayısı da tespit edilmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın tasarım aşamasında daha önce bu konuda çalışmalarda bulunmuş olan (Altınçekiç,1997)'nin Ankara Bahçelievler 7. Cadde'nin yayalaştırılması ile ilgili yapmış olduğu çalışmasından; (Demiralp, 2004)'ün Aşkabat Caddesi Yaya Bölgesi konulu tasarım çalışmasından faydalanılmıştır.

Ayrıca çalışmada cadde ve sokakları ortak yaşam alanı haline getirmeyi ve sadece trafiğin egemen olduğu mekân olmaktan çıkarmayı özümseyen ve paylaşımlı yol anlamına gelen Woonerf Tasarım İlkeleri örnek alınmıştır.

Antakya Kenti Hürriyet Caddesi örneği için yapılan bu çalışma iki aşamalı yürütülmüştür. İlk aşaması alan çevre analizi ile başlamıştır. Bu analiz için sık sık caddeye gidilerek fotoğraflar çekilmiş; çalışma alanı olarak sınırlandırılan bölgenin girişleri, yaya sirkülasyonu, mevsimsel ve zamansal olarak gölge ve bakı durumu, hâkim rüzgar yönü, gürültü yoğunluğu olan alanlar ve tarihi kent dokusuna sahip kesimler belirlenerek Çevre Analiz Projesi çıkartılmıştır. Ayrıca bu proje içerisinde görsel etki yapabilecek bakı noktaları da işaretlenmiştir (Şekil 3.2.)



Şekil 3.2. Çalışma alanı çevre analiz diyagramı

Araştırmanın ikinci aşamasında toplanan veriler doğrultusunda arz ve taleplere, çevresel özelliklere kentin tarihi dokusuna uygun olacak şekilde Antakya Kenti Hürriyet Caddesi (Saray Caddesi) yayalaştırılması ve kısmi zamanlı trafiğe kapatılması ( belirli saatlerde servis alımına geçiş verilmesi; yangın vs. gibi acil durumlarda trafiğe açılması) amacıyla tasarım planları öneri olarak sunulmuştur. Bunlardan bir tanesi Antik dönemden başlayarak sürekliliğini koruyan; tarihi dokuyu günümüze taşıyabilen bir kent olan Antakya'nın Roma dönemini yansıtacak nitelikte hazırlanmış bir tasarım çalışmasıdır. Bu çalışmada Roma döneminde sık rastlanan sütunlar; kemerli ve süslemeli kapılar ve pencereler ve özellikle Antakya da cadde ışıklandırmasının ilk kullanıldığı dönem olan Roma Hellenistik dönemini yansıtmaları açısından meşaleler, tasarım unsuru olarak ön plana çıkartılmıştır.

Çalışmada haritaların ve çizimlerin bilgisayar ortamına aktarılmasında AutoCAD 2007 yazılımı kullanılmıştır. Ayrıca çalışmada harita ölçeklendirme ve sayısallaştırma işlemlerinde ArcGIS 9.1 yazılımından da faydalanılmıştır.

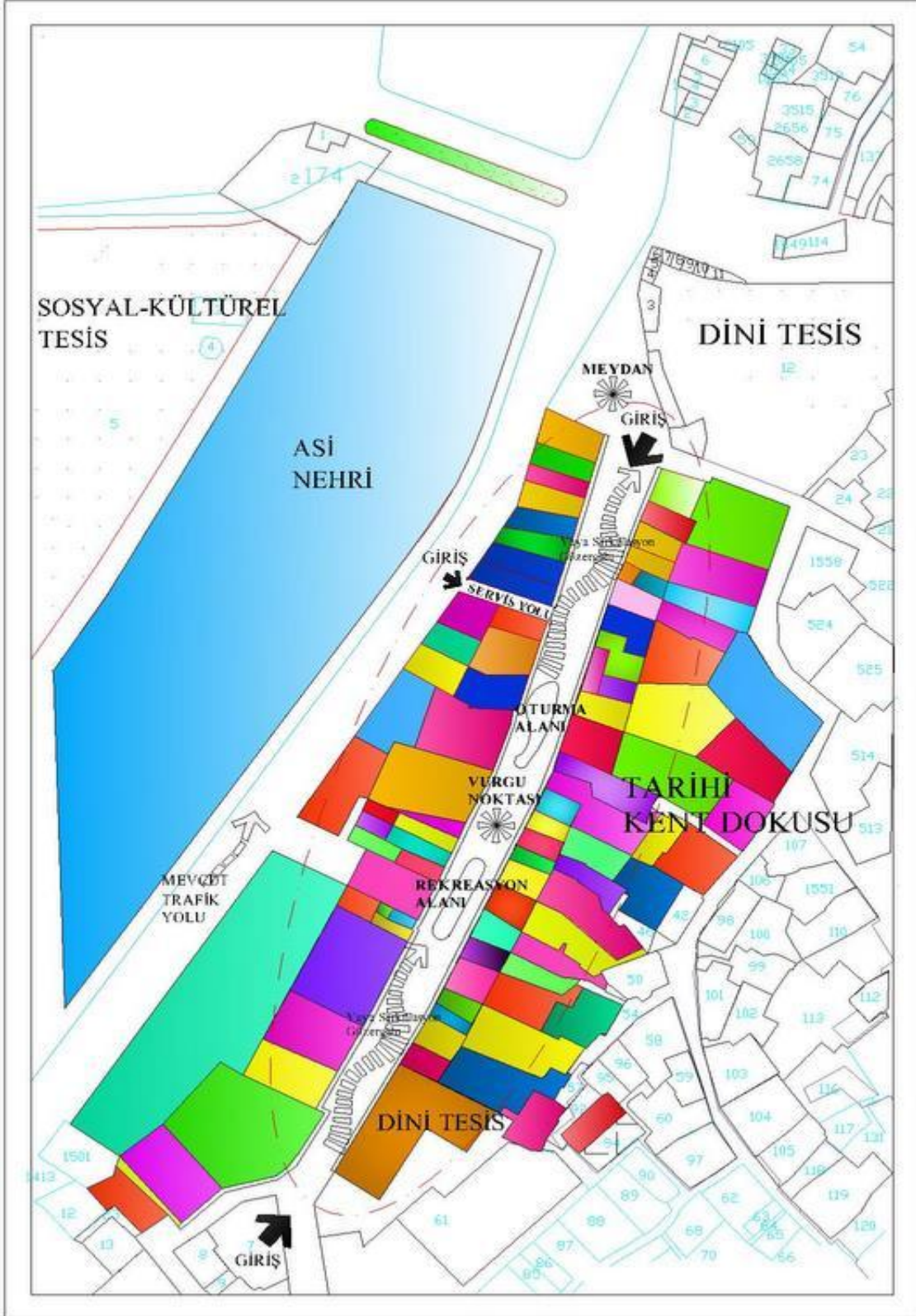
Ayrıca çalışmada 1/25000 ölçekli topoğrafik haritalardan, sayısallaştırılmış kadastro haritalarından ve 1/1000 ölçekli kent imar planlarından yararlanılmıştır.

Çalışmaya yardımcı olması amacıyla çok sayıda eski ve yeni tarihli fotoğraf da materyal olarak kullanılmıştır.

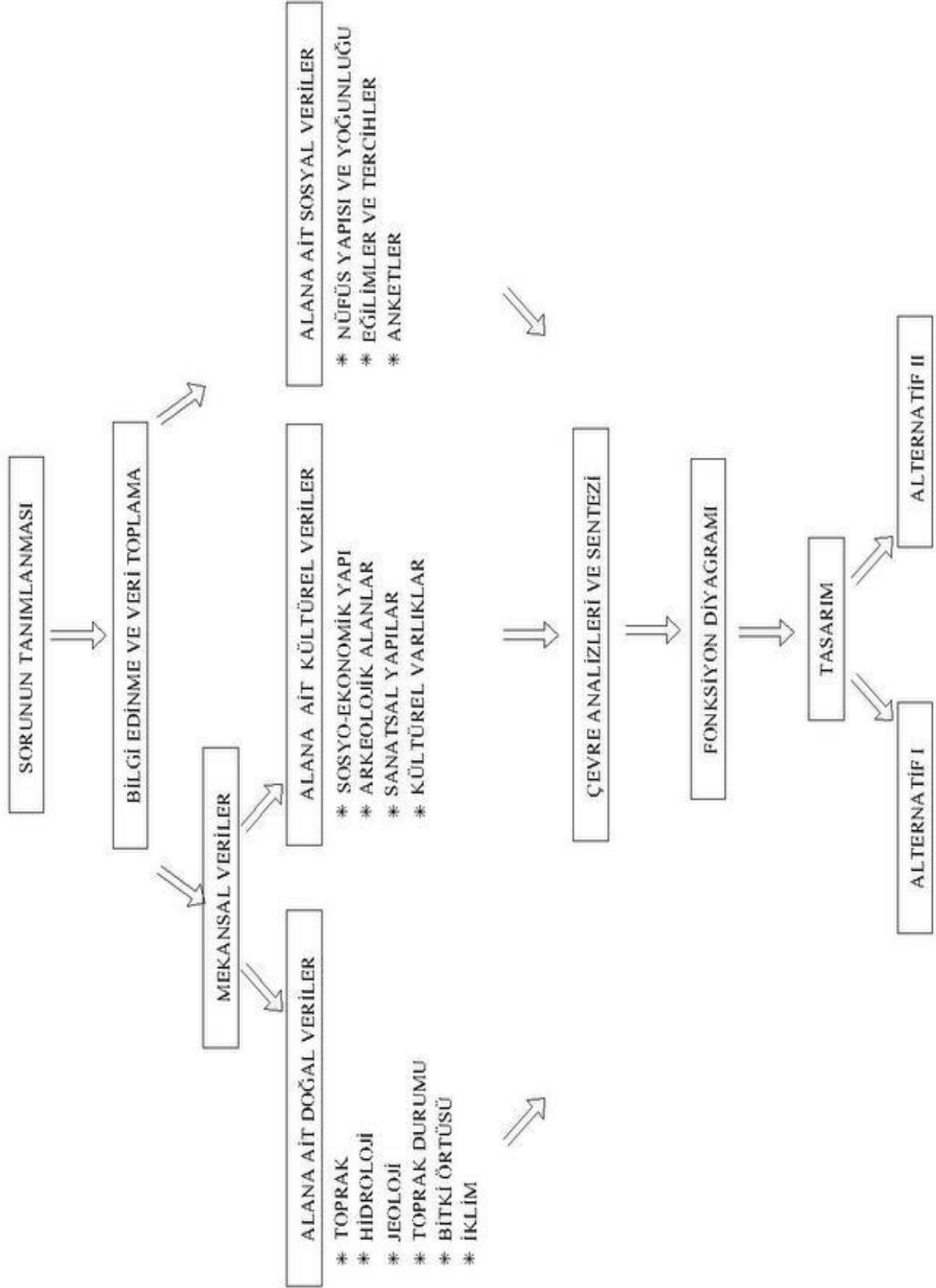
Araştırmaya yönelik eldeki veriler ışığında alternatif çözüm önerilerinden önce alana ait fonksiyon diyagramı oluşturulmuştur (Şekil 3.3.).

Araştırmada kullanılan yöntem simülasyon şeklinde gösterilmiştir (Şekil 3.4.).

Sonuç olarak toplanan veriler rehberliğinde süregelen tasarımlar ışığında alana ait çözüm önerileri sunulmuştur.



Şekil 3.3. Çalışma alanı fonksiyon diyagramı



Şekil 3.4. Araştırmada uygulanacak yöntemle ilişkin akış şeması

## 4.ARAŞTIRMA BULGULARI

### 4.1. Antakya Kent Merkezi

Antakya Anadolu'nun tarihi en eski kentlerinden biridir. Kuzey Mezopotamya'yı Anadolu'ya bağlayan yolların kesişme noktasındaki önemli bir ticaret merkezi olan Antakya, doğu ve batı kültürlerini çakıştırmaktadır. Antik çağda 'Doğu'nun Kraliçesi' adını almış ve Hıristiyanlık âlemi için Kudüs ve Roma gibi kutsal bir yer olmuştur. Bilindiği gibi, Antakya-Reyhanlı yolundaki St. piyer Kilisesi, Havari Aziz Petrus'un kente geldiğinde vaaz verdiği yer olarak Hıristiyanlığın ilk önemli dini yapılarından biridir. Bu nedenle, 1963 yılında Papalık tarafından 'hac yeri' olarak kabul edilmiştir. Bu özel durum da Antakya'nın dünyaca önemini artırmaktadır.

Antik dönemden başlayarak sürekliliğini koruyan bir kent olması, Antakya'da bu kadar birikimli geçmişinin somut kanıtlar bırakmasına neden olmaktadır. Bugün de varlığını koruyan arkeolojik kalıntılar, tarihi anıtlar ve onlarla önemli bir bütünlük oluşturan Osmanlı dönemi konut dokusu, Antakya'yı bir hac yeri olma niteliğinin yanında, 'ayrıcalıklı bir kent' yapmaktadır. Tarihi Anadolu kentlerinin korunması gerekli geleneksel özelliklerinin tümünü burada bir arada görmek mümkün olmaktadır (Akın, Eyüpgiller; 2003).

#### 4.1.1. Çalışma Alanı ve Yakın Çevresinin Doğal Yapısı

Antakya kent merkezi ile çalışma alanı olan Hürriyet Caddesi ve yakın çevresinin iklimi, hidrolojik yapısı, jeolojik ve jeomorfolojik yapısı ile toprak özellikleri doğal yapı içerisinde irdelenmiştir.

Akdeniz ikliminin hüküm sürdüğü Antakya'da yazlar sıcak ve kurak, kışlar ılık ve yağışlı geçmektedir.

Hatay ilinin tipik iklim özelliğinden biri güneybatı yönünden esen hâkim rüzgârdır. Antakya kentinin kuzey güney kısımlarının yüksek dağlarla çevrili ve kuzey rüzgârlarına kapalı oluşu yaz aylarının çok sıcak geçmesine neden olur.

Antik Çağ'da uygulanan 'Izgara Plan' kuruluşuyla Antakya kent sokakları hâkim rüzgâr yönünde tabii hava kanalları oluşturan bir düzen içerisinde yer almıştır. Bu plan kuruluşu güneybatı-kuzeydoğu doğrultusundan esen hâkim rüzgârları alması bakımından kent sokakları için elverişli yön olmaktadır. Böylelikle kent sokakları kentin yaz aylarında sıcaktan

bunalmasını engelleyen serin geçitler haline gelmektedir (Demir,1996). Ancak günümüzde Antakya kentinin mimari yapısındaki bozulmalar ve çarpık yapılaşma sonucu bu hava kanalları işlevini yerine getirememektedir.

Antakya kentinin en önemli yerüstü su kaynağı kentin ortasından geçen Asi Nehridir. Antik Çağ'da 'Orontes' olarak adlandırılan Asi Nehri; Amik Ovasının kurutulması sırasında kent içerisinden geçen kısmı ıslah edilerek düzgün bir kanal haline getirilmiştir. Nehrin kent içinden geçen ve bir kanal haline getirilen yatağı yaklaşık 2 km. uzunluğunda ve 30-35 m. genişliğindedir (Anonim, 1998). Çalışma alanı içerisinden geçen Asi Nehri uzunluğu ise 400 – 500 m. dir.

Asi Nehri'nin batı yakasının (Yeni Antakya) büyük bir kısmı marn, doğu yakasının eğimli yamaçları kalker, Asi Nehri ile eğimli yamaçları arasındaki alanlar (Eski Antakya) ise alüvyon tabakalarla kaplıdır. Alüvyol yapıdaki alanlar, zemini zayıf ve özellikle yer altı su seviyesi yüksek olduğundan imar kanununa göre bu alanlarda zemin etüdü yapılmadan yapılaşmaya izin verilmemesi öngörülmüştür (Anonim, 1975).

Antik Çağ'daki adı 'Silpius' olan Habib-i Neccar Dağı'nı da içine alan Keldağ sırası, ana yapısını serpantin ve gabro gibi yeşil renkli kütlelerin oluşturduğu, üst kısımlarında ise bazalt ve kalkerin hâkim olduğu jeolojik yapıya sahiptir. Habib-i Neccar'ın kuzeybatı yamaçları, genç fayların dik basamaklar oluşturduğu parçalanmış yüzeyler halindedir.

Araştırma alanı içerisinde kent merkezinden kuzey-güney yönünde uzanan Asi Nehri'nin doğusunda yer alan alanlar alüvyol topraklarla, batısında kalan alanlar ise kolüviyol topraklarla kaplıdır. Ayrıca kentin güney batısında yer alan ve aniden yükselen dik yamaçlar ise kahverengi orman toprakları ile kaplıdır (Anonim,1983a).

Düze yakın eğimli alanları kaplayan alüvyol topraklar, Asi Nehri'nin doğu yakasında Eski Antakya olarak adlandırılan bölgedeki topraklardır. Asi Nehri'nin batısında hafif eğimli alanları ise kolüviyol topraklar oluşturmaktadır. Kentin güney batısında çok dik eğimli alanlarda yer alan kahverengi orman toprakları ise çok şiddetli erozyona maruz kalan, orman ağaçları dikimine uygun, tarımsal yönden uygun olmayan 7. sınıf topraklardır (Anonim, 1998). Yine bu alanlarda kentin doğu yakasında da olduğu gibi yoğun yapılaşma ile toprak yapısı bozulmuş ve gün geçtikçe azalmaktadır.

#### 4.1.2. Mevcut Alan Kullanım Tipleri

Antakya kent merkezi ile çalışma alanı olan Hürriyet Caddesi ve yakın çevresinin yerleşim, ticaret ve turizm durumu mevcut alan kullanım tipleri içerisinde irdelenmiştir.

Antakya kentinin ilk kuruluş alanı Asi Nehri ile Habib-i Neccar Dağı arasındaki 'Eski Antakya' olarak adlandırılırken zaman içerisinde bu alan 'Yeni Antakya' olarak adlandırılan Asi Nehri'nin batısındaki bölgeye doğru yayılım göstermiştir.

Asi Nehri'nin doğusunda kalan bölge 'Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunca' sit alanı olarak ilan edilmiş; yerleşim dokusu kültürel, arkeolojik ve doğal değerlere göre üçe ayrılmıştır. Bu alanlar, Doğal Sit Alanı, Arkeolojik Sit Alanı ve Kentsel Sit Alanı'dır (Ünlüer, 2007).

Antakya'da ticaret Asi Nehri'nin doğusu ve batısı olarak ikiye ayrılmıştır. Doğusunda kalan ve Eski Antakya olarak adlandırılan kısımdaki ticaret alanları, Ulu Cami çevresinden başlayıp Mustafa Kemal Paşa, Fabrikalar, Nato, İstiklal Caddeleri ile sınırlanan sit alanını ve Kurtuluş caddesini içine alır. Nehrin batı kısmındaki ticaret alanları ise; Atatürk, Cumhuriyet, Fatih, Hükümet ve Kurtuluş caddeleri üzerinde bulunmaktadır. Kentteki ticaret alanları lokal bölgelerde dağınık halde bulunmaktadır.

Hükümet, Kurtuluş Caddesi üzerindeki ve sit alanı içerisindeki çoğu ticaret yerleri tarihi binalarda yer almaktadır. Özellikle Kurtuluş Caddesi'ndeki çoğu binalar zaman içerisinde tarihi kimliğini koruyamayarak yerlerini yeni beton binalara bırakmışlardır. Ancak tek yönlü taşıt trafiğine izin verilen Hükümet Caddesi'nin sağ tarafında yer alan ticaret ünitelerinin eski tarihi dokusu Rum-Ortodoks Kilisesi Vakfı tarafından restore edilerek, yolun sağ tarafındaki ticaret alanlarının eski tarihi dokusu korunmaya çalışılmaktadır.

Antakya kenti tarih boyunca birçok medeniyetlere ev sahipliği yapmış olması bakımından tam bir kültür mozaiği durumundadır. Bu durumun etkisi, tarihi ve kültürel zenginliğin yanında her mevsim turizme uygun iklimi ve üç kıtayı birbirine bağlayan E-91 karayolu üzerinde bulunması, kenti çok sayıda yerli ve yabancı turistlerin ziyaret ettiği turistik bir merkez haline getirmiştir.

Elverişli coğrafi konumu nedeniyle tarihin eski çağlarından beri yerleşim yeri olarak seçilen Antakya kentinde pek çok tarihi değere sahip yapı bulunmaktadır.

Hatay ili içerisinde bulunan önemli turizm merkezleri; Antakya Mozaik Müzesi, St.

Pierre Kilisesi, Titus Vespasyanus Tüneli, Harbiye Şelaleleri, St. Simon Manastırı, Kiliseler, Ulu Cami, Habib-i Neccar Cami, Kanuni Sultan Süleyman Cami, Hz. Hızır Ziyaretgâhı, St. Simon Stilit Manastırı, Barleam Manastırı, Katolik Kilisesi, Aziz Nikola Ortodoks Kilisesi, İtalyan Katolik Kilisesi, Maryo Hanna Kilisesi, Sokullu Külliyesi ve Cami, Beyazıt Bestami Türbesi, Şeyh Ahmet Kuseyri Cami ve Türbesi'dir.

Turizm Bakanlığı 2000 yılında ülkemizde ağırlıklı olarak Müslümanlık, Hıristiyanlık, Musevilik dinlerine ait ibadet yerlerini tanıtmak amacıyla bir proje başlatmıştır. 'İnanç Turizmi' olarak adlandırılan bu projeye yurt çapındaki turizm potansiyeli yüksek yerleşim yerlerinin yanı sıra dinler arası bir köprü vazifesi gören Antakya kenti de katılmıştır (Anonim, 1999). Bu proje kapsamında Antakya kentindeki Habib-i Neccar Türbesi, Saint Pierre Kilisesi ve Havra tören yeri olarak saptanmıştır.

Çalışma alanı ve yakın çevresi içerisinde ise Ulu Cami, Habib-i Neccar Cami, Ortodoks Kilisesi ve Katolik Kilisesi yer almaktadır.

Ulu Cami; çalışma alanı üzerinde yer almaktadır. Yapının üzerinde yapım tarihini belirten yazıt bulunmaktadır. Kanuni Sultan Süleyman döneminde yapılmış olduğu bilinmektedir. Yapı, kesme taştan yapılmıştır. Minaresi deprem sonucunda yıkılmış ve avlu içinde farklı bir yere yine kesme taş olarak yeniden yapılmıştır. İki adet bezemeli avlu giriş kapısı bulunmaktadır. Avlu döşemesi taşla kaplıdır. Avlu içerisinde bir şadırvan bulunmaktadır (Akın, Eyüpgiller; 2003).

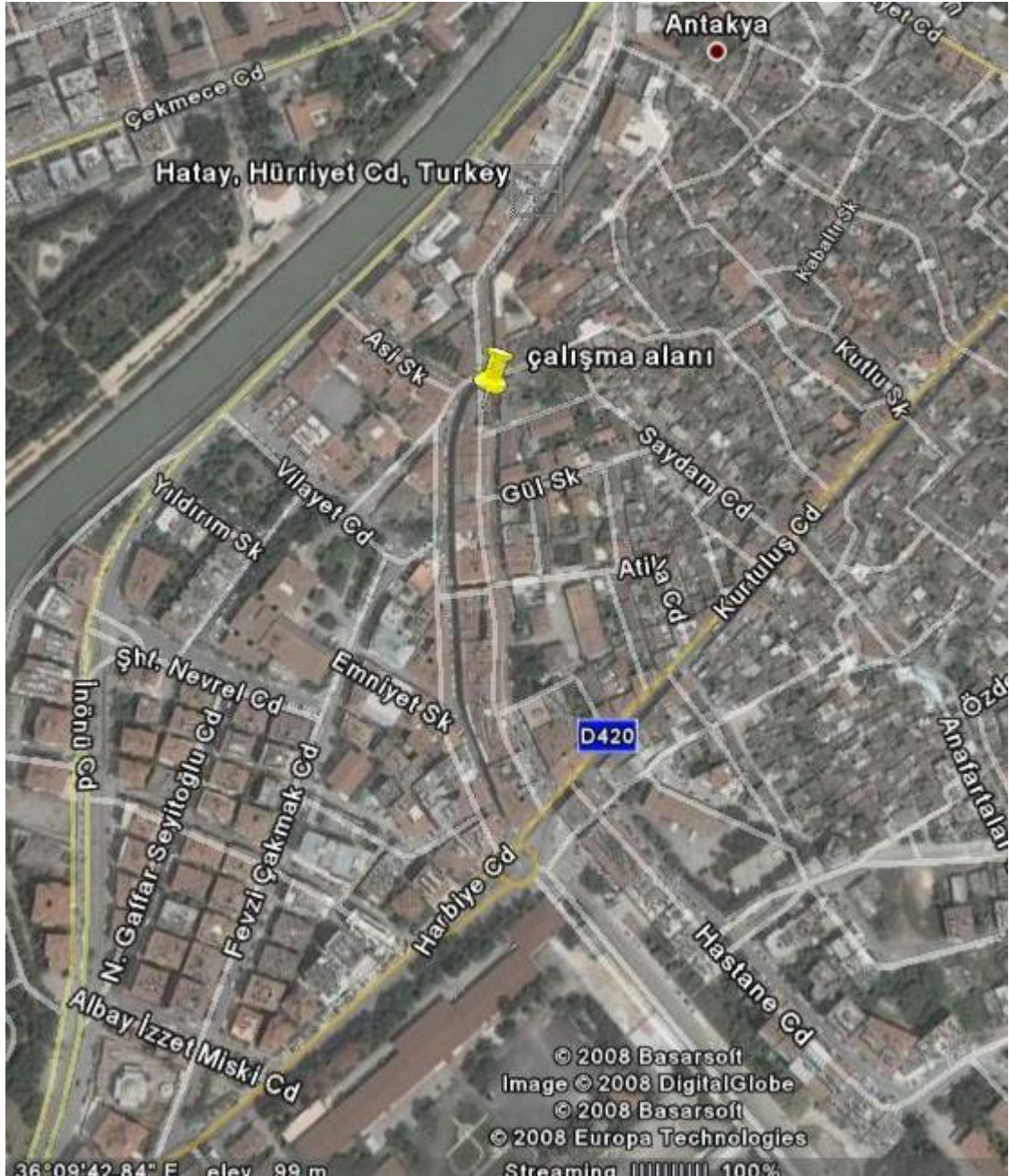
Habib-i Neccar Cami; Kurtuluş Caddesi üzerinde yer almaktadır. Şehirde yapılan ilk cami olarak bilinmektedir. Kaynaklarda Habib-i Neccar Cami önceleri bir Roma mabedi iken, daha sonra kiliseye ve İslamiyet döneminde de cami haline dönüştürüldüğü konusunda bilgiler verilmektedir. Caminin medrese duvarında, üzerinde Sultan Baybars'ın adı bulunan yazıtın varlığı, yapının Memlükler döneminden beri bir cami yeri olduğunu göstermektedir. Kapısında bulunan iki renkli taş üzerindeki 19. yy kitabesine göre yeniden yapım tarihi olarak hicri 1275 yazmaktadır. Depremlerden zarar gören cami ve minaresi birçok kez yenilenmiştir. Avluda, düşük kotta kalmış Barok tarzda şadırvan bulunmaktadır (Akın, Eyüpgiller; 2003).

Katolik Kilisesi; günümüzde halen kullanılmakta olan kilise Kurtuluş Caddesi, Kurtuluş Sokakta yer almaktadır.

## 4.2. Araştırma Alanının Tanımı ve Yayalaştırma İhtiyacı

### 4.2.1. Çalışma Alanın Genel Tanımı

Araştırma alanı olan Hürriyet Caddesi Hatay Antakya Merkez İlçesinin en hareketli yaya ve alışveriş merkezi durumundadır. Genel konum ilçe merkezinde yer almaktadır (Şekil 4.1.).



Şekil 4.1. Çalışma alanı olan Hürriyet Caddesi uydu görüntüsü (google earth)

Bu alanda tarihi binalar ve modern yapı binalar yer almaktadır. Araştırma alanı olan

Hürriyet Caddesi Antakya' nın merkezinde önemli bir yer teşkil etmektedir. Hürriyet Caddesi hareketli bir bölge olup alışveriş alanları, eczaneler, dersane gibi aktif olan yapıların yapılması ile daha da ön plana çıkmıştır. Hürriyet Caddesi Fevzi Çakmak Caddesi, İnönü Caddesi bağlantı noktası olarak tam bir merkez cadde niteliğindedir. Bundan dolayı birçok yayaya ev sahipliği etmektedir. Hürriyet Caddesi 250 – 300 m. uzunluğunda olup ortalama 9 – 10 m. genişliğindedir. Her iki yanında yaya kaldırımları bulunan cadde aynı zamanda tek yönlü motorlu araç trafik yolu olarak kullanılmaktadır. Alışveriş merkezi ve dersanelerin yapılması nedeniyle alanda taşıma kapasitesinin üzerinde bir araç trafiği ve park edilmiş araçlar bulunmaktadır. Bu alan tüm Antakya halkının ihtiyaçlarını ve diğer gereksinimlerini karşılayamamaktadır. İşleri gereği gelen yoğun insan sayısını kaldıracak potansiyele sahip değildir. Sonuç olarak yoğun yaya ve taşıt trafiğinin iç içe olması yayaların rahat alışveriş etmesini ve güvenli bir şekilde dolaşmasını engellemektedir (Şekil 4.2.).

Antakya M.Ö. 4.yy'da kurulmuş olan Antigonía adlı şehrin yerine, M.Ö. 22 Mayıs 300'de yeni bir şehir olarak kurulmuştur. Şehir 'Antakya' ismini, kurucusu olan I. Seleukos Nikator'un babasının isminden almıştır.

'Antiokheia' adını taşıyan bu şehir, Seleukos Devleti'nin merkezi olmuş ve yerleşmenin inşası sırasında yıkılan Antigonía şehrinin kalıntıları, yeni kent için malzeme olarak kullanılmıştır.

Antakya şehir planının, sokaklar kışın güneşi görecek ve yazın da Asi Nehri'nin rüzgârını alacak şekilde Xenarius tarafından çizildiği belirtilmektedir. Hellenistik Çağda kurulan birçok kentte uygulanmış olan bu düzen, belirli bir disiplin içinde birbirine dik ve paralel cadde ve sokakların meydana getirdiği yapı adalarından oluşan ızgara planıdır.

Lazkiye şehir planının da aynı olması nedeniyle, bu iki şehir uzun süre 'İkiz Şehirler' adıyla anılmıştır (Akın, Eyüpgiller; 2003).



Şekil 4.2. Hürriyet Caddesi genel görünüm

Antakya kenti ikisi Asi Nehri kenarında, birine Makedonyalıların, diğerine Suriyelilerin yerleştirildiği toplam dört mahalleden oluşmaktaydı. Kuruluşunu bu şekilde tamamlayan bu şehir, M.Ö. 64'te Roma İmparatorluğu'na katıldı ve İmparatorluğun Suriye eyaletinin başkenti oldu. Kentin Roma egemenliğine resmen girmesiyle, Antakya tarihinin altın çağı başladı. Augustus dönemindeki (İ.Ö. 31-İS 14) en önemli olay, bundan sonra her dört yılda bir burada tekrar edilecek olan olimpiyat oyunlarına başlanmasıdır. Bu imparator zamanında kent, birçok yeni toplumsal binanın inşa edilmesiyle daha mamur hale getirilmiş ve bunun sonucu olarak da nüfus artmıştır. Antakya'nın bu yüzyıldaki nüfusunun 300.000 ile 600.000 arasında bir rakam olduğu yazılmaktadır. Bu dönemin en önemli imar faaliyeti kenti boydan boya geçen iki Roma mili (bir Roma Mili=1,478 m.) uzunluğunda olduğu Malalas'tan öğrenilen, ünlü kolonadlı caddenin inşasıdır. Bu caddenin inşasından sonra, caddenin iki tarafında gelişen mahalleler sayesinde kent büyümüş ve nüfusu giderek artmıştır.

Antik kenti çevreleyen surlar Hellenistik Dönem ile Roma ve Bizans dönemlerine aittir.

Silpius Dağı'ndan Orontes Irmağı'na kadar yaklaşık 30 km. uzunluğunda olduğu bilinen surların, bugün yalnızca Habib-i Neccar Dağı'nın yamaçlarındaki bölümü ayaktaadır.

Sokullu Döneminde ise, Antakya'da imar faaliyetleri artmış ve bu dönemdeki yapıların çoğu günümüze kadar varlığını sürdürülebilmiştir.

Tanzimat ile başlayan ve Osmanlı toplumunun sosyal yapısında değişimlere neden olan batı tarzı yaşam modeli ve kent yönetimindeki yeniliklere paralel olarak kentin Harbiye tarafında Hıristiyan mahallesinin bittiği yerde bir hükümet konağının inşası ve kaza kaymakamlığı teşkilatının kurulmasından sonra XIX. yy'ın ikinci yarısından itibaren Antakya'ya memur aileleri yerleşmeye başlamıştır. Kışladan yeni inşa edilen hükümet konağına giden yol zaman içinde genişleyerek '**Saray Caddesi**' adını almış ve bu cadde üstünde inşa edilen yeni binalar ve bunların altındaki mağazalar, gazinolar ve lokantalar ile bu mahalle, Antakya'nın en modern semti haline gelmiştir. Sultan Abdülhamit'e bağlı olarak 'Hamidiye Mahallesi' adı ile bilinen bu mahallede yeni inşa edilen modern yapılar nedeni ile doğu kentlerine özgü karakterin kaybolduğunu söyleyen Weulerse, '...Avrupa stili, demir, tuğla ile inşa edilmiş, büyük açıklıklı binalar, eski Antakya stiline ihanet ediyorlar' derken, yeni oluşan bu mahalledeki yapıların, mimari karakterleri açısından yadırgandığını ifade eder (Akın, Eyüpgiller; 2003).

#### **4.2.2. Hürriyet Caddesi Yaya Bölgesi - Çevresi ve Yapısal Özellikleri**

##### **Çalışma Alanının Özellikleri**

Hürriyet Caddesi sürekli kullanılan bir cadde olduğu için artan nüfus ile daha da sıkışık duruma gelmeye başlamıştır. Çoğu mağazanın, dershanenin, bankaların, yemek yeme yerlerinin bu caddede bulunması nedeni ile bu bölge içerisinde bir bütünlük kurulması gerekmekte ve bu alanı tam olarak bölmeden tasarımı yapılmasına gerek duyulmaktadır.

Hürriyet Caddesi perakende ticaret bakımından yüksek potansiyele sahiptir. Hürriyet Caddesi üzerinde eczane merkezleri daha yoğun olarak yer almaktadır. Kesişen sokaklarda ise yine yoğun bir ticari yaşama karşın daha fazla oranda konut yer almaktadır ve ayrıca Hürriyet Caddesi üzerinde uzun yıllar öncesinden gelen 2 ve 3 kat arasında değişen tarihi binalar yer almaktadır. Otopark alanı yoktur, bundan dolayı taşıtlar yol kenarına park

Etmektedirler (Şekil 4.3.). Trafik yoğunluğu yayalar için pek kullanım alanı bırakmamakta hatta sıkıntı yaratmaktadır. Alanın kullanılabilirliğini azaltmakla beraber yayalar için tehlike arz etmektedir. Hürriyet Caddesinde hiç yeşil alan bulunmamaktadır. Günün belli saatlerinde özellikle akşamüzerleri, bayram arifelerinde, aybaşlarında vb. günlerde yoğun yaya akımı olmaktadır. En kalabalık olduğu saatlerde ise akşamüstü saat 17.00 – 19.00 arasında yaya yoğunluğu doruk noktadadır. Bu çalışma içerisinde Hürriyet Caddesi'ndeki duran ve hareket eden araç sayılarını tespit etmek amacı ile sabah (07.00-09.00); öğlen (11.30-13.30) ve akşam (17.00-19.00) olmak üzere Mayıs 2007 tarihinde bir hafta süre ile araç sayımları yapılmıştır. Elde edilen sonuçlara göre caddeden günde saatte ortalama 105 araç geçmektedir. Duran araç olarak ise saatte 25 araç park etmektedir. Yapılan gözlemler sonucunda yan sokaklarda transit trafik yoğunluğu çok fazla değildir. Buna karşın özellikle alışverişe gelenler, dükkân ve konut sahipleri bu sokakları otopark alanı olarak kullandıklarından motorlu taşıt ve yaya trafiğinin hareketi büyük ölçüde engellenmektedir. Yan sokaklarda aynı anda ortalama 50 araç park etmektedir.



Şekil 4.3. Cadde üzerinde yola park edilmiş araçların görünümü

Hürriyet Caddesi, Antakya'nın merkezinde olması nedeniyle ticari yaşam yönünden oldukça gelişmiştir. Birçok resmi binayı ve iş hanını barındıran bu cadde hem transit hem de yaya trafiği açısından oldukça yoğun bir potansiyele sahiptir.

### **Çalışma Alanındaki Mevcut Açık Yeşil Alan Durumu**

Çalışma alanının içerisinde herhangi bir kamusal açık-yeşil alan bulunmamaktadır.

### **Otopark Durumu**

Çalışma alanının konumu gereği yapıların büyük bir bölümü iş yeri ve ticaret merkezi olarak kullanılmaktadır. Bundan dolayı alanda yoğun yaya ve araç trafiği bulunmakta, bu durum yoğun otopark ihtiyacını gündeme getirmektedir. Otopark ihtiyacı çalışma alanında fazlasıyla hissedilmektedir. Çalışma alanında bulunan tüm açık alanlar otopark olarak kullanılmakta bu da hem yayalara zorluk ve engel oluşturmakta hem de görüntü kirliliği yaratmaktadır.

Bugün Antakya da gelişen; kentleşme ile çeşitli nedenlerle oluşan hızlı nüfus artışı nedeniyle toplu taşıma sorunu gittikçe artmakta ve buna bağlı olarak da trafiğe kayıtlı özel oto, belediyeye ait toplu taşıma araçları ve özel servis otobüslerinin sayılarında gittikçe artış olmaktadır. 1970'lerden sonra gelişen yerli otomobil sanayi ile özel otomobil sahipliğindeki önemli artış, kentsel ulaşım ve tanımı önemli ölçüde etkilenmiştir. 1970–80 arasındaki 10 yıllık sürede, trafiğe kayıtlı araç sayısı yaklaşık üç kat artarken, özel otomobil sayısı beş kat artış göstermiştir. 1970 de özel otomobil için 59 kişi/araç olan araç başına kişi sayısı, toplam araç sayısı için 19 kişi/araç olarak bulunurken, 1975 de özel otomobil için 33 kişi/araç, tüm araç toplamı için 14 kişi/araç, 1980 de ise 22 kişi/araç ve 11 kişi/araç olarak bulunmaktadır. Ancak 1973 lü yıllarda gözlenen enerji ile özel otomobil sayısının artış hızını düşürmüştür. 1975–80 arasında ekonomik bunalımda eklenince 59 kişi/araç tan 33 kişi/araç, oradan da 22 kişi/araç'a inen oransal değer 1975–80 arasında yavaşladığı görülmektedir. Ticari araçlardaki plaka sınırlaması nedeniyle belirli bir artış gözlenmemiştir. Taksi sayılarında 1973 e kadar gözlenen artış sonunda enerji darlığı ve ekonomik bunalımlar sonucu giderek oransal bir düşme gözlenmiştir. Buna karşılık otobüs sayılarındaki artış oransal olarak da kendini göstermiştir.

### **Çalışma Alanı Yayalaştırma Çalışmalarını Engelleyici Faktörler**

Bu tür uygulamalarda ortaya çıkacak bir takım engeller ve sorumluluklar vardır. Bunların başında yasalar gelmektedir. 2913 Sayılı 13.10.1983 tarihle Karayolları Trafik Kanunu'na göre;

Madde 1- Bu kanunun amacı, karayollarında can ve mal güvenliği yönünde trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda önlemleri belirlemektir.

Madde 10- Belediyelerin trafikle ilgili görev ve yetkileri şunlardır;

Mahalli trafik zabıtası ile işbirliği yapılarak: Şehir içi karayolları yapısını, trafik düzen ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmak. İlçe ve İl Trafik Komisyonlarının aldığı kararlara uygun olarak trafik düzenlemeleriyle ilgili şehir içi trafik akım programları yapmak, gerekli görülen yol ve kavşakları düzenlemek, sinyalizasyon yapmak ve işaretlemek.

Açık ve kapalı park yerleri, alt ve üst geçitler yaptırmak, açtırmak, trafik düzen ve güvenliği ile ilgili her çeşit işaretlerin yapılmasını ve yerlerine konulmasını, yer işaretlemelerinin çizilmesini ve devamlılığını sağlamak. Şehir içi yollarda her türlü yapım, onarım ve alt yapı tesisleri çalışmalarında, trafik düzen ve güvenliğini sağlayacak önlemler almak, aldırarak ve denetlemek

- a) Çocuk trafik eğitim parkları yapmak ve yapılmasına izin vermek
- b) Yetkili birimlerince veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, alt yapı ve yolun fiziksel yapı ile işaretlemeye dayalı kaza nedenleri göz önünde bulundurularak gerekli önlemleri almak.
- c) Sürücü eğitim tesisleri yapmak veya yapılmasına izin vermek
- d) Şehir içi karayolu yapısında trafik için tehlike teşkil edecek muvakkat veya sabit engelleri gündüz ve gece kolayca görülebilecek şekilde işaretlemektir.

İl Merkezlerinde ve İçişleri Bakanlığının tespit edeceği belediye teşkilatı bulunan diğer yerlerde belediye başkanlıklarınca trafik hizmet birimleri kurulur ve yukarıdaki görevler bu birimler eliyle yürütülür.

Madde 12- İl ve İlçe Trafik Komisyonlarının kuruluş, görev ve yetkileri:

Bu kanun hükümlerinin uygulanmasında mahalli ihtiyaç ve şartlara göre; trafik güvenliğini ve düzenini sağlamak amacı ile valinin veya vali yardımcısının başkanlığında; garnizon komutanlığı, il jandarma alay komutanlığı, emniyet, trafik, karayolları, ulaştırma il imar müdürlüğü kuruluşlarının ve il belediyeleri ile gerektiğinde mahalle şoförler ve

otomobilciler derneğinin birer teknik veya uzman temsilcisinden oluşan “ İl Trafik Komisyonu ”.

İlçelerde de trafik güvenliği ve düzeni ile ilgin ön karar almak üzere kaymakam başkanlığında, belediye başkanı, ilçe jandarma birlik komutanı ile emniyet amiri veya komiseri varsa ilçe trafik birim amirinden oluşan ilçe trafik komisyonu kurulur.

İlçe Trafik Komisyonunun kararları İl Trafik Komisyonunca incelenip vali tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

Belediye sınırları içinde;

Karayollarında gerekli durum ve yerlerde, en çok ve en az hız limitine göre yeniden hız sınırlarını belirlemek; karayollarının bir kısmının veya tamamının yoldan faydalananların bir kısmına veya taşıta kapatılmasına, park edilecek yerler ile zaman ve süresini, araçların geliş ve gidiş yolların, yolların konulacak trafik işaretlerinin yerlerinin belirtilmesine karar vermek;

Karayolu taşımacılığına ilişkin, mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere belediyelerce trafik düzeni ve güvenliği yönünden zorunlu görülerek teklif edilmesi halinde, ticari amaçla çalıştırılacak yolcu taşıtlarının çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirtmek;

Yapı ve tesislerle ilgili 18. Madde gereğince belediyelerden gelen teklifleri, trafik güvenliği yönünden inceleyerek karar vermek.

Bu kanunla ve bu kanun gereğince çıkarılan yönetmeliklere göre görev verilen diğer konularda karar vermek.

Madde 13- Karayolunun yapım ve bakımı ile görevli ve sorumlu bütün kuruluşlar; karayolu yapısını, trafik güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmakla yükümlüdürler.

Çeşitli kişi, kurum ve kuruluşlar, karayolu yapısında yapacakları ve esasları yönetmelikte belirtilen çalışmalarda:

Yolun yapım ve bakımı ile görevli kuruluştan izin almak;

Çalışmaları, gerekli önlemleri alarak, aldırarak ve devamlılığını sağlayarak, trafik akımını ve güvenliğini bozmayacak tarzda yapmak;

Zorunlu nedenlerle oluşa gelen arıza, engel ve benzerlerini en kısa zamanda ortadan kaldırarak karayolunu kullananlara araçlara zarar vermeyecek duruma getirmek;

Şehir içi karayolu kenarında çeşitli tesislerin yapımı süresince; kaldırımlarda, tünel, tünel aydınlatması ve benzerlerini yaparak güvenli geçiş sağlamak ve yaya yolların trafiğe

açık bulundurmak zorundadırlar.

Bir de halkın psikolojik tepkisi vardır. Yaya bölgelerinin daha çok gelişimini tamamlamış, belli bir düzeye gelmiş, belediye hizmetleri yönünde hiçbir sorunu olmayan yani zengin muhitlerde oluşturulma düşüncesi, fazla gelişmemiş, alt yapı sorunu yeterince karşılanmayan kent bölümlerinde bulunan halkın tepkisine yol açmaktadır.

Çalışma alanı olan Hürriyet Caddesi için daha önce de yayalaştırma planları uygulanmak istenmiş ancak ödenek yetersizliği ve çözümlenemeyen otopark sorunu sebebiyle gerçekleştirilememiştir.

### **Hürriyet Caddesi Yayalaştırılmasını Biçimlendiren Fiziksel özellikler;**

Yaya açısından fiziksel çevreyi iki gruba ayırabilmekteyiz:

- Doğal çevre
- Yapay çevre

Yapay çevreye isteklere göre biçim verilebilmektedir. Ağaç, çiçeklik, çiçek saksıları gibi doğal öğeler; döşeme kaplamaları, aydınlatma öğeleri, bilgi iletişim panoları, satış büfeleri, telefon kabinleri, yapıtlar, yontular, kent mobilyaları; önemle ele alınması gerekli öğeler olarak görülmektedir.

Hürriyet Caddesi boyunca oturma elemanı, çöp kutusu, bilgilendirme yazıları&işaretleri, panolar, telefon kabinleri gibi yayaların sık kullandığı donatı elemanları bulunmamaktadır. Özellikle oturma elemanlarının olmayışı gezinti amaçlı gelen kişileri yorulduklarında dinlenmek için kafeterya ya da pastane vb. yerlere oturmaya ya da caddeyi terk etmeye mecbur bırakmaktadır. Ayrıca ağaç, çiçek parteri ve yeşil alan gibi canlı materyali oluşturan öğeler bulunmadığı için çalışma alanı oldukça soğuk görünmektedir. Caddede bulunan zemin döşemelerinde bozulmalar ve yıpranmalar görülmektedir.

Hürriyet Caddesi merkezi bir yer olmasından dolayı birçok kullanıcıyı buraya çekmektedir. Fakat cadde üzerinde hiçbir bilgilendirme panosu ve levha bulunmamaktadır.

Ayrıca cadde üzerinde bulunan seyyar satıcılar görüntü kirliliği oluşturmaktadır (Şekil 4.4.).



Şekil 4.4. Cadde üzerinde bulunan seyyar satıcıların görünümü

Yayanın fiziksel ölçüleri, hareketi vb. özellikleri mekânı düzenlemede sınırlar ortaya koymaktadır. Yayanın hareketini uzaklıklar sınırlandırmaktadır. 500 m. uzaklığa %80 oranında yaya olarak yürünebilmekte, uzaklık arttıkça bu oran azalmaktadır.

Hürriyet Caddesi ortalama 10-11 m. genişliğinde, yol üzerindeki düzensiz otoparklar yolu daraltmaktadır. Hürriyet Caddesi konumu itibariyle de yaya geçişine izin veren ve caddeyi dik kesen birçok sokak ile kesişmektedir. Bu nedenle caddenin ikiden daha fazla girişi olmaktadır.

#### **Duyusal özellikler;**

Yayanın çeşitli duyuları özellikle görme ve işitme yaya yolunun biçimlenişinde önemle ele alınması gerekmektedir. Yaya çevresini her yönde gözlemektedir. Yaya, gün boyunca, normal olarak, dikeyde 30°, yatayda 60° açı içinde kalan alanı görmektedir.

Görme özelliklerinde, işitme ve algılamanın da göz önüne alındığı, yayalar için aşağıdaki uzaklık sınırları bulunmuştur:

- Konuşan iki kişi arasındaki maksimum uzaklık: 2.10–3.60 m.
- Bireysel ilişkinin kesildiği uzaklık: 9.00 m.
- Yüzün anlamını kavrayabilmek için maksimum uzaklık: 12.00 m.

- Yüzü tanıyabilmek için maksimum uzaklık: 24.00 m.
- Herhangi bir eylemi ayırabilmek için maksimum uzaklık:135,00 m.

İnsanın konforunu bozan gürültü yanında, kuş sesi, ağaç sesi, su sesi, müzik tüm yaşamı etkilemektedir. Özellikle yayaları taşıtlardan ayırmada, taşıtların yaptığı gürültü etkili olmuştur. Bu nedenle, gürültü denetimi yaya yolu düzenlenerek yayaları taşıtlardan ayırarak sağlanmaktadır. Yaya alanlarında sessizliği sağlamak amacıyla gürültüyü emici ağaçlıklı alanlar düzenlenmekte, yankılanmayı önleyici, ses emici malzemelerden de yararlanılmaktadır (Kuntay, 1994).

Hürriyet Caddesi üzerindeki yayalar araç trafiğinden dolayı hem gürültü hem de hava kirliliğine maruz kalmaktadırlar. Yol boyunca uzanan ve yer bulamadıklarında yaya mekânını işgal eden araçlar görüntü kirliliğine yol açarken aynı zamanda yayaların yürüyüşünü engellemektedir. Nitekim bunları yayalar yapılan anketlerde dile getirmiştir.

### **Psikolojik özellikler;**

Fiziksel mekân psikolojik açıdan süzgeçten geçtikten sonra algılanmaktadır. Fiziksel psikoloji açısından yaya mekânının kullanım, konfor, güvenlik ve estetik olarak dört özelliğini belirleyebiliriz. Yayanın hareketini kolaylaştıran yollar aranmaktadır. Dik kesin köşeli olmayan yollar yaya hareketini kolaylaştırmaktadır. Yolun aynı yükseltide olması, enerji kullanımını en aza indirmektedir. %7-8 eğimi aşmayan yollarda dolaşmak gerekmektedir. Merdivenler ise dolaşmayı güçleştiren, engelleyen bir öge olmaktadır. Özellikle çocukların, yaşlıların, güçsüzlerin de yaya mekânını paylaştığı düşünülürse, yükselti arasında geçişlerin rampalarla sağlanması gerekmektedir.

Hürriyet Caddesi'nin yaya kaldırımlarının konfor, güvenlik ve estetik açıdan kullanışlı olmadığını rahatlıkla söyleyebiliriz. Yaya kaldırımlarında bazı bölümlerde sağlıklı fiziksel yapıdaki yayalar bile zaman zaman zorlanmakta iken; kaldırımlar arası merdivenler yüksek ve dar olup, çıkışlarda gerek bedensel özürülüler gerekse bebek arabalarını iten ebeveynlerin zorlanmaktadır (Şekil 4.5.).



Şekil 4.5. Caddede bulunan dar ve yüksek merdivenlerden bir görüntü

### 4.3. Anket Sonuçları

Saray Caddesi kullanıcılarının özellikleri ve isteklerinin değerlendirilmesi amacıyla 2 tip anket uygulanmıştır. Bu anketler değişik grup kullanıcıyı 2 hedef olarak düzenlenmiştir:

- Saray Caddesi'ni kullanan yayalar,
- Ticaret yapan kullanıcılar (esnaf)

Anket soruları Ek 1 ve Ek 2'de sunulmuştur.

#### **Hürriyet Caddesi'ni Kullananların İstek ve Özelliklerinin Belirlenmesi;**

Anket çalışması yapılan kişilerin yaş grupları, %45'i 20-30 kişi, %35'i 30-40 kişi, %20'si 40 yaş ve üstü yaş gruplarından oluşmaktadır. Çalışma yapılan kişilerin %35'ini kadınlar, %65'ini erkekler oluşturmaktadır ve caddeyi kullananların eğitim durumu aşağıdaki Çizelge 4.1. deki gibi gösterilmektedir.

Çizelge 4.1. Hürriyet Caddesi'ni kullananların eğitim durumu

İlkokul	%2
Ortaokul	%8
Lise	%20
Üniversite	%70

Caddenin yayalaştırılmasının caddeyi kullananlara sağlayacağı imkânlar Çizelge 4.2.'de ve Şekil 4.6.'de gösterilmektedir;

Çizelge 4.2. Caddenin yayalaştırılmasının kullanıcılara sağlayacağı imkânlar

Daha rahat alışveriş imkânı	%25
Daha güvenli dolaşma imkânı	%24
Hava kirliliği ve gürültü azalması	%17
Otopark ve ulaşım sorununun artması	%18
Yaya dolaşım özgürlüğü	%16

## Cadde yayalaştırma avantajları



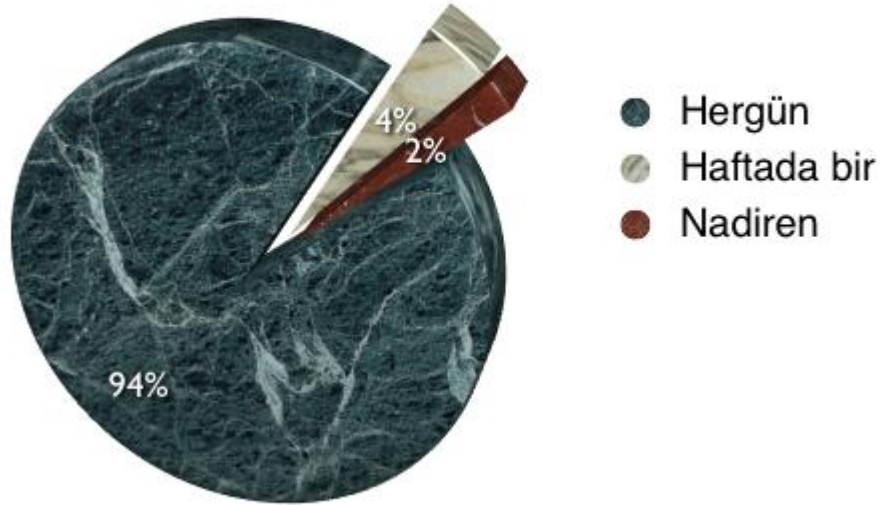
Şekil 4.6. Cadde yayalaştırma avantajları grafiği

Kullanıcıların caddeyi kullanma sıklığı Çizelge 4.3.'de ve Şekil 4.7.'de gösterilmektedir;

Çizelge 4.3. Kullanıcıların caddeyi kullanma sıklığı

Her gün	%94
Haftada bir	%4
Nadiren	%2

### Caddeyi kullanma sıklığı



Şekil 4.7. Kullanıcıların caddeyi kullanma sıklığı grafiği

Kullanıcıların yayalaştırmadan sonra caddeyi kullanma sıklığında fark olup olmayacağı Çizelge 4.4.'te gösterilmektedir;

Çizelge 4.4. Yayalaştırma sonrası caddeyi kullanma sıklığında farklılık

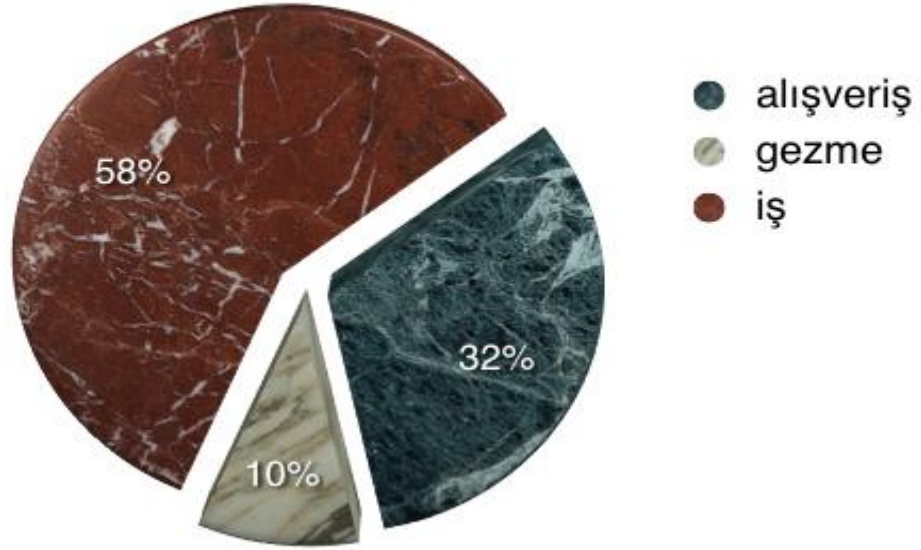
Evvet	%65
Hayır	%35

Kullanıcıların caddeyi kullanma amaçları Çizelge 4.5.'te ve Şekil 4.8.'de gösterilmektedir;

Çizelge 4.5. Yayaların caddeyi kullanma amaçları

İş	%58
Alışveriş	%33
Gezme	%9

### Caddeyi kullanma amacı



Şekil 4.8. Yayaların caddeyi kullanma amaçları grafiği

Kullanıcıların caddeyi oturma, dinlenme ve gezme amacıyla kullanıp kullanmaması Çizelge 4.6.'da gösterilmektedir;

Çizelge 4.6. Yayaların caddeyi oturma, dinlenme ve gezme amacıyla kullanması

Evet	%85
Hayır	%15

Yanıt ‘evet’ ise kullanılan yerler Çizelge 4.7.’de gösterilmektedir;

Çizelge 4.7. Evet cevabı veren yayaların caddede kullandığı yerler

Kafe, lokanta gibi kapalı yerler	%20
Cadde üzerinde buluşma noktaları	%5
Dükkân önleri	%75

Kullanıcıların caddede görmek istedikleri yenilikler Çizelge 4.8.’de gösterilmektedir;

Çizelge 4.8. Kullanıcıların caddede görmek istedikleri yenilikler

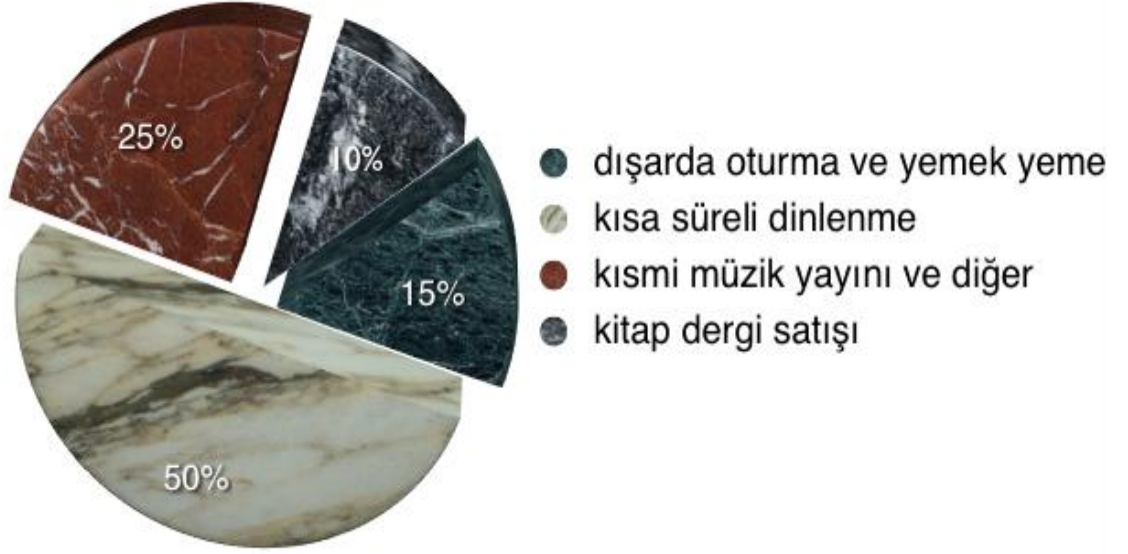
Ek aydınlatma	%0
Oturma bankları	%20
Ağaç ve bitki	%50
Peyzaj düzenlemeleri	%30

Kullanıcıların cadde üzerinde olmasını istedikleri farklı öğeler Çizelge 4.9.’da ve Şekil 4.9.’de gösterilmektedir;

Çizelge 4.9. Kullanıcıların istediği farklı öğeler

Dışarıda oturma ve yemek yeme	%15
Kısa süreli dinlenme	%50
Kitap dergi satışı	%10
Kısmi müzik yayını ve diğer	%25

## Caddede olması istenenler



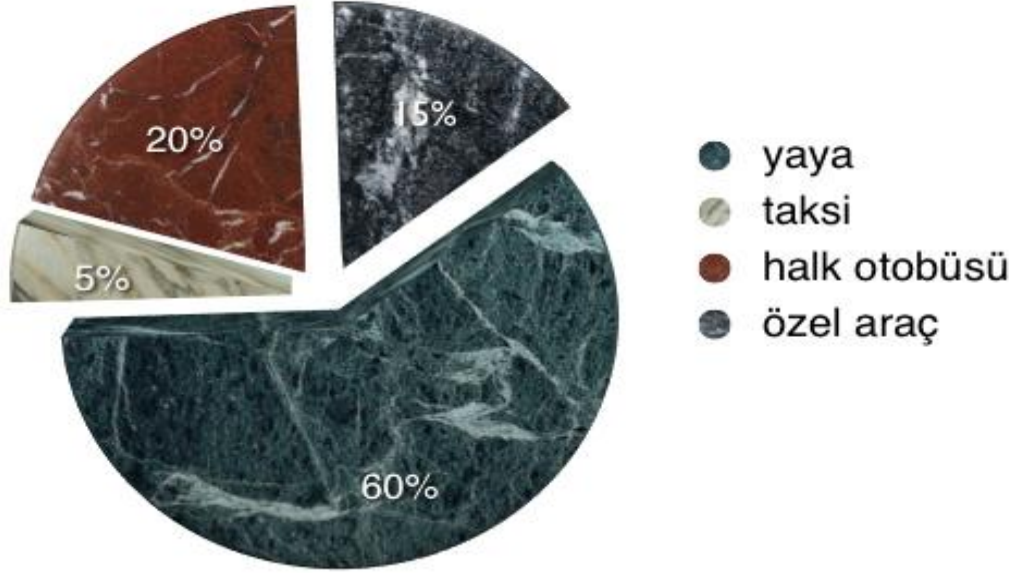
Şekil 4.9. Kullanıcılar tarafından cadde üzerinde olması istenen farklılıklar grafiği

Kullanıcıların caddeye ulaşım şekli Çizelge 4.10.'da ve Şekil 4.10.'te gösterilmektedir;

Çizelge 4.10. Kullanıcıların caddeye ulaşım şekli

Özel araç	%15
Taksi	%0
Halk otobüsü	%25
Yaya	%60

## Caddeye ulaşım şekli



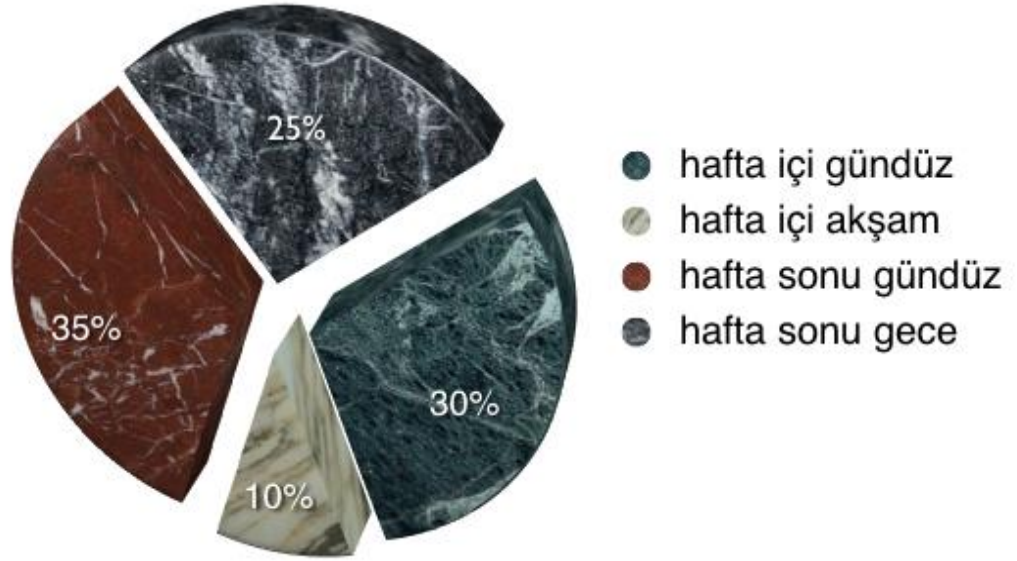
Şekil 4.10. Kullanıcıların caddeye ulaşım şekil grafiği

Kullanıcıların caddeyi kullanma zamanları Çizelge 4.11.'de ve Şekil 4.11.'da gösterilmektedir;

Çizelge 4.11. Kullanıcıların caddeyi kullanma zamanları

Hafta içi gündüz	%30
Hafta içi akşam	%10
Hafta sonu gündüz	%35
Hafta sonu akşam	%25

## Caddeyi kullanma zamanları



Şekil 4.11. Kullanıcıların caddeyi kullanma zamanları grafiği

Caddede herhangi bir düzenleme yapıldığı takdirde kullanım tercih zamanı Çizelge 4.12.'da gösterilmektedir;

Çizelge 4.12. Caddede düzenleme sonrası kullanım tercih zamanı

Sabah	%5
Öğleden sonra	%10
Akşam	%85

Cadde üzerinde ticaret yapan kullanıcıların yaptıkları iş türü Çizelge 4.13.'de ve Şekil 4.12.'de gösterilmektedir;

Çizelge 4.13. Caddede bulunan esnafın iş türü

Banka	%1
Ayakkabı	%5
Kırtasiye	%5
Gıda	%9
Sağlık ve optik vs.	%10
Kuyumcu ve diğer	%15
Tekstil	%20
Restaurant	%35

## Yapılan işin türü



Şekil 4.12. Caddede bulunan esnafın iş türü grafiği

Cadde üzerinde ticaret yapan esnafın dükkânlarının bulunduğu yerden memnun olup olmadıkları %90 evet, %10 hayır şeklinde belirtilmektedir.

Yayalaştırma sonucunda müşteri oranında ve satışlarda olacak değişiklik konusunda esnafın görüşü %80 artar, %10 azalır, %10 değişmez şeklinde olmaktadır.

Cadde üzerinde ticaret yapan esnafın %90'ı nakliyat, boşaltma ve park yeri konularında sıkıntı yaşamakta; %10'u ise yaşamamaktadır.

Yapılan anket çalışması sonuçlarına göre; Hürriyet Caddesi kullanıcıları genel olarak caddenin yayalaştırılmasını istemekte ve caddeye uygun, yayalara hitap edecek, rahat ve güvenli bir dolaşma ve alışveriş ortamı sağlayacak, estetik görünümüne sahip ve peyzaj düzenlemesi yapılmış bir cadde beklentisi içinde olduklarını belirtmektedirler.

Yayalaştırma isteme nedenleri ise şöyle sıralanmaktadır:

- Daha ferah bir mekân olur;
- Daha rahat, sakin ve huzur verici olur;
- Yürüyüş rahatlığı sağlar;
- Gürültüden arınır;
- Egzoz ve hava kirliliğinden uzaklaşır;

Hürriyet Caddesi esnafının büyük kısmı yayalaştırma taraftarı iken bir kısmı da istememektedir.

Caddenin trafiğe kapatılmasıyla popülaritesini kaybedeceğini belirten esnaf şu nedenleri ileri sürmektedirler:

- Daha az kişi gelir,
- Arabalı müşterimiz azalır,
- Çok katlı otopark olsaydı olabilirdi ama yok yorumunu yapmıştır.

Yayalaştırma taraftarı olan esnaf ise; yolun trafiğe kapatılması halinde; daha fazla yayanın caddeye gelmesi nedeniyle satışlarında artış olacağını dile getirmektedir.

Sonuç olarak hem esnafın hem de yayaların çoğunluğuna göre caddede kent donatı elemanları yetersizdir. Yayalaştırıldığı takdirde yapılan düzenlemeler doğrultusunda stres atmak için gezinti ve yürüyüş alanlarının oluşturulması; oturma ve dinlenme mekânlarının oluşturulması; insanlara rahat ve huzurlu bir yaşam alanı sunma imkânı sağlayacaktır.

#### **4.4. Araştırma Alanına Ait Öneri Tasarım Çalışmaları**

Tarihi bakımdan oldukça zengin mirasa sahip olan Antakya Kenti'nde yer alan ve çalışma alanı olan Hürriyet Caddesi 'Kentsel Sit Alanı' na dâhil olmakla birlikte; sınırları dâhilinde geçmişten günümüze elçilik eden tarihi binalar ve kiliseler bulundurmaktadır. Bu yapılar her ne kadar günümüzde mevcutsa da gün geçtikçe gerçek niteliklerini kaybetmektedirler ve deforme olmaktadır.

Gerek konumu gerekse barındırdığı tarihi yapılardan dolayı çalışma alanı olan Hürriyet Caddesi hak ettiği değeri bulamamaktadır. Her geçen gün biraz daha yıpranmakta ve karmaşık bir hal almaktadır. Bu amaçla analizler doğrultusunda sorunun çözümüne yönelik bir çalışma yapılması ve öneri olarak tasarım projeleri sunulması bu çalışmanın amacı olmuştur.

Sunulması düşünülen öneri projelerinin temel amacı ise tarihi ve kültürel değerlerin korunarak; caddenin kısmi zamanlı yayalaştırılması ve araç trafiğine kapatılmasını sağlamaktır. Bu amaçla tasarlanması düşünülen projelerden önce; caddeyi kullanan yayalarla yapılan anket çalışmalarına göre halkın istekleri doğrultusunda çözüm önerileri getirilmeye çalışılmıştır. Uygulanan anket sonuçlarına göre; yayaların en çok rahatsızlık duyduğu çevresel etmenlerin başında gürültü, hava kirliliği ve düzensizlikten kaynaklanan görsel karmaşa olduğu sonucuna varılmıştır. Ayrıca yaya bölgelerinde halkın en çok oturma elemanları ve

kentsel donatı öğelerine; bitkisel materyallere; estetik açıdan güzel, rahatlatıcı ve dinlendirici ortamlara ihtiyaç duydukları tespit edilmiştir.

Bu kapsamda öneri olarak kullanıcıların ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte; tarihi dokuyu koruyacak şekilde tasarlanmış iki adet kısmi zamanlı yayalaştırma projeleri sunulmuştur.

Tarihi açıdan büyük önem taşıyan Hürriyet Caddesi antik kent Antakya'nın tarihi ticaret merkezi konumunda olması itibariyle çeşitli dönemlerin birikimlerini günümüze taşıyan bir köprü görevi görmektedir. Ancak yapılan analizlerde caddenin çeşitli etkilerden dolayı gittikçe tarihi özelliğini yitirdiği görülmüştür. Bu nedenle zengin, kültürel değerlerin bir an önce korunması, bu alana ait turistik çekimin arttırılması ve alanın tüm kent sakinleri tarafından kullanılabilir kültürel bir ortam haline dönüştürülmesi açısından önceliğin bu projeye verilmesi düşünülmüştür.

### **Sorunun Tanımlanması**

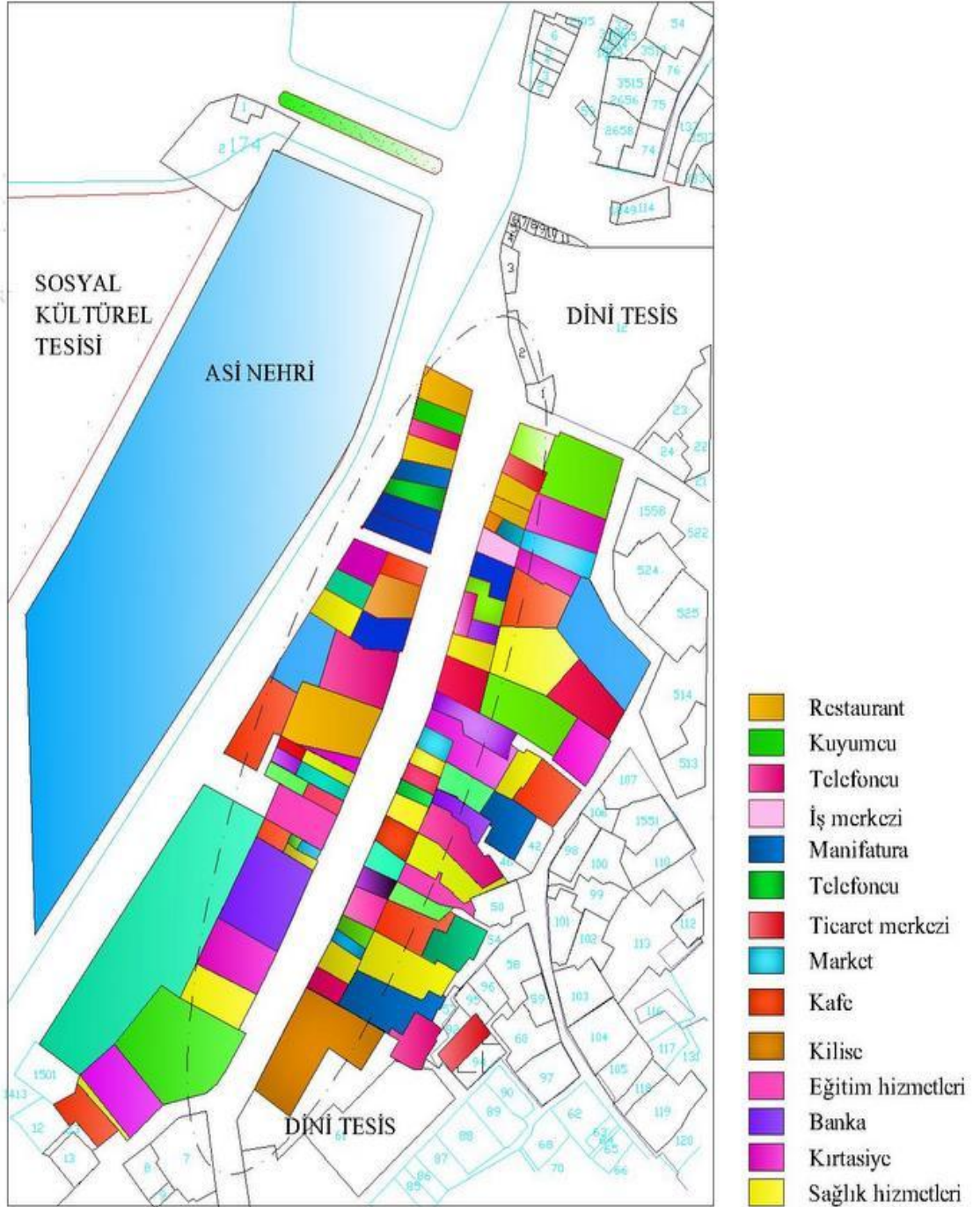
Caddeye ait problemin çözümü için öncelikle problemin net bir şekilde tanımlanması bunun için de çalışma alanının ayrıntılı biçimde analiz edilmesi gerekmektedir. Bu amaçla caddeye ilişkin analizler yapılmıştır. Yapılan analizlerden bazıları Şekil 4.13.' de ve Şekil 4.14.'te gösterilmektedir.

### **Tasarım İlkeleri ve Kararlar**

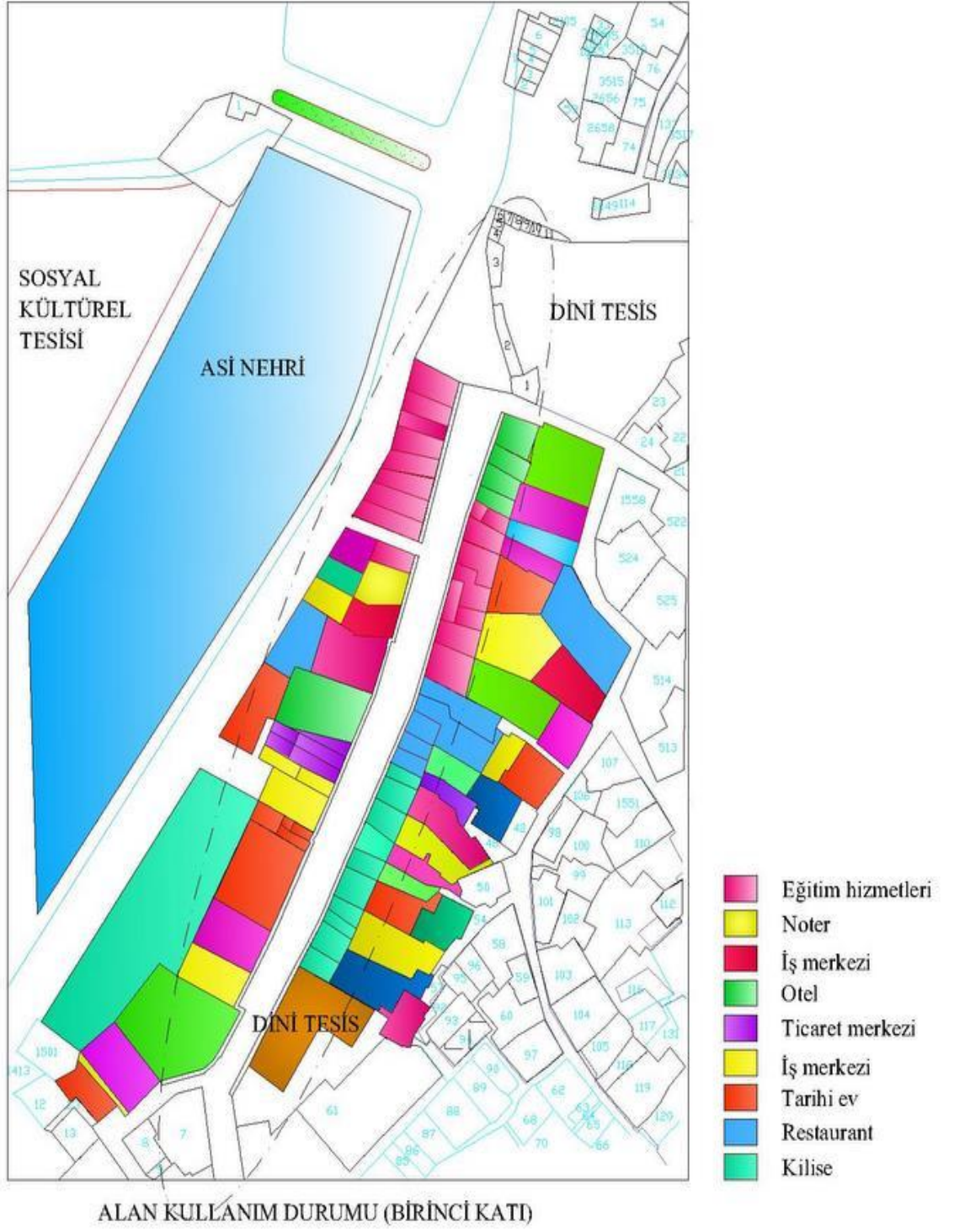
Hürriyet Caddesi kısmi yayalaştırma projesinin temel ilke ve kararları şöyledir:

- Alanın tarihi kent dokusuyla uyumlu tasarım öğeleri kullanmak dikkat edilmesi gereken ilk koşul olarak görülmektedir.
- Alanı kent halkı için ortak yaşam mekânı haline getirecek şekilde ve turistik potansiyeli arttıracak nitelikte tasarlamak ikinci önemli unsur olmaktadır.

- Cadde içerisinde bulunmayan yeşil öge ve su gösterimlerine hâkim bir tasarım yapmaya çalışılmaktadır.
- Caddede ihtiyaç duyulan kent donatı elemanlarına tasarımda yer verilmesine dikkat edilmektedir.



Şekil 4.13. Alan kullanım durumu (zemin kat)



Şekil 4.14. Alan kullanım durumu (birinci kat)

## **Çözüm İlişkin Öneriler**

Yayalaştırma alanına meydandan giriş verilmiştir. Yayalaştırılan hat boyunca yeşil doku ve su vurgu noktası olarak kullanılmıştır. Ayrıca bu hat doğrultusunda tarihi dönemi yansıtan sütunlar kullanılmaya çalışılmıştır.

Yayalaştırma alanı halkın rahatça dolaşabileceği, güvenli, huzurlu bir ortamda hissedebilecekleri şekilde tasarlanmıştır.

Alana Silahlı Kuvvetler Caddesi ve Ortodoks Kilisesi doğrultusunda ikinci bir giriş daha verilmiştir. Bu ana girişlerin dışında caddenin, İnönü caddesiyle kesiştiği noktalarda ara girişler verilmiştir.

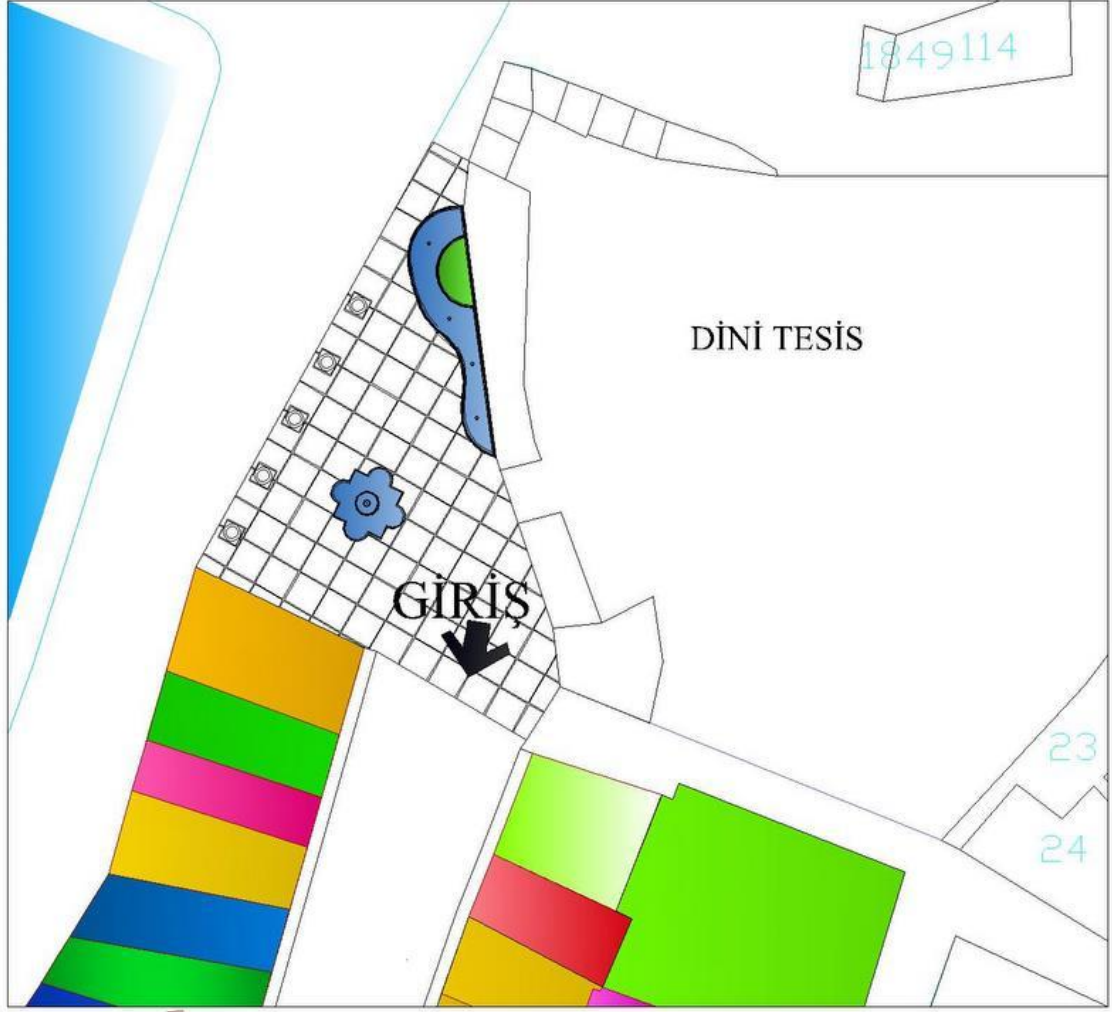
## **Projenin Alt başlıkları**

### **Yayalaştırma Alanına Açılan Meydan Tasarımı**

Hürriyet Caddesi ile İnönü Caddesinin kesişme noktasında tasarlanması düşünülmüş meydan; yayalaştırılan alana doğru en önemli giriş kapılarından biri olacaktır. Bu meydan ile İnönü Caddesi arasında kalan bantta (Roma tipi) sütunlar dikilmesi düşünülmüştür. Meydanın Ulu Cami sınırı ile kesiştiği noktada kemerli bir duvar tasarlanmıştır. Kemerli altında kalan alanda tasarlanan havuz fiskiyelerle ve yeşil alanla zenginleştirilmiştir. Ayrıca meydanın ortasında geometrik şekillerde tasarlanan ayrı bir süs havuzu bulunmaktadır. Bu havuz da meydana hareket katmaktadır (Şekil.4.15. Meydan Tasarım Projesi).

### **Yayalaştırılan Alanın Tasarımı**

Yayalaştırma alanına biri tasarımı yapılan meydandan, diğeri Ortodoks Kilisesinin bulunduğu hattan olmak üzere iki ana giriş verilmesi düşünülmüştür. Ayrıca yaya geçişine izin verilen ve paralel caddelerle dik kesişen sokaklardan da ara geçişler verilmiştir. Alana meydan tarafından girişler, Helenistik Çağ'ı yansıtan heybetli, süslü ve kemerli bir giriş kapısı ile sağlanması düşünülmüştür. Bunu takiben kaldırım kenarlarına her on metrede bir tarihi Roma dönemini simgeleyen sütunlar kullanılması amaçlanmıştır.



Şekil 4.15. Meydan tasarım projesi

Yayalaştırma alanına meydana girişte dönemin göstergesi olan mozaik desenli zemin döşemesi kullanılması düşünülmüştür. Alan genelinde halkın talepleri doğrultusunda alışveriş sonrasında dinlenebilmeleri için kent donatı öğeleri olarak oturma elemanları, pergoleler ve ağaç altı oturma birimleri kullanılmıştır.

Ayrıca caddede gezerken kendilerini huzurlu, ferah ve rahat hissedebilmeleri için dinlendirici etkisi olan suyun baskın ve vurgulayıcı tasarım öğesi olarak kullanılması düşünülmüştür.

Oluşturulan yeşil alanlarla havuzlar bütünleştirilmiş ve görsellik bakımından estetik bir odak noktası oluşturulması amaçlanmıştır.

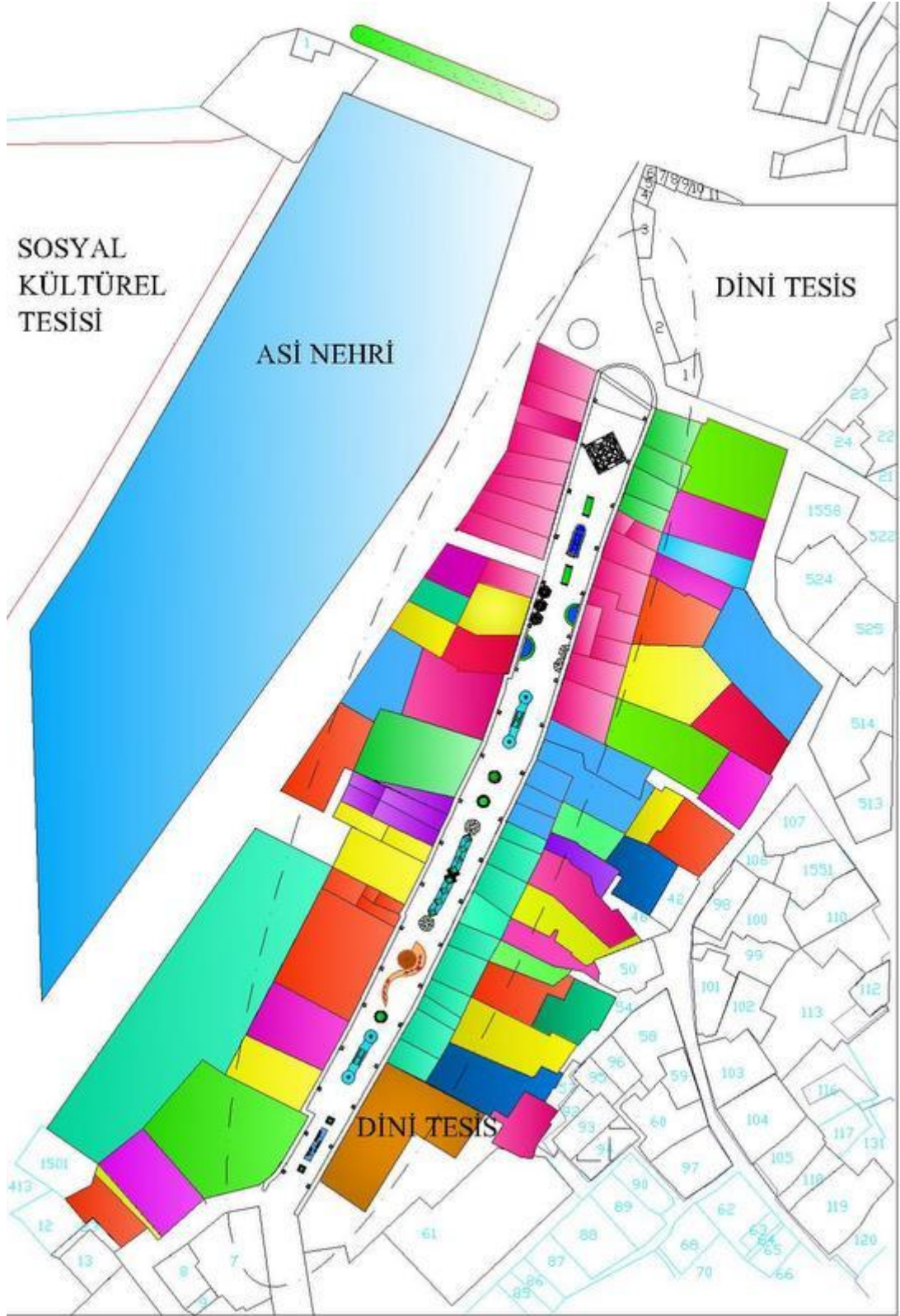
Yer yer sütunlar arasında kemerler oluşturulmuş ve bu kemerlerden şelale tarzı su akışı sağlanması ve akan suyun yeşil kuşakla çevrelenmiş yuvarlak öbeklerde toplanması tasarlanmıştır.

Genel olarak bakıldığında kentin geçmiş kültürünün mimari ve sanat öğeleri yeniden canlandırılmaya çalışılmış bunu yaparken de günümüzle bağlantı kurulmasını sağlayacak tasarım elemanları kullanılmıştır (Şekil.4.16. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi).

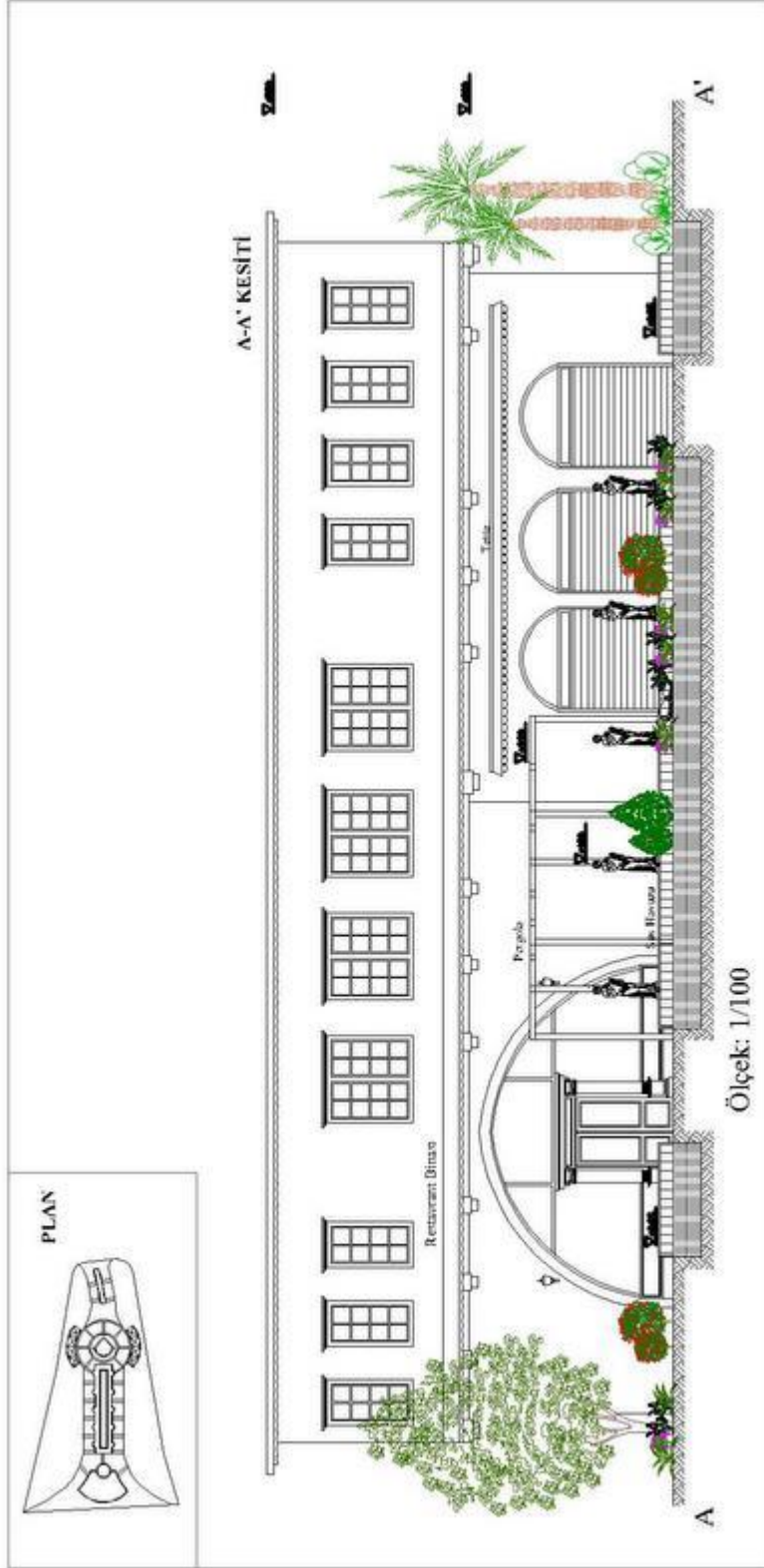
### **Ortodoks Kilisesi Çevresi Tasarımı**

Kilisenin bulunduğu konum ve tarihi yapısı itibariyle sürekli ziyaret edilen bir kültür merkezi olmasıyla birlikte kilise çevresinin de kent dokusuna uygun şekilde tasarlanması amaçlanmaktadır. Bu bağlamda yapılan çalışmada öncelikle şehrin sosyo-kültürel yapısına uygun, yaya sirkülasyonu ve ticari akışı göz önünde bulundurularak alan üzerinde çeşitli oturma birimleri, su gösterileri ve zemin döşeme çalışmaları tasarlanması düşünülmüştür (Şekil.4.17. Kilise çevresi tasarım planı ve kesiti).

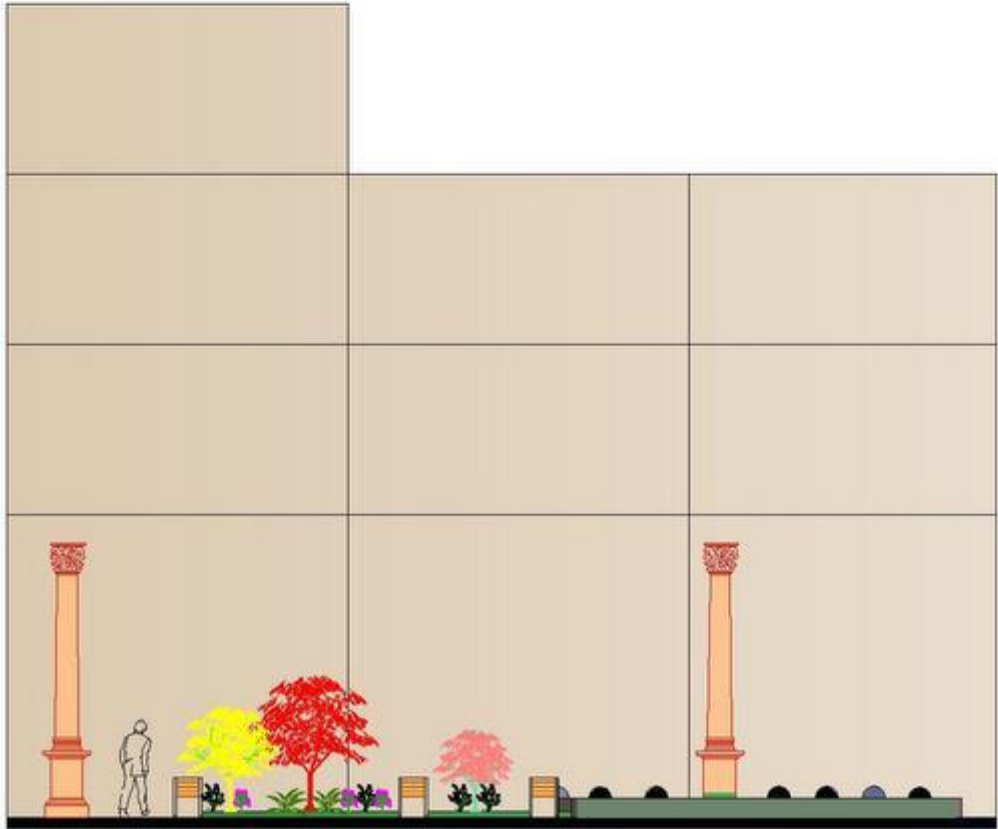
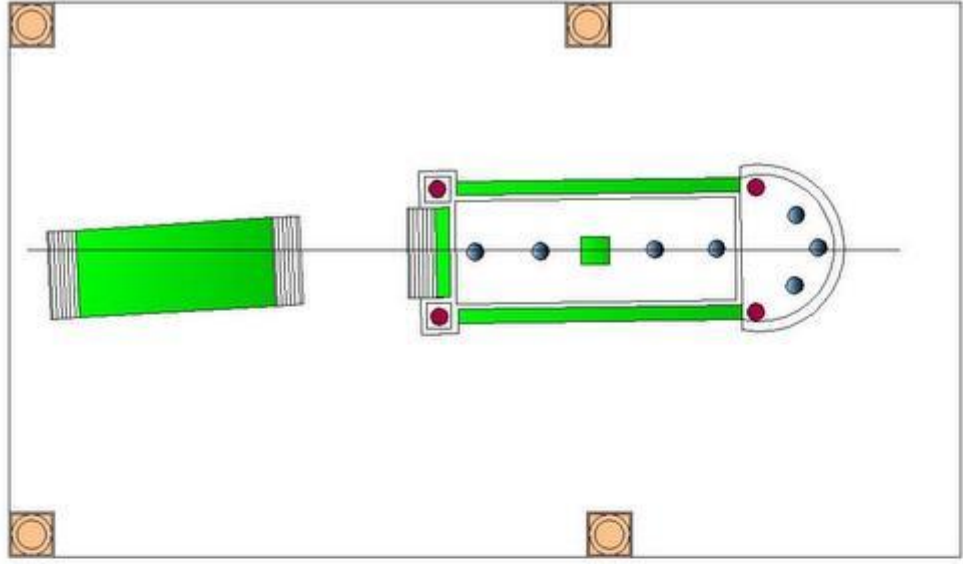
Hellenistik dönem öneri projesi tasarım aşamasından sonra tasarımın daha iyi anlatılması ve somutlaştırılması amacıyla plan görünüşten projenin çeşitli bölgelerinden kesitler alınmıştır. Şekil.4.18.'de, Şekil.4.19.'da, Şekil.4.20.'de ve Şekil.4.21.'de projeden alınan kesitler gösterilmiştir.



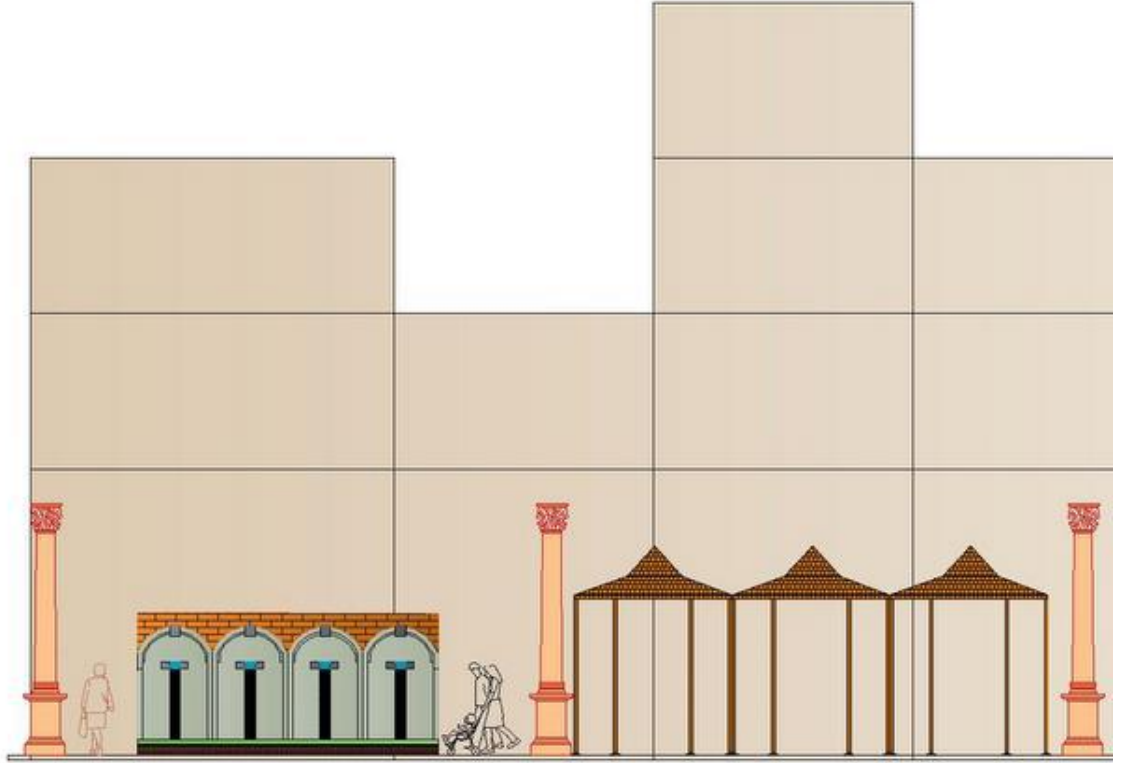
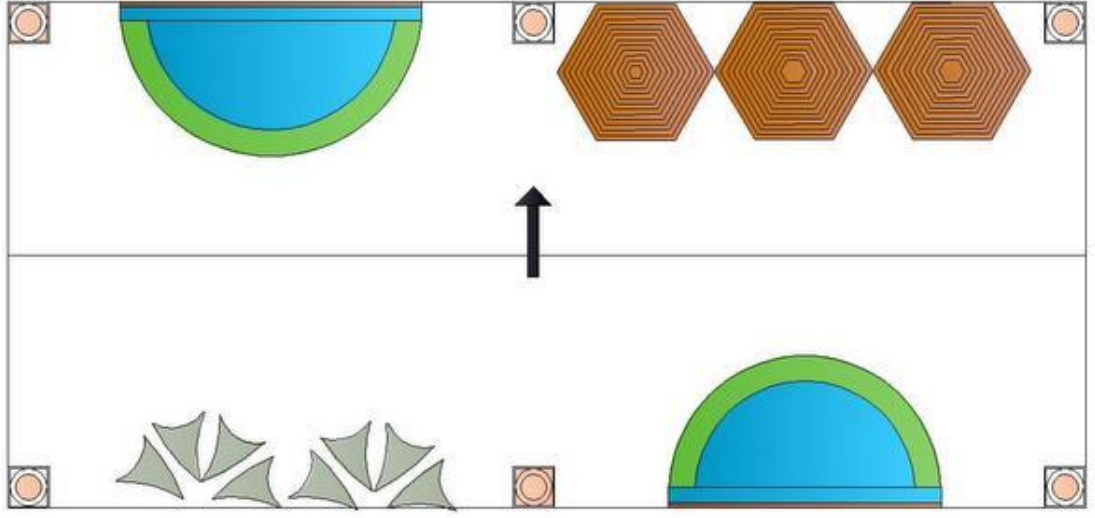
Şekil 4.16. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi



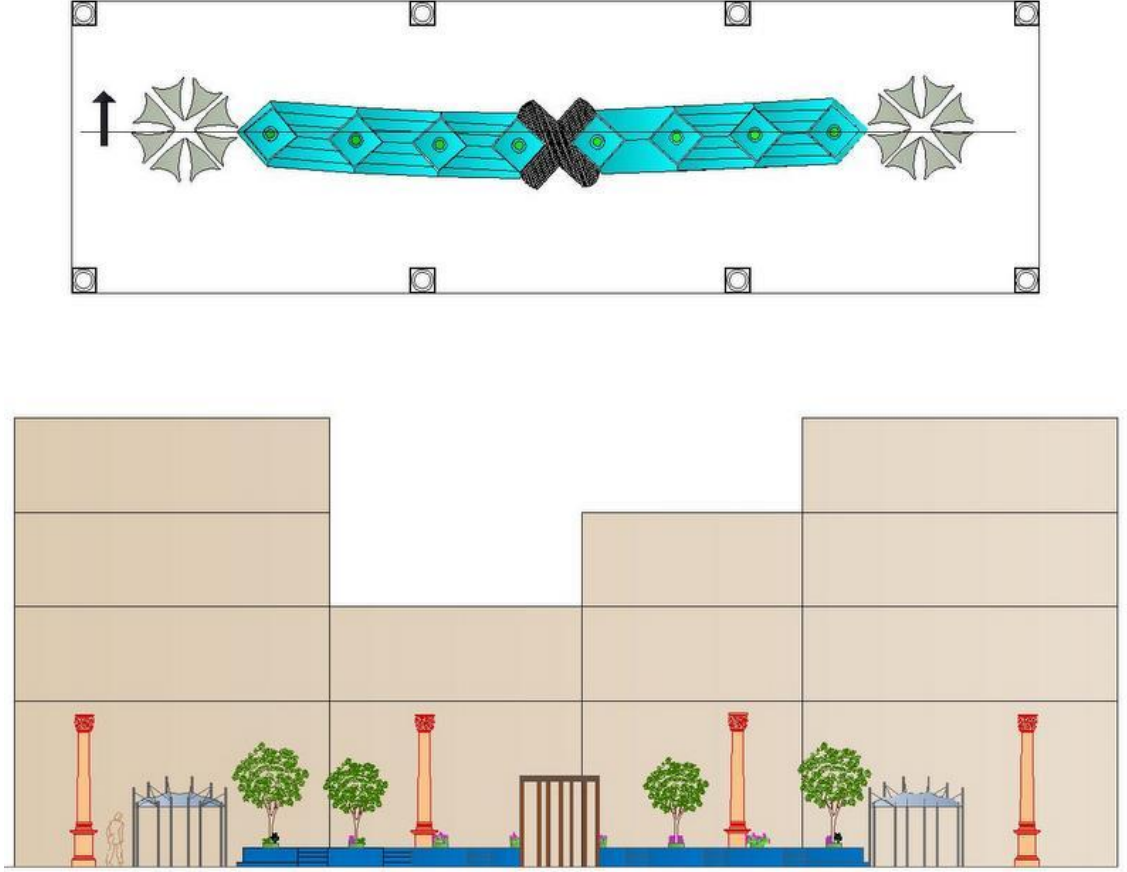
Şekil 4.17.Kilise çevresi tasarım planı ve kesiti



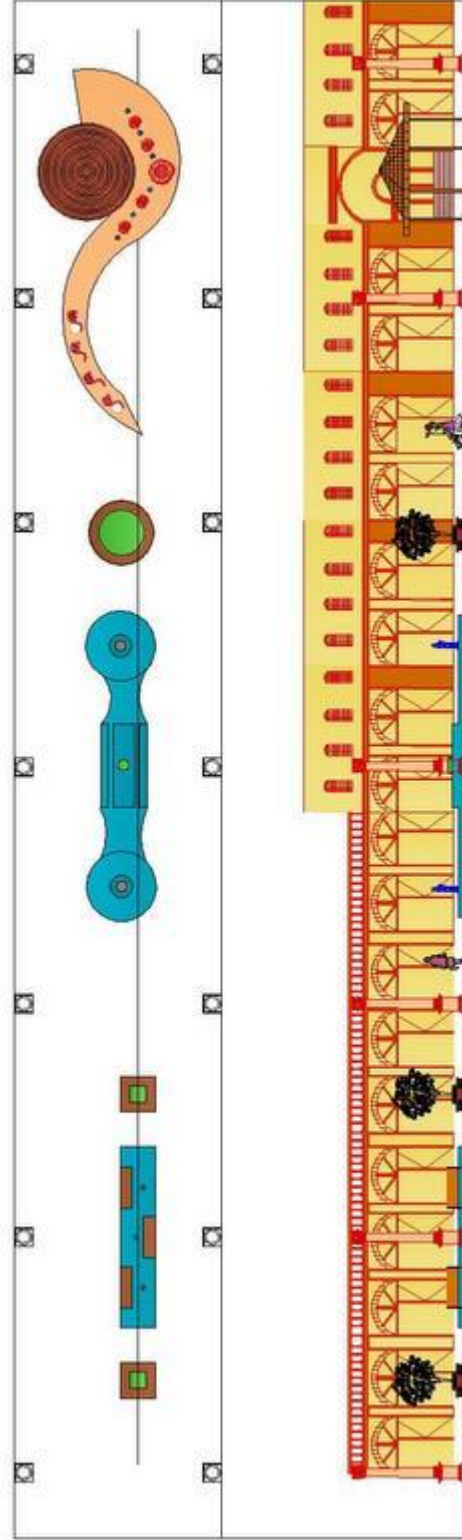
Şekil 4.18. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 1



Şekil 4.19. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 2



Şekil 4. 20. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 3



Şekil 4.21. Hellenistik dönemi yansıtan yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 4

Hürriyet Caddesi yayalaştırma öneri projesi olarak Hellenistik Dönemi Yansıtan yayalaştırma projesi öncelikli olarak sunulduktan sonra alan konumuna uygun olacak şekilde alternatif öneri projesi olarak Minimalist çizgileri taşıyan yalın ve sade bir görünümü yansıtan ikinci bir proje tasarımı düşünülmüştür.

## **Minimalistik Proje Tasarım Amacı**

### **Minimalist Tasarım Nedir?**

Zaman içinde değişen ruh hallerimizi ifade eden yeni bir tasarım yaratma fikri ortaya çıkmaktadır. Bu yeni fikir çağdaş olmakla birlikte, ana fikirleri geçmişe bağlı geleneklerle köklenmektedir. Teknolojiyi de beraberinde kapsayan bu ton aynı zamanda doğal materyalleri de en iyi şekilde kullanmayı mümkün kılmaktadır. Bu, heyecanlandırıcı ve nefes kesici olmakla birlikte kullanıcıya yavaş yavaş sakinleştirici ve dinlendirici -istirahat ettirici- bir etki de yaratmaktadır. Tasarımda oldukça basit görünen ancak özünde kurnazlıkla saklanmış bir hazine ve zor anlaşılabilirlik ile birlikte derin semboller de içermektedir (Anonim, 2006).

Minimalist tasarımlar, sessiz, bitkilendirmenin gerisine de dayanan ancak bununla birlikte oldukça renkli ve boş alanları ile ışığın dramatik bir biçimde kullanıldığı tasarımlar olma özelliklerini de taşımaktadırlar. Bu tasarımlar aynı zamanda dünyanın her yerinde naturalistik ve ekolojik koşullarla yetiştirilmiş vahşi düzendeki bitkilerin mükemmel bir biçimde toparlanarak sergilendikleri tasarımlardır. Minimalist tasarım, doğu-batı kültür ve geleneklerinin konuya eşit bir şekilde dâhil edilmesi ve eşit bir şekilde yansıtılmasıyla oluşmaktadır.

Bugünkü minimalizm, geniş bir dolaşımı ifade eden bir dönem niteliğindedir. Çoğu insanın söylemek istediklerini ifade eden birtakım konseptleri oluşmakta ve mevcut kılınmaktadır. Saf, temiz, pürüzsüz-muazzam düzgün çizgiler, geometrik şekiller, darmadağın olmamış sessiz-sakin renklere sahip sakinleştirici objeler konsepti daha büyümlü kılmaktadır.

Minimalist stiller insanların geçmişlerine ve deneyimlerine dek uzanan geniş spektrumları içermektedir. Tasarımlar modern tasvirleri içerse dahi bu tadı paylaşan kişiler için o kadar da yeni ve genç değildir. Tasarımlarda, durgunluğun ve tevazünün yanında, kökeninde bulunan değişik yaşlara ait kültür ve gelenekler kendini belli etmektedir. Esas olarak minimalizm, birtakım duyguları, olumlu ve iyi hissettiren-enerji verici hisleri de

kapsamaktadır. Yakın zamanları sembolize eden taze yaklaşımları, modern sunumları, tazelik hissi uyandırıcı ve keyif verici özellikleri bünyesinde barındıran tasarımlar minimalizmin özünü oluşturmaktadır. Böylece minimalizm yeni başlangıçları sembolize etmektedir (Anonim, 2006).

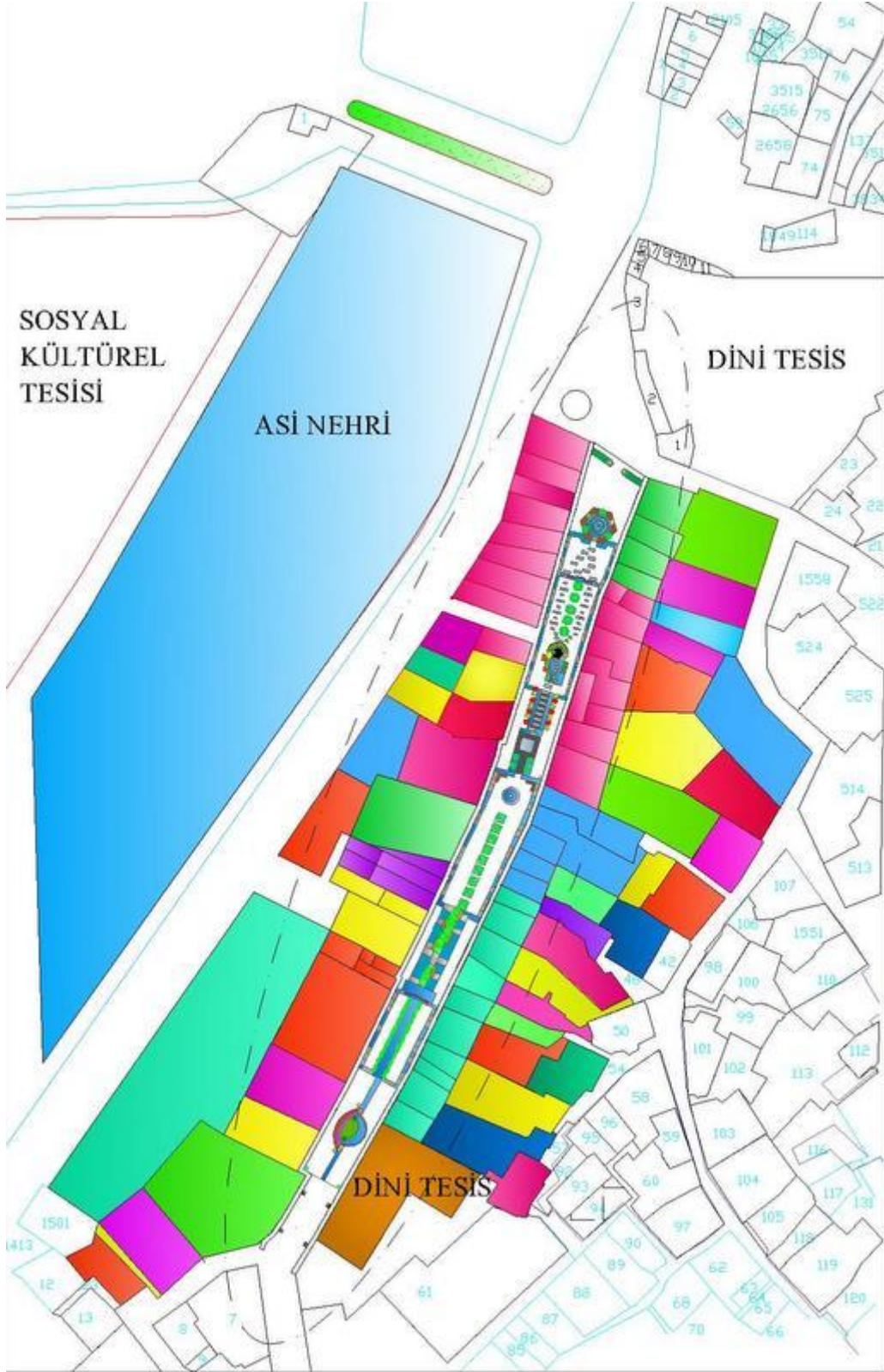
Minimalizm, sade ama basit olmayan, yalın ama yavan olmayan bir güzellik anlayışıdır (Sublim - HEGEL).

### **Hürriyet Caddesi Minimalistik Yayalaştırma Projesi Önerisi**

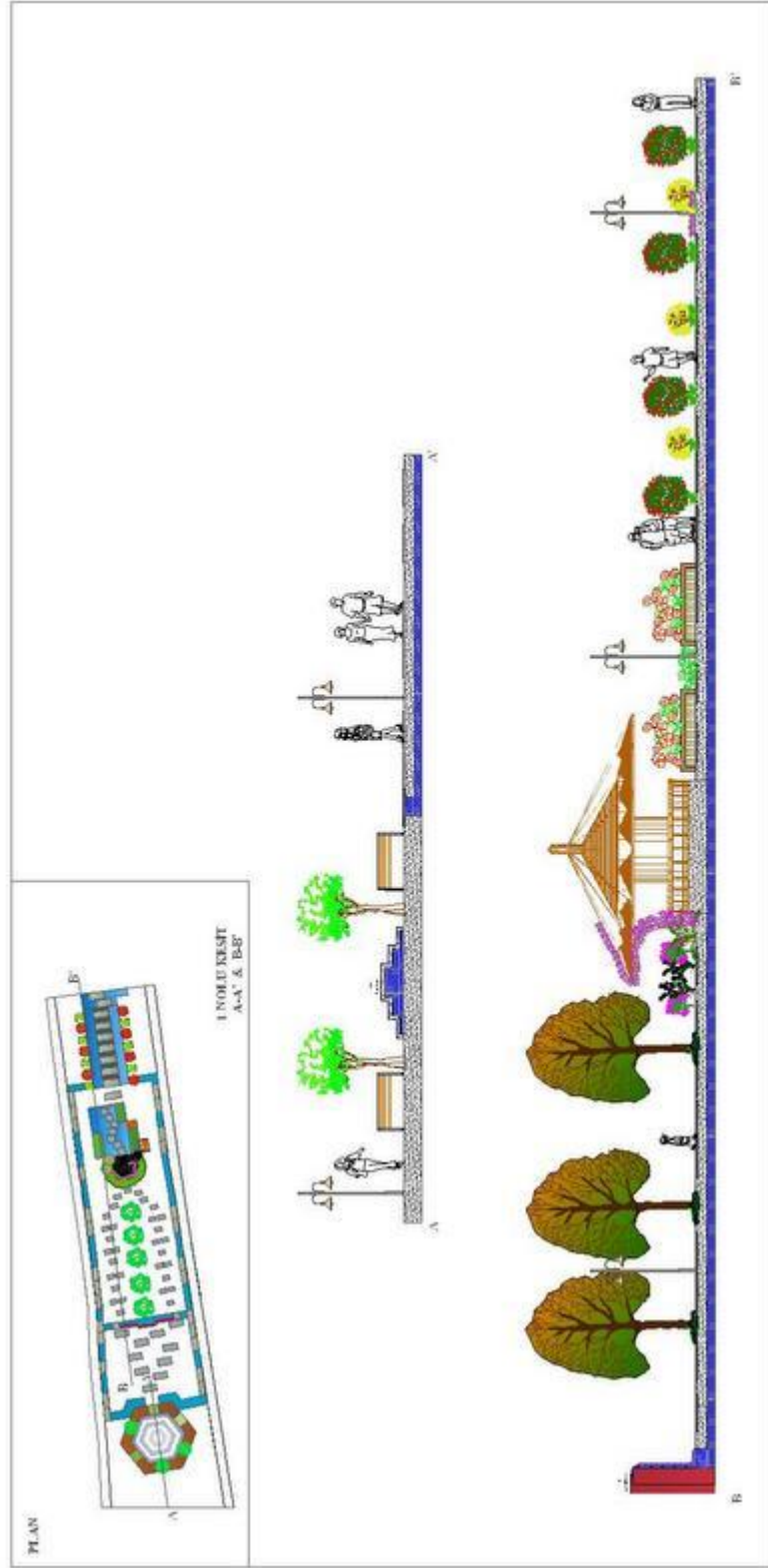
Bu proje minimalistliğin temeli olan yalınlık ve sadelik kavramı kapsamında modern çizgileri yansıtacak şekilde tasarlanmaya çalışılmıştır. Tasarımda genelde su baskın eleman olarak kullanılmakta; bunu tamamlayıcı olarak da oturma bankları, geçişleri sağlamak amacıyla basamak taşları, pergoleler ve çiçek parterleri kullanılmaktadır (Şekil 4.22.). Ayrıca Şekil 4.23.'te, Şekil 4.24.'te, Şekil 4.25.'te Minimalist yaklaşıma uygun yayalaştırma öneri projesine ait kesit gösterimleri sunulmaktadır.

### **Öneri Projelerinde Kullanılan Peyzaj Öğelerinin Konstrüksiyon Detayları**

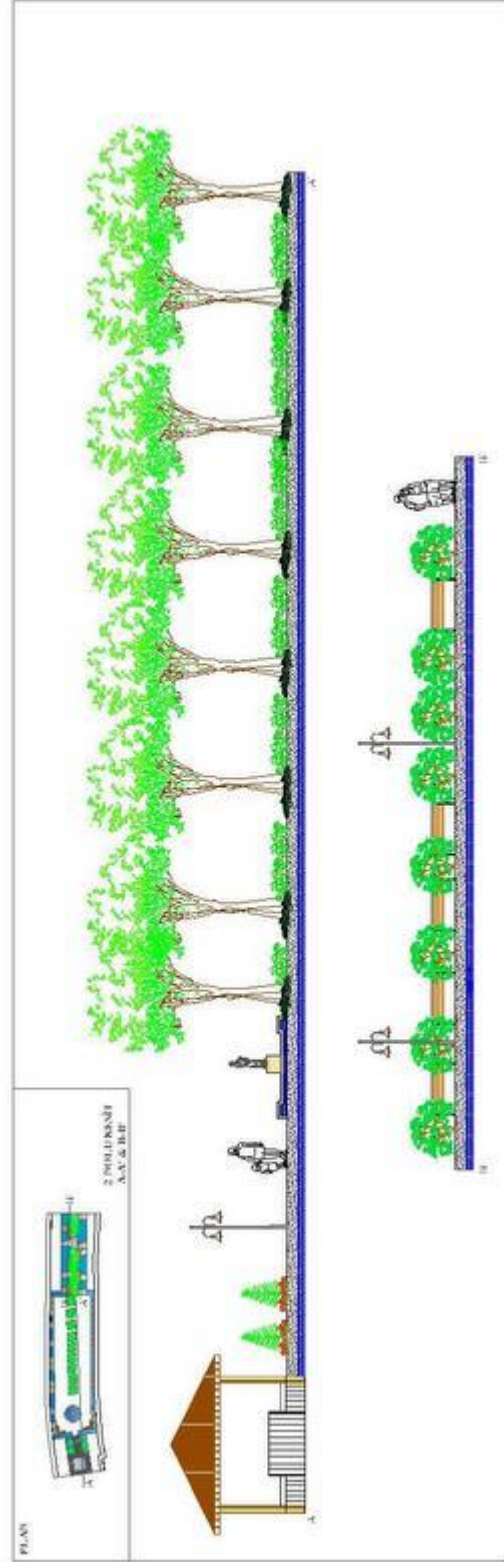
Çalışma alanına yönelik öneri olarak sunulan proje tasarımlarında peyzaj elemanlarından pergole, bank, havuz vs. gibi öğelere yer verilmiştir. Şekil 4.26.'da, Şekil 4.27.'de, Şekil 4.28.'de ve Şekil 4.29.' da yuvarlak pergole, tente, ağaç altı oturma birimi ve bank detay gösterimlerine yer verilmiştir.



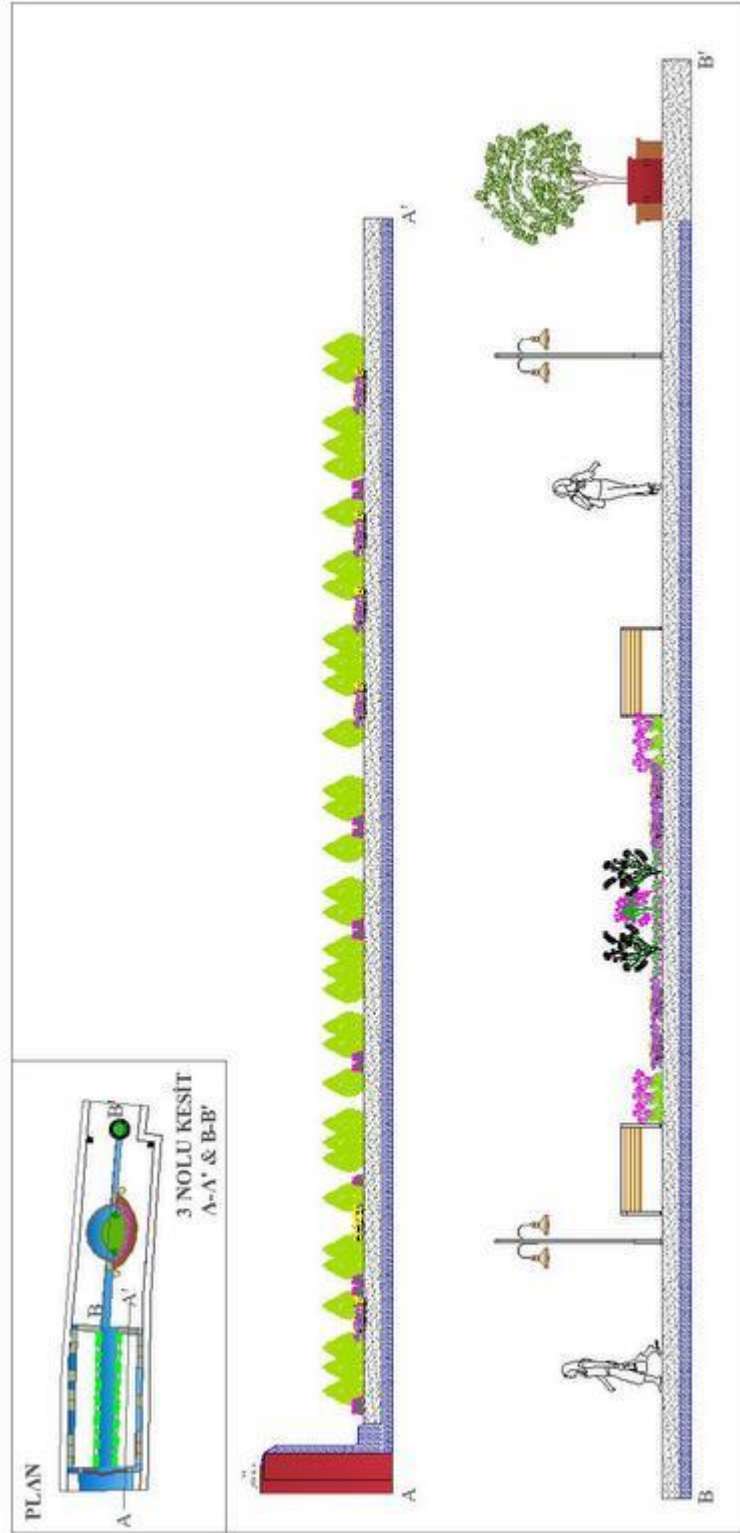
Şekil 4.22. Minimalistik yaklaşıma uygun yayalaştırma öneri projesi



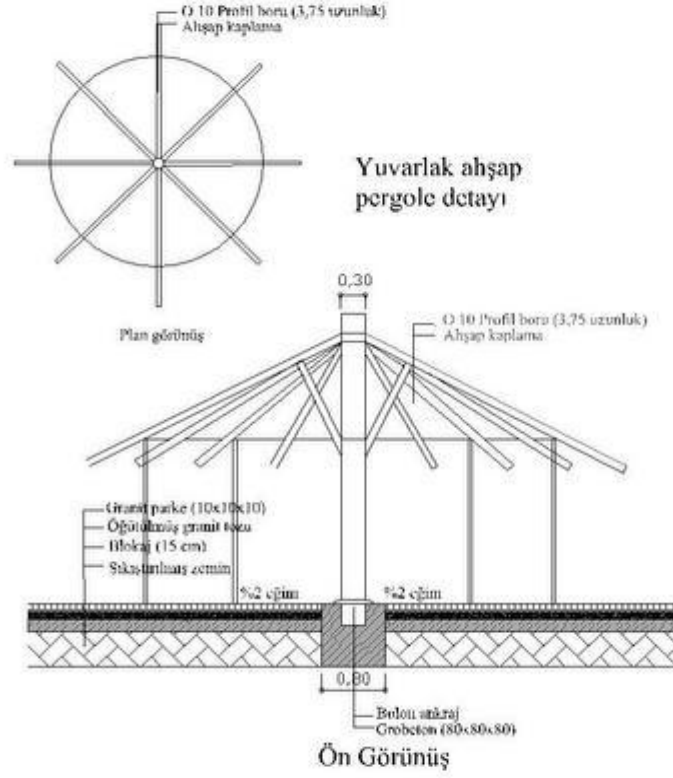
Şekil 4.23. Minimalist yaklaşıma uygun yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 1



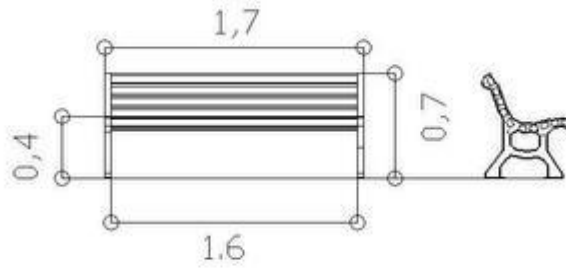
Şekil 4.24. Minimalist yaklaşıma uygun yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 2



Şekil 4.25. Minimalist yaklaşıma uygun yayalaştırma öneri projesi kesit gösterimi 3



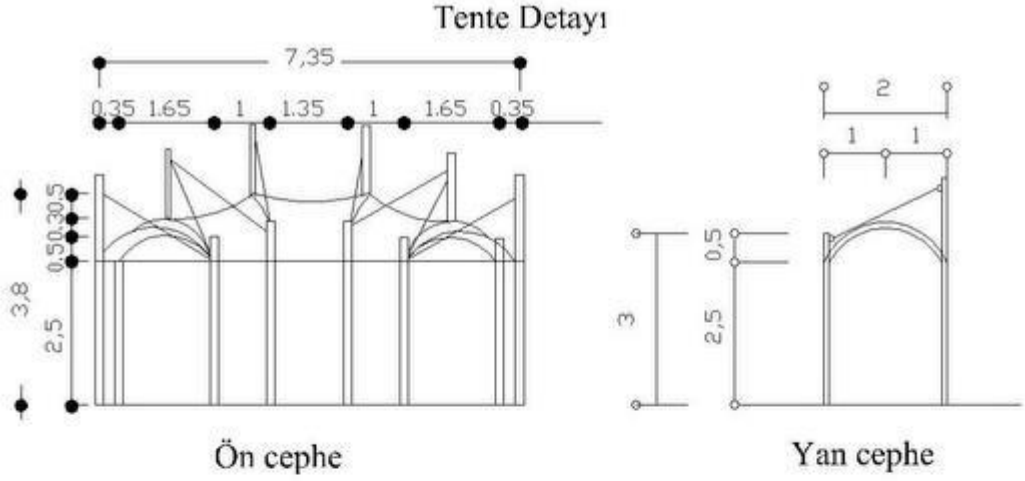
### Ahşap bank detayı



Ölçek: 1/10

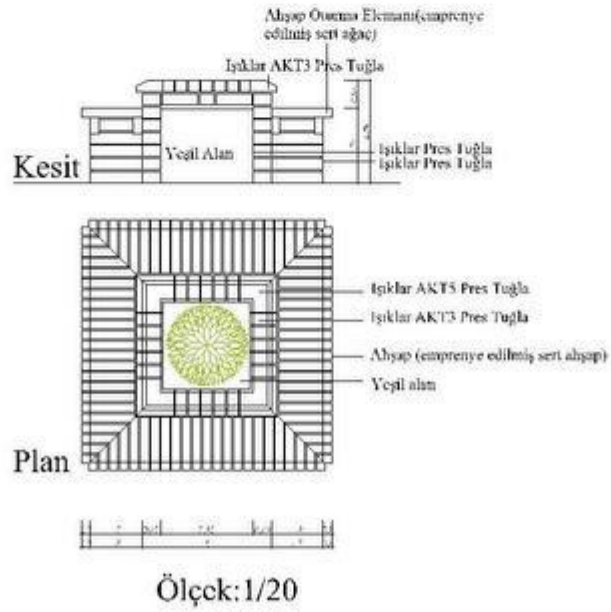
Şekil 4.26. Yuvarlak pergole konstrüksiyon detay gösterimi

Şekil 4.27. Ahşap oturma bankı konstrüksiyon detay gösterimi



Şekil 4.28. Tente konstrüksiyon detay gösterimi

### Ağaç Altı Oturma Birimi Detayı



Şekil 4.29. Ağaç altı oturma birimi konstrüksiyon detay gösterimi

## 5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Giderek artan nüfusla orantılı olarak taşıt sayısı ve trafik yoğunluğu da artış göstermektedir. Bu durum yayaların hareketlerini ve özgürlüğünü kısıtlamaktadır. Yapılaşmanın ve çarpık kentleşmenin de artmasıyla yayaların ortak yaşam alanları azalmakta ve gün geçtikçe yayalar için düzenlenmiş özel mekânlara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu bağlamda Antakya kentinde taşıt trafiğinin ve yaya hareketlerinin en yoğun olduğu Hürriyet Caddesi incelenmeye değer bulunmuştur.

Bu çalışma; kültürel ve tarihi zenginliklere sahip ve kentsel sit alanı sınırları dâhilinde olan Hürriyet Caddesi'nin tarihi kent dokusunu koruyacak şekilde, tasarım prensiplerine uygun olarak caddede yaya mekânı oluşturmak amacıyla yapılmıştır.

Araştırma sonucunda Hürriyet Caddesi için planlanan yayalaştırma çalışmasını kent halkının da talep ettiği gözlemlenmiştir. Bu amaçla cadde kısmi olarak yayalaştırılabilir. Belirlenen saatlerde trafiğin taşıtlara kapatılması, yayaların rahatlıkla gezmesi ve rahat alışveriş yapmalarını sağlayacaktır. Caddenin trafiğe kapatılması çarşıda ki esnafın dükkân önlerinin sürekli açık kalmasını sağlayacaktır. Hürriyet Caddesi bugün tam bir caddeler arası geçiş caddesi haline gelmiştir. Trafiğe kapatılması emniyet ve rahatlık açısından gereklidir. Dükkân önüne park eden arabalar mal taşınmasını engellemektedirler. Caddenin trafiğe kapatılarak yayalaştırılması ve böylece halkın bu alana çekilerek alışveriş olanaklarının artırılması düşünülmelidir.

Yapılan araştırmalara göre varılan sonuçlarda alan trafiğe kapatıldığı zaman transit trafik yükünü kaldıracak cadde olarak İnönü Caddesi öneri olarak sunulabilir. Bunun yanında bu konuda öneriler de getirilmiştir. Transit trafiğin kayacağı sokaklarda uzun süreli parkın önlenmesi için parkmetrelerin konması yolların otoparka dönüşerek trafiğin sıkışmasını önleyecektir.

Bazı alışveriş merkezlerinde girişlerde merdivenler, kod farkı olan alanlar düzenlenerek araçların girişi engellenebilir. Yalnızca servis arabaları, itfaiye ve çöp arabalarının giriş çıkışının sağlanması için yolun bir bölümü uygun bir planlamayla açık bırakılabilir. Bu kısım içinde bir kişinin denetimine gereksinim vardır. Yalnızca gerekli durumlarda servis saatlerinin ayarlanması gerekir ve bu araçların giriş çıkışına izin verilmelidir.

Araştırmalar sonucunda caddede yayalara hitap eden hiçbir unsurun bulunmadığı gözlemlenmiştir. Cadde tarihi birçok yapıyı barındırmasına karşın kent halkını alana yönlendirecek ve turizm potansiyelini arttıracak; etki uyandıracak hiçbir düzenlemeye sahip değildir.

Cadde'nin bir alışveriş mekânı olma özelliği nedeni ile yayaların dinlenme, güneşten yağmurdan korunma gibi ihtiyaçları kent mobilyası eksikliği nedeni ile karşılanamamaktadır. Yetersiz sayıdaki çöp kutusu ve yetersiz yapılan temizlik işlemleri nedeniyle cadde devamlı olarak pis bir görünüme sahiptir.

Öneri olarak verilen tasarım çalışmalarında yapılan anketler doğrultusunda halkın istekleri doğrultusunda araştırma alanı optimum düzeyde kullanılmaya çalışılmıştır.

Antakya'da Hürriyet Caddesinin yolunun taşıt trafiğine kapatılarak ya da trafik hızı yavaşlatılarak yayalara açık, yeşil alanlarla bütünleştirilmiş olarak düzenlenmesi yeşil alan gereksiniminin bir bölümünün daha kısa dönemde karşılanmasına olanak sağlayacaktır.

Hürriyet Caddesi yeni uygulama ile alanda yeşil eleman sayısı artırılarak alana görsel zenginlik katmak mümkündür. Caddede yayaların duraklama, dinlenme mekânı da yeşil unsura yakın yerlerde oluşturmak yayaları dinlendirecektir.

Caddenin yayalaştırma uygulaması için belediyenin parasal açıdan sorunları vardır. Bu nedenle şöyle bir çözüm önerilebilir. Özellikle alışveriş alanlarında yapılacak bu gibi uygulamaların dükkanların satışını arttıracığı dükkan sahiplerine inandırılabilirse bu şahısların katkılarıyla destek sağlanabilir. Çünkü bu alanlar yayalar için bir kat daha çekici bir hale gelecek ve halk hem alışveriş hem de rekreasyon gibi iki önemli gereksinimi aynı alandan karşılayacağı için dükkanların müşteri sayısında önemli oranda artış olacaktır. Bu alanlarda gezinmeye gelen kişiler o mevkiinin gelişmesine katkıda bulunacaktır.

Sonuç olarak; gerek araştırma alanının konumundan dolayı gerekse kent halkının ihtiyaçlarına çözüm önerileri sunmak ve Hürriyet Caddesi'ni ferah, konforlu ve estetik bir görünüme kavuşturmak ve yaya sirkülasyonunu güvenli bir şekilde sağlamak için yayalaştırılması gerektiği kanısına varılmıştır.

**KAYNAKLAR**

- Akın, N. ve Eyüpgiller, K.K., 2003. **Antakya Tarihi Çevre Koruma Projesi**. İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Restorasyon Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı, 2002-2003.
- Altınçekiç, M., 1997. **Ankara Bahçelievler 7. Caddede Yaya Zonu Düzenleme Olanakları Üzerine Bir Araştırma**. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Anonim, 1975. **Asi Havzasının hidrojeolojik etüt raporu**. T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü Jeoteknik Hizmetler Ve Yeraltı Suları Dairesi Başkanlığı, Ankara.
- Anonim, 1983a. Yurt Ansiklopedisi, Anadolu Yayıncılık: (62), 380-440, İstanbul.
- Anonim, 1983b. Yurt Ansiklopedisi, Anadolu Yayıncılık: 61, 555, İstanbul.
- Anonim, 1998. Yurt Ansiklopedisi, Fasikül 61, s. 3371.
- Anonim, 2004. <http://www.planlama.org/index.php>
- Anonim, 2006. **Minimalist Tasarım**. [www.peyzaj.org](http://www.peyzaj.org)
- Aru, Kemal A., 1965. **“Yayalar ve Taşıtlar, Şehir Dokusundaki Yeni Ulaştırma Düzenleri”** İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul.
- Aslan, A., 1994. **Kentsel Ulaşım Sisteminde Yaya Bölgesi Uygulamaları**. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trafik Planlaması Ve Uygulaması Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Çağlar, T.N., 1992. **Konut Alanları ve Alışveriş merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerinde Bir Araştırma**. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara.
- Çıkış, Ş., 1992. **Pedestrian Spaces at Urban Areas**.
- Demir, A., 1996. **Çağlar İçinde Antakya**. Akbank Kültür ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Demir, S., 1999. **Yaya Bölgelerinin Kent İçin Önemi, Kente Katkıları ve Ankara’da ki Yaya Bölgelerinin İncelenmesi**. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Demiralp, S., 2004. **Aşabat Caddesi Yayalaştırma Projesi**. PROMİM Çevre Düzenleme Kentsel Tasarım Ltd. Şti., Ankara.
- Gökçen, B., 2001. **Trafiğe Kapalı Bölgelerde Kent Donatı ve Mobilyalarına Çevre Tasarımı Açısından Bir Yaklaşım**. Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- İzmir, G.B., 1990. **Peyzaj Mimarlığı**; Peyzaj Mimarlığı Derneği, Sayı:29.
- Karabay, H., 1993. **Kentleşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma Araçları**. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Kırzioğlu, I. ve Şişman, E.E., 2002, **Erzurum Kent Merkezinde Yaya Bölgesi Olabilecek Kent Mekan Birimlerinin Tespit Edilmesi Üzerine Bir Araştırma**. Atatürk Üniversitesi Araştırma Fonu, Proje No:98/77, Erzurum.
- Kuntay, O., 1994. **Yaya Mekanı**. Ayıntap Yayıncılık, Ankara.
- Oruçkaptan, A., 1990. **Kızılay Meydanı Çevresindeki Yaya Bölgelerinin İrdelenmesi ve Geliştirilmesi Üzerine Bir Araştırma**. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Özdemir, A., 2001. **Ankara Kent Meydanlarında Yayalaştırma Olanaklarının Geliştirilmesi Üzerine Bir Araştırma**. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri

- Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Özkal, A., 1990. **Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma**. İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü, Şehir Planlama Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Özkan, Ü., 1998. **Konya Tarihi Kent Merkezinde Yayalaştırma Koruma İlişkisinin Kurulması Üzerine Bir Araştırma**. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Payaslı, L., 1992. **Kent İçi Yaya Bölgeleri ve Adana Kenti İçin Yaya Bölge Önerileri**.
- Perçin, H. Ve Yılmaz Ö., 2001. **Yaya Bölgeleri**. TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, 3s, Ankara.
- Rubenstein, H.M., 1992. **Pedestrian Malls, Streetscape and Urban Spaces**. U.S.A.
- Türkyılmaz, B., 1985. **İzmir'de Bazı Yolların Kapatılarak Kent Peyzajını Geliştirme Açısından Yeniden Planlanması Üzerine Araştırmalar**. Ege Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İzmir.
- Ünlüer, E., 2007. **Antakya Kenti Örneğinde Tarihi ve Mimari Dokuya Uygun Kentsel Peyzaj Tasarımı Geliştirme Üzerine Bir Araştırma**. Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Antakya/Hatay.
- Yıldız, E.V., 2005. **Araçtan Arındırılmış Yerleşimler.Viyana-Floridsdorf (Avusturya) Örneği**. Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Ankara.
- Zafer, B., 1993. **Aydın Germencik Belediyesi Yaya Bölgesi Tasarımı Üzerinde Bir Araştırma**. Ege Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bornova-İzmir.

**TEŞEKKÜR**

Bu çalışmanın oluőmasında, tez konusunun belirlenmesinden, sonuç aőamasına kadar geçen sũrede bilimsel bilgi ve birikimi esirgemeyip çalışmanın son aőamasına kadar ilgi ve alaka ile yol gũsteren sayın hocam Yrd. Doç. Dr. Kayhan KAPLAN'a (Mustafa Kemal Őniversitesi Ziraat Fakũltesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı) sonsuz teőekkũrlerimi sunarım.

Ayrıca çalıőmam sũresince her yũnden katkılarını esirgemeyen sayın hocalarım Prof. Dr. Kamuran GũLũ (Mustafa Kemal Őniversitesi Ziraat Fakũltesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı) ve Yrd. Doç. Dr. Mustafa ATMACA'ya (Mustafa Kemal Őniversitesi Ziraat Fakũltesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı) teőekkũr ederim.

Çalıőmam boyunca desteklerinden dolayı Arif Atahan YILMAZ, Gani KESKİNKILIÇ ve Murat TURAN'a sonsuz teőekkũr ederim.

Bu çalışmanın baőından sonuna kadar benden maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen sevgili babama, anneme ve kardeőime en içten teőekkũrlerimi sunarım.

**ÖZGEÇMİŞ**

1983 yılında Denizlide doğdum. İlköğrenimimi Yozgat'ta orta ve lise öğrenimimi ise Denizli'de tamamladım. 2002 yılında Mustafa Kemal Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı bölümünde başlamış olduğum lisans öğrenimimi 2006 yılında tamamladım. Mezun olduğum yıl Mustafa Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalında Yrd. Doç. Dr. Kayhan KAPLAN danışmanlığındaki Yüksek Lisans eğitimime devam etmekteyim.

## Ek 1 ANTAKYA HÜRRİYET CADDESİNİ KULLANAN YAYALARIN İSTEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

1) Görüşülen Kişinin Cinsiyeti

Erkek ( ) Kadın ( )

2) Yaşı : .....

3) Eğitim Durumu

İlkokul ( )

Ortaokul ( )

Lise ( )

Üniversite ( )

Yüksek Lisans ( )

3. Bu caddenin yayalaştırılmasının sizce avantajları neler olabilir?

a) Daha rahat alışveriş imkânı

b) Daha güvenli dolaşma imkânı

c) Hava kirliliği ve gürültü azalması

d) Otopark ve ulaşım sorunu arttı-azaldı

e) Yaya dolaşma özgürlüğü

2. Sizin bu caddeyi kullanım sıklığınız nedir?

a) Her gün

b) Haftada bir

c) Nadiren

3. Yayalaştırmadan sonra caddeyi kullanım sıklığınızda bir farklılık olur mu?

a)Evet

b)Hayır

4. Bu caddeyi hangi amaçlar için kullanıyorsunuz?

a)Alışveriş

b)Gezme

c)İş

5. Buluşma, oturma, dinlenme veya gezme amacıyla bu caddeyi kullanıyor musunuz?

a)Evet

b)Hayır

6. (yanıt 'evet' ise) Çoğunlukla nereleri kullanıyorsunuz?

a) Kapalı yerler ( kafe, lokanta, sinema)

b) Cadde içindeki özel buluşma noktaları

c) Dükkân önleri

7. Bu caddede yenilik getirilecek olsa hangisini görmek istersiniz?

a)Ek aydınlatma

b)Oturma bankları

c)Ağaç ve bitki

d)Peyzaj düzenlemeleri

8. Bu cadde üzerinde olmasını istediğiniz farklı fonksiyonlar nelerdir?

a) Dışarıda oturma ve yemek yeme

b) Kısa süreli dinlenme

c) Kitap dergi satışı

d) Kısmi müzik yayını ve diğer

9. Caddeye ulaşımınızı nasıl sağlıyorsunuz?

a) Özel araç

b) Taksi

c) Halk otobüsü

d) Yaya

10. Caddeyi hangi zamanlarda kullanmayı tercih edersiniz?

a) Hafta içi gündüz

b) Hafta içi akşam

c) Hafta sonu gündüz

d) Hafta sonu gece

11. Caddede herhangi bir düzenleme ve peyzaj tasarımı yapılırsa caddeyi kullanım tercihiniz

ne zaman olur?

a) Sabah

b) Öğle

c) Akşam

## Ek 2 ANTAKYA HÜRRİYET CADDESİNDE İŞ YAPAN KİŞİLERİN İSTEKLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

1. Yapılan işin türü nedir?
  - a) Banka
  - b) Restaurant işletmeciliği
  - c) Ayakkabı
  - d) Gıda
  - e) Tekstil, butik, manifatura, giyim
  - f) Kırtasiye
  - g) Sağlık, optik, vs.
  - h)Kuyumcu ve diğer
2. İşyerinin bulunduğu yerden memnun musunuz?
  - a)Evet
  - b)Hayır
3. Satışlarınızı genellikle ne şekilde nerelere yapmaktasınız?
  - a) Şehir içi perakende
  - b) Şehir dışı toptan
4. Caddenin yayalaştırılması ile müşteri oranınızda ve satışlarınızda ne gibi farklılık olur?
  - a)Artar
  - b)Azalır
  - c)Değişmez
5. Nakliyat, yükleme, boşaltma ve park yeri konularında sorun yaşıyor musunuz?
  - a)Evet
  - b)Hayır