

T.C.
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI

YAYA YOLU ANA AKSLARININ PLANLANMASINDA
ULAŞIM TALEBİ ODAKLI BİR MODEL ÖNERİSİ:
DENİZLİ ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ESMA AKBAŞ

DENİZLİ, TEMMUZ - 2021

**T.C.
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA**



**YAYA YOLU ANA AKSLARININ PLANLANMASINDA
ULAŞIM TALEBİ ODAKLI BİR MODEL ÖNERİSİ:
DENİZLİ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

ESMA AKBAŞ

DENİZLİ, TEMMUZ - 2021

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

ESMA AKBAŞ

ÖZET

**YAYA YOLU ANA AKSLARININ PLANLANMASINDA ULAŞIM
TALEBİ ODAKLI BİR MODEL ÖNERİSİ: DENİZLİ ÖRNEĞİ
YÜKSEK LİSANS TEZİ
ESMA AKBAŞ
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ FEN İLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
(TEZ DANIŞMANI:DOÇ. DR. GÖRKEM GÜLHAN)**

DENİZLİ, TEMMUZ - 2021

Çalışma, yaya yolu ana aksları planlamasına yönelik modellerin geliştirilmesi amacıyla hazırlanmış olup temelde planlama paradigmasında kentsel ulaşım talebinin esas olduğu modellerin yaygınlaştırılarak, kullanılmasını hedeflemektedir. Yaya yollarında ana aksların planlamasındaki, parçacıl planlama alışkanlıkları, yaya yollarının birbirinden kopuk olması ve bütüncül bir bakış açısı ile değerlendirilmemesi gibi sorunlarla karşılaşmaktadır. Yaya yolları planlama yaklaşımları genellikle mevcut yaya hareketinin yoğunlaştığı bölgelere yaya yollarının planlanması veya arazi kullanım çekiciliği olan türlere erişim kapsamında ele alınmaktadır. Bir ulaşım türü olarak kentlerde yaya türünün ulaşım alışkanlıkları dikkate alınarak planlama yapılırsa, çeşitli ulaşım türlerinden yaya yolu türüne geçiş yaşanması olasıdır. Yaya yolları ana aksları planlama sonrasında ki geçişin sağlanması için stratejiler üretilmeli, yaya yollarının erişilebilirliği artırılmalı ve kentsel ulaşım talebi güzergâhların belirlenmesinde önemli bir parametre olarak modelde yer almalıdır. Yaya türünün başka türlerde yolculuk yapan kentliler tarafından tercih edilebilmesi için öncelikle güzergâhların etkin planlanması, bu güzergâhlardaki konfor özelliklerinin artırılması ve geçişlerin sağlanması stratejisi benimsenmiştir. Bu doğrultuda kentsel ulaşım talebinin yoğun olduğu koridorlar ve zonlar tespit edilmiş yürünebilir menzile de dikkate alınarak ana yaya omurgalarının güzergâhlarının belirlenmesi için bir model önerilmiştir. Devamında ise önerilen rotalardaki yaya güzergâhlarının konforunun ve çekicilik özelliklerinin artırılması için başka türlerden yeterli geçişi sağlayacak yönde çeşitli tasarım fikirleri üretilmiştir. Geliştirilen model Denizli Kent Merkezi bağlamında uygulanmış olup mevcut ve 2030 projeksiyon yılındaki zonlar arası talepler ve yoğunluklar dikkate alınarak haritalandırmalar ve analizler yapılmıştır. Taleplerin yoğun olduğu yerlerde, yaya odaklı erişilebilir mesafedeki zonlar tespit edilerek 2 farklı rotada toplam 6 adet alternatif güzergâh belirlenmiştir. Belirlenen güzergâhlar üzerinde detaylı analizler yapılarak yaya ulaşımı için eleştiriler ve öneriler geliştirilmiştir.

ANAHTAR KELİMELEER: Yaya Modelleri, Yaya Yolları, Denizli Yaya Yolu Tasarımı

ABSTRACT

PROPOSAL OF A TRANSPORTATION DEMAND ORIENTED MODEL FOR PLANNING PEDESTRIAN MAIN AXES: DENİZLİ CASE

MSC THESIS

ESMA AKBAŞ

PAMUKKALE UNIVERSITY INSTITUTE OF SCIENCE

URBAN AND REGIONAL PLANNING

(SUPERVISOR: ASSOC. PROF. DR. GÖRKEM GÜLHAN)

DENİZLİ, JULY 2021

The study was prepared with the aim of developing models for the planning of pedestrian road main axes and basically aims to expand and use the models in which the demand for urban transportation is essential in the planning paradigm. The planning of main axes on pedestrian roads, it encounters problems such as fragmentary planning habits, disconnection of pedestrian roads from each other and not being evaluated with a holistic perspective. Pedestrian route planning approaches are generally considered within the scope of planning pedestrian routes to areas where current pedestrian movement is concentrated or accessing types with land use attractiveness. As a mode of transportation, if planning is made taking into account the transportation habits of the pedestrian type in cities, it is possible to experience a transition from various transportation types to pedestrian ways. Strategies should be produced to ensure the transition after the planning of the main axes of the pedestrian roads, the accessibility of the pedestrian roads should be increased and the demand for urban transportation should be included in the model as an important parameter in the determination of the routes. In order for the pedestrian type to be preferred by the citizens traveling in other types, the strategy of planning the routes effectively, increasing the comfort features on these routes, and providing crossings has been adopted. In this direction, a model has been proposed to determine the routes of the main pedestrian spines, taking into account the corridors and zones where the urban transportation demand is high, and the walkable range. Afterward, various design ideas have been produced in order to increase the comfort and attractiveness of the pedestrian routes on the proposed routes, in order to provide sufficient passage from other types. The developed model has been applied in the context of Denizli City Center, and mappings and analyzes have been made taking into account the interzonal demands and densities in the current and 2030 projection year. In places where demands are high, zones with pedestrian-oriented accessible distances were determined, and a total of 6 alternative routes were determined in 2 different routes. Criticisms and suggestions were developed for pedestrian access by making detailed analyzes on the determined routes.

KEYWORDS: Pedestrian Models, Pedestrian Paths, Denizli Pedestrian Ways Design

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
İÇİNDEKİLER	iii
ŞEKİL LİSTESİ	vii
TABLO LİSTESİ	xiv
ÖNSÖZ	xv
1. GİRİŞ	1
1.1 Araştırmanın Amacı	3
1.2 Araştırma Hipotezi	4
1.3 Araştırmanın Yöntem Özeti	4
2. LİTERATÜR	6
2.1 Literatür Özeti	6
2.1.1 Genel Kapsamlı Çalışmalar	6
2.2 Yaya Kavramının ve Yaya Alanlarının Genel Çerçveden Analiz Edilmesi.....	11
2.2.1 Yaya Kavramı	11
2.2.2 Yayalaştırma	12
2.2.3 Yayalaştırmanın Tarihsel Gelişimi	12
2.2.4 Yaya Yolu	23
2.2.4.1 Tamamen Yayalaştırılmış Yaya Yolları (Full Mall).....	24
2.2.4.2 Sadece Transit Geçişlere İzin Verilen Yaya Yolları (Transit Mall)	25
2.2.4.3 Taşıt Trafığı İçin Sınırlama Getirilen Yaya Yolu (Semi Mall).....	25
2.2.5 Yaya Bölgeleri	26
2.2.5.1 Yaya Bölgelerinin Sınıflandırılması	27
2.2.5.1.1 Tasarım ve Kullanım Biçimine Göre Yaya Alanları	27
2.2.5.1.2 Buldukları Yere Göre Yaya Alanları	35
2.2.5.1.3 Oluşumuna Göre Yaya Alanları	36
2.2.6 Yaya Alanlarının İşlevleri.....	45
2.2.6.1 Tarihi Binaların ve Kent Dokusunun Korunması İşlevi	46
2.2.6.2 Yaşam Kalitesinin Arttırma İşlevi	47
2.2.6.3 Sosyo-Kültürel İşlevi	48
2.2.6.4 Rekreasyon İşlevi	48
2.2.6.5 Kentsel Yeşil Alan İşlevi	49
2.2.6.6 Ekonomik İşlevi	50
2.2.6.7 Ulaşım İşlevi	50
2.2.7 Önemli Yaya Alanı Düzenlemelerinden Örnekler.....	51
2.2.7.1 Dünyada Yaya Alanı Düzenlemelerinden Örnekler	51
2.2.7.1.1 Münih – Almanya	51
2.2.7.1.2 Stroget Street – Danimarka.....	54
2.2.7.1.3 Nicollet Mall – Amerika	54
2.2.7.1.4 La Rambla (Rambla Bulvarı) -Barselona, İspanya	55
2.2.7.1.5 Buchanan Street – İskoçya.....	59
2.2.7.1.6 Third Street Promenade (Üçüncü Cadde Yaya Gezinti Yolu) – Kaliforniya, A.B.D	61

2.2.7.1.7	Champs Elysees (Şanzelize Bulvarı)- Fransa	63
2.2.7.1.8	Times Square – New York, A.B.D	65
2.2.7.2	Türkiye’de Yaya Alanı Düzenlemelerinden Örnekler	69
2.2.7.2.1	İstiklal Caddesi - Beyoğlu, İstanbul.....	69
2.2.7.2.2	Bahariye Caddesi – Kadıköy, İstanbul	70
2.2.7.2.3	Kıbrıs Şehitleri Caddesi – Konak, İzmir.....	71
2.2.7.2.4	Talimhane – Beyoğlu, İstanbul.....	73
2.2.7.2.5	Doktorlar Caddesi – Eskişehir	74
2.2.7.2.6	Gazi Mustafa Kemal Caddesi – Denizli	75
2.2.8	Türkiye’de Yaya, Yaya Alanı ve Yayalaştırmaya İlişkin Yasal Düzenlemeler	78
2.2.8.1	2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve İlgili Yönetmeliği 80	
2.2.8.2	3194 Sayılı İmar Kanunu	82
2.2.8.3	Otopark Yönetmeliği.....	82
2.2.8.4	5216 Sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu.....	83
2.2.9	Yaya Bölgelerin Planlaması, Analizler ve Etütler	84
2.2.9.1	Etüt Aşaması	85
2.2.9.1.1	Fizibilite	88
2.2.9.1.2	Finans.....	88
2.2.9.1.3	Amaçların Belirlenmesi	88
2.2.9.2	Tasarım Aşaması.....	89
2.2.9.2.1	Projenin Hazırlanması.....	89
2.2.9.2.2	Malzeme Seçimi	89
2.2.9.3	Uygulama Aşaması	89
2.2.9.3.1	Koordinasyonun Sağlanması	89
2.2.9.3.2	Uygulama Esnasında Alanın İşlerliğini Sürdürmesi.....	90
2.2.9.4	Uygulama Sonrası Dönem	90
2.2.9.4.1	Bakım ve Onarım.....	90
2.2.9.4.2	Finans.....	90
2.2.10	Yaya Bölgeleri Tasarımı	91
2.2.10.1	Yaya Bölgeleri Tasarım İlkeleri.....	91
2.2.10.1.1	Fiziksel Özellikler.....	91
2.2.10.1.2	Teknik Özellikler	96
2.2.10.1.3	Duygusal Özellikler	97
2.2.10.1.4	Psikolojik Özellikler	99
2.2.10.2	Yaya Bölgeleri Tasarım Elemanları.....	99
2.2.10.2.1	Yapay Tasarım Elemanları	100
2.2.10.2.2	Doğal Tasarım Elemanları	113
2.2.11	Yaya Modelleri ve Yaya Yolu Planlama Teknikleri	116
3.	YÖNTEM VE ÇALIŞMA ALANI.....	118
3.1	Yöntem	118
3.2	Çalışma Alanı	120
3.2.1	Denizli İli Genel Özellikleri	120
3.2.2	Denizli İli Coğrafi Konumu.....	120
3.2.3	Denizli İli Demografik Yapısı	121
3.2.4	Denizli İli İklimi ve Bitki Örtüsü.....	121
3.2.5	Denizli İli Ekonomik Durumu	122
3.2.6	Denizli İlinin Mekansal Değişimi.....	122
3.2.7	Denizli İlinin Planlanma Süreci	124
3.2.7.1	İlk Kapsamlı Planlama Deneyimi: Nazım İmar Planı.....	124

3.2.7.2	İlk Üst Ölçekli Plan Deneyimleri: Çevre Düzeni Planları	125
3.2.7.3	Kentsel Dönüşüm Projeleri: Parçacıl Tasarım-Planlama.....	126
3.2.8	Denizli İlinin Ulaşım Yapısı	126
3.2.9	Denizli İli Yaya Altyapısı	127
4.	ANALİZ VE BULGULAR	130
4.1	Yaya Yolu Ağının Belirlenmesi	130
4.1.1	Denizli Ulaşım Ana Planının Değerlendirilmesi	131
4.1.2	Seyahat Üretim ve Çekim Matrislerinin Değerlendirilmesi	136
4.1.3	Yaya Yolu Ana Akslarının Gececeği Zonların Belirlenmesi	139
4.1.4	Yaya Yolu Ağlarının Belirlenmesi	141
4.2	Yaya Yolu Güzergâhlarının Kesinleştirilmesi	145
4.2.1	Yaya Yolu Güzergâhlarının Belirlenmesinde/Kesinleştirilmesinde Kullanılan Parametrelerin Belirlenmesi	145
4.2.2	Belirlenen Parametreler Doğrultusunda Yaya Yolu Güzergâhlarının Belirlenmesi	148
4.3	Yaya Yollarının Özelliklerinin Geliştirilerek Çekiciliğinin Arttırılması	161
4.3.1	Rota 1 Üzerinde Seçilen 3. Güzergâhın Değerlendirilmesi.....	163
4.3.1.1	1490/4 Sokak.....	164
4.3.1.2	1769 Sokak.....	168
4.3.1.3	1718 Sokak.....	174
4.3.1.4	Lozan Caddesi.....	182
4.3.1.5	Mimar Sinan Caddesi.....	193
4.3.1.6	1531 ve 1526 Sokak.....	195
4.3.1.7	Saltak Caddesi.....	197
4.3.1.8	2. Ticari Yol	201
4.3.1.9	Rota 1 Üzerinde Seçilen 3. Güzergâhın Genel Değerlendirilmesi	203
4.3.2	Rota 2 Üzerinde Seçilen 2. Güzergâhın Değerlendirilmesi.....	205
4.3.2.1	Çamlık Bulvarı	206
4.3.2.2	İnönü Caddesi	212
4.3.2.3	Kıbrıs Şehitleri Caddesi	217
4.3.2.4	Emek Caddesi.....	221
4.3.2.5	958 Sokak.....	223
4.3.2.6	925/1 Sokak.....	231
4.3.2.7	884 Sokak.....	235
4.3.2.8	İstiklal Caddesi.....	237
4.3.2.9	Gazi Mustafa Kemal Bulvarı	241
4.3.2.10	554 Sokak.....	247
4.3.2.11	552 Sokak.....	249
4.3.2.12	Turan Güneş Caddesi	252
4.3.2.13	Rota 2 Üzerinde Seçilen 2. Güzergâhın Genel Değerlendirilmesi	254
5.	SONUÇLAR.....	256
6.	KAYNAKLAR.....	260
7.	EKLER.....	282
EK A.1	Ev-eğitim seyahat üretim ve çekim matrisi 2010.....	282
EK A.2	Ev-Eğitim Seyahat Üretim ve Çekim Matrisi 2030	283
EK A.3	Ev-İş Seyahat Üretim ve Çekim Matrisi 2010	284
EK A.4	Ev-İş seyahat üretim ve çekim matrisi 2030	285

EK A.5 Toplam Seyahat Üretim ve Çekim Matrisi 2030	286
EK A.6 Matrislerdeki numaralandırılmış mahalle isimleri	287
8. ÖZGEÇMİŞ.....	288

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1. 1: Araştırmanın yöntemini açıklayıcı diyagram	5
Şekil 1. 2: Üç adımlı akış şeması	5
Şekil 2. 1: Limbeck Caddesi ve çevresine ait plan ve görünüm	14
Şekil 2. 2: Limbecker Caddesi ve Kennedy Meydanı'na Ait Görünümler	14
Şekil 2. 3: La Haye kentinde düzenlenen yaya bölgesinin planı.....	15
Şekil 2. 4: Grote Marktstraat'ta canlı heykel ve bisiklet yolu.....	15
Şekil 2. 5: London Caddesi'nden görünümler	16
Şekil 2. 6: Stroget Caddesi'nin günümüzdeki uzunluğu	17
Şekil 2. 7: Stroget Caddesi'nden görünüm	18
Şekil 2. 8: Piazza del Campo Meydanı'ndan görünüm.....	18
Şekil 2. 9: Kalamazoo Mall'dan bir görünüm.....	19
Şekil 2. 10: Nicollet Mall'dan görünüm	20
Şekil 2. 11: Üçüncü Cadde yaya gezinti yolunun plan, kesit, görünüşü (Third Street Promenade) (Kaliforniya-A.B.D.)	24
Şekil 2. 12: Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yollarına bir örnek	25
Şekil 2. 13: Taşıt trafiği için sınırlama getirilen yaya yoluna bir örnek (Denver, Colorado).....	26
Şekil 2. 14: Niş tipi meydanlar.....	29
Şekil 2. 15: Kare tipi meydanlar	29
Şekil 2. 16: Solda Roma'da ki Piazza Chiesa Nouva ve Sağda ki Piazza Fornesa	29
Şekil 2. 17: Dikdörtgen tipi meydanlar	30
Şekil 2. 18: L tipi meydanlar	30
Şekil 2. 19: Venedik-San Marco Meydanı	30
Şekil 2. 20: Yarım daire tipi meydanlar	31
Şekil 2. 21: Piazza Del Campo Meydanı	31
Şekil 2. 22: Üçgen tipi meydanlar.....	31
Şekil 2. 23: Versailles Sarayı'nın giriş avlusu	32
Şekil 2. 24: Yaşanabilir sokak woonerf	33
Şekil 2. 25: Alışveriş sokakları	34
Şekil 2. 26: Galeri – pasaj	34
Şekil 2. 27: Campo Meydanı'ndan görüntüler	37
Şekil 2. 28: San Marco Meydanı'ndan görüntüler.....	37
Şekil 2. 29: Navona Meydanı'ndan görüntüler	38
Şekil 2. 30: Campidoglio Meydanı'ndan görüntüler.....	39
Şekil 2. 31: Budapeşte kent merkezinden görüntüler.....	40
Şekil 2. 32: Münich kent merkezinden görüntüler.....	40
Şekil 2. 33: Kopenhag Stroget Caddesi	41
Şekil 2. 34: Columbus Meydanı.....	42
Şekil 2. 35: Kowsky Meydanı plan	43
Şekil 2. 36: Kowsky Meydanı'ndan görüntüler	43
Şekil 2. 37: Capitol Meydanı planı ve meydandan görüntüler	44
Şekil 2. 38: La Defence bölgesinden (Yeni Paris) görüntüler	45
Şekil 2. 39: Solda Nehauser Caddesi,Münih - sağda Kaufinger Caddesi, Münih	52

Şekil 2. 40: Solda Marienplatz Meydanı, Münih - Sağda Stochus Karlsplatz Meydanı, Münih	52
Şekil 2. 41: Marienplatz Meydanı, Münih	53
Şekil 2. 42: Stroget Street, Kopenhag	54
Şekil 2. 43: Nicollet Mall'dan görünüm	55
Şekil 2. 44: La Rambla plan ve kesitleri	56
Şekil 2. 45: La Rambla'dan yaz ve kış günlerinden görseller.....	57
Şekil 2. 46: La Rambla'dan görünüm	57
Şekil 2. 47: La Rambla'dan gece görünümü.....	58
Şekil 2. 48: La Rambla'da heykel ve çeşmeye örnekler	58
Şekil 2. 49: La Rambla'da günlük yaşam	59
Şekil 2. 50: Buchanan Street'de günlük yaşam.....	60
Şekil 2. 51: Buchanan Street'de gece görüntüsü.....	60
Şekil 2. 52: Third Street Promenade'in plan ve kesiti	61
Şekil 2. 53: Third Street Promenade'in plan ve kesiti	61
Şekil 2. 54: Third Street Promenade'n görünüm	62
Şekil 2. 55: Third Street Promenade'n görünüm	62
Şekil 2. 56: Solda; Champs Elysees plan ve kesiti ve sağda; Champs Elysees'den görünüm	63
Şekil 2. 57: Arc de Triomphe (Zafer Takı)	63
Şekil 2. 58: Champs Elysees	64
Şekil 2. 59: Times Square yaya yoğunluğundaki artış.....	65
Şekil 2. 60: Times Square yayalaştırma öncesi- sonrası	66
Şekil 2. 61: Times Square yaya mekanları.....	66
Şekil 2. 62: Times Square yayalaştırma öncesi - sonrası.....	67
Şekil 2. 63: Times Square farklı hızlardaki yaya gezinti yolları.....	68
Şekil 2. 64: Times Square için tasarlanan banklar	68
Şekil 2. 65: İstiklal Caddesi'nden görünüm.....	69
Şekil 2. 66: Bahariye Caddesi'nden görünüm	71
Şekil 2. 67: Kıbrıs Şehitleri Caddesi ticari alan düzenlemeleri	72
Şekil 2. 68: Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nden görünüm	72
Şekil 2. 69: Talimhane'den görünüm.....	74
Şekil 2. 70: Doktorlar Caddesi'nden görünüm	75
Şekil 2. 71: Denizli Hükümet Konağı mimari projesi ve yakın çevresi kentsel tasarım yarışması, 1. ödül.....	76
Şekil 2. 72: Denizli mimarlar odasının Denizli Belediyesi'ne öneri trafik güzergâhı ve yayalaştırma aksı	77
Şekil 2. 73: Gazi Mustafa Kemal Caddesi yayalaştırma uygulaması	78
Şekil 2. 74: Yayalaştırma faaliyetlerini kapsayan yürürlükteki yasal mevzuat şeması	80
Şekil 2. 75: Çeşitli hareket pozisyonundaki insan ölçüleri	92
Şekil 2. 76: Yaya bölgelerinde oluşturulacak donatı alanı şeridi.....	93
Şekil 2. 77: Tesislerin önünde bırakılması gereken genişlikler	94
Şekil 2. 78: Metrekareye düşen yaya yoğunluğu	97
Şekil 2. 79: Çeşitli oturma elemanları.....	104
Şekil 3. 1: Model akış şeması.....	118
Şekil 3. 2: Türkiye'de Denizli İli'nin yeri.....	120
Şekil 3. 3: Denizli İli'nin ilçelerini ve komşularını gösterir harita	121
Şekil 3. 4: Kaleiçi	122
Şekil 3. 5: Kaleiçi bölgesinin zamanla çevreye dağılış biçimi.....	123

Şekil 3. 6: Denizli İli'nin şehirlerarası ve ilçeler arası bağlantı yolları	127
Şekil 3. 7: Denizli İli'nde yaya alanlarını gösterir harita	128
Şekil 3. 8: Denizli yaya mekanlarından görseller	129
Şekil 4. 1: Denizli ve analiz birimleri (zonlar).....	133
Şekil 4. 2: 2010 yılına ait istek hatları.....	134
Şekil 4. 3: 2030 yılına ait istek hatları.....	135
Şekil 4. 4: Denizli merkez ilçe mahalleleri 2010-2030 ev-iş seyahat çekim miktarları	136
Şekil 4. 5: Denizli merkez ilçe mahalleleri 2010-2030 ev-iş seyahat üretim miktarları	137
Şekil 4. 6: Denizli merkez ilçe mahalleleri 2030 ev-okul seyahat üretim ve çekim miktarları	138
Şekil 4. 7: Ev-iş ve ev-okul üretim ve çekim matrisi 2030.....	139
Şekil 4. 8: Toplam seyahat üretim ve çekim matrisi 2030.....	140
Şekil 4. 9: Ev-iş ve ev-eğitim seyahat üretim ve çekim matrisi 2030 üretim ve çekim maksimum olan mahalle haritaları	141
Şekil 4. 10: Toplam seyahat ve üretim ve çekim matrisi 2030 üretim ve çekim olan mahalle haritaları	142
Şekil 4. 11: Ev-iş ve ev-eğitim yolculuklarının yürünebilir mesafeleri	143
Şekil 4. 12: Rota 1 ve rota 2'nin yaklaşık/taslak izleri	145
Şekil 4. 13: Solda rota 1 mahalleleri, sağda rota 2 mahalleleri.....	149
Şekil 4. 14: Mahalleler üzerinde sık uğrak yerler	149
Şekil 4. 15: Rota 1' de belirlenen 3 alternatif güzergâh.....	155
Şekil 4. 16: Rota 2' de belirlenen 3 alternatif güzergâh.....	157
Şekil 4. 17: Rota 1 ve rota 2'de belirlenen alternatif güzergâhların birlikte gösterimi.....	157
Şekil 4. 18: Müdahale sistemi	162
Şekil 4. 19: Rota 1 Güzergâh 3 Linkleri	163
Şekil 4. 20: 1490/4 Sokağın vaziyet görünümü	164
Şekil 4. 21: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	164
Şekil 4. 22: 1490/4 Sokak başlangıcındaki çocuk parkı alanı.....	165
Şekil 4. 23: 1490/4 Sokağa bakış	165
Şekil 4. 24: Bölücü Elemanlar	166
Şekil 4. 25: Döşeme İyileştirme	166
Şekil 4. 26: Görünüme zenginlik ve canlılık katacak duvar örnekleri.....	167
Şekil 4. 27: Üst örtü örnekleri	167
Şekil 4. 28: Şematik kesit.....	168
Şekil 4. 29: Rota 1 güzergâh 3 üzerindeki başlangıç sokağı ve sonrasındaki sokak konumları	168
Şekil 4. 30: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	169
Şekil 4. 31: 1769. Sokaktan görünüm	169
Şekil 4. 32: 1769. Sokaktan başka bir görünüm.....	169
Şekil 4. 33: Sokak aydınlatma tema önerisi	170
Şekil 4. 34: Görüntü kirliliği yapan çöp kovası	170
Şekil 4. 35: Öneri atık kutuları.....	171
Şekil 4. 36: : Mevcut tel çitler.....	171
Şekil 4. 37: Sokak canlıları için öneri kent mobilyaları.....	172

Şekil 4. 38: Yaya aksları üzerinde scooter ve bisikletlerin anlık kullanılabilirdiği sistemlere örnekler	172
Şekil 4. 39: Yetişkinler için spor alanları.....	173
Şekil 4. 40: Şematik kesit.....	173
Şekil 4. 41: 1718. Sokağın vaziyet görünümü	174
Şekil 4. 42: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	174
Şekil 4. 43: 1718 Sokak başlangıcı-solda park alanı.....	175
Şekil 4. 44: Buradaki yaşam alanları için otopark alanı.....	175
Şekil 4. 45: 1718 Sokak mevcut görünüm	176
Şekil 4. 46: 1718 Sokak araçların yaya alanlarına parkı, çöp kovaların sokak ortalarında serbest dağılımı	176
Şekil 4. 47: Yaya aksları üzerinde tehlike arz eden nesnelere	176
Şekil 4. 48: Yolun Bitiminde, Köşedeki Hacı Osman Kepenekoğlu Cami	177
Şekil 4. 49: Çocuk parkından mevcut görüntü.....	177
Şekil 4. 50: Çocuk parkındaki kot farklılıkları.....	178
Şekil 4. 51: Çocuk parkları için uygun bir tasarım örneği	178
Şekil 4. 52: Dinlenme alanları için uygun bir tasarım örneği	179
Şekil 4. 53: Sosyal çevreyi olumlu etkileyecek tasarım.....	179
Şekil 4. 54: Mevcut alan.....	180
Şekil 4. 55: Beton duvarın sosyal hayata daha sıcak bir görüntü vermesini sağlayacak birkaç örnek	180
Şekil 4. 56: Sosyal hayata dinamizm katacak heykellere örnekler	181
Şekil 4. 57: Şematik kesit.....	181
Şekil 4. 58: Lozan Caddesi'nin vaziyet görünümü	182
Şekil 4. 59: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	182
Şekil 4. 60: Lozan Caddesi'nin başlangıç noktası	183
Şekil 4. 61: Caddenin başında ki konforsuz yaya alanı	183
Şekil 4. 62: Park alanı	184
Şekil 4. 63: Yaya yürüyüş alanlarının kot farklarıyla parçalanıp konforsuz mevcut düzenlemesi.....	184
Şekil 4. 64: Bütüncül tasarım örneği.....	185
Şekil 4. 65: : Sokak Canlıları İçin Örnek Tasarımlar.....	185
Şekil 4. 66: Çok sık uğranan cadde üzerindeki PTT örneği.....	186
Şekil 4. 67: Cadde üzerindeki eski yapıların sokak dokusuna olumsuz etkisi	186
Şekil 4. 68: Parsel sınırları net olmayan mekanlar.....	187
Şekil 4. 69: Çocuk oyun alanı	187
Şekil 4. 70: Cadde üzerindeki mevcut ağaç yapılanması.....	188
Şekil 4. 71: Mevcut toplu taşıma durakları	188
Şekil 4. 72: Tasarım toplu taşıma durak örnekleri.....	188
Şekil 4. 73: Mevcut park alanları	189
Şekil 4. 74: Yaya aksında uygulanabilecek küçük kafe tasarımlarına örnek..	190
Şekil 4. 75: Mevcut yol ayırımı.....	191
Şekil 4. 76: Su ögesi ile alanın görsel zenginliğinin ve canlılığının artırılması	191
Şekil 4. 77: Şematik kesit.....	192
Şekil 4. 78: Mimar Sinan Caddesi'nin vaziyet görünümü	193
Şekil 4. 79: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	193
Şekil 4. 80: Mimar Sinan Caddesi'nden Görüntü	194

Şekil 4. 81: Şematik kesit.....	194
Şekil 4. 82: 1531 ve 1526. Sokaklarının vaziyet görünümü	195
Şekil 4. 83: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	195
Şekil 4. 84: Sokak başlangıcından bir görüntü	196
Şekil 4. 85: Yaya hareketini büyük miktarda kısıtlayan mevcut durum	196
Şekil 4. 86: 1531. Sokaktan bir görüntü.....	196
Şekil 4. 87: Şematik kesit.....	197
Şekil 4. 88: Saltak Caddesi'nin vaziyet görünümü	197
Şekil 4. 89: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	198
Şekil 4. 90: Saltak Caddesi 1526. Sokak Kesişim Noktası	198
Şekil 4. 91: Saltak Caddesi'nde günlük değişimler	199
Şekil 4. 92: Mevcut Toplu Taşım Durakları	199
Şekil 4. 93: Mevcutta ki ağaçlar ve yaya kaldırımları	200
Şekil 4. 94: Şematik kesit.....	200
Şekil 4. 95: 2. Ticari Yol'un vaziyet görünümü.....	201
Şekil 4. 96: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	201
Şekil 4. 97: 2. Ticari Yol'daki dolmuş hattı konumu.....	202
Şekil 4. 98: Yaya akışını engelleyici unsurlar.....	202
Şekil 4. 99: Şematik kesit.....	203
Şekil 4. 100: Linklerde yapılan müdahaleler	204
Şekil 4. 101: Rota 2 güzergâh 2 linkleri.....	205
Şekil 4. 102: Çamlık Bulvarı vaziyet görünümü.....	206
Şekil 4. 103: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	207
Şekil 4. 104: Uyarı levhaları	207
Şekil 4. 105: Çamlık Beyaz Kafe	207
Şekil 4. 106: Tiyatro alanı	208
Şekil 4. 107: Trafik akışı.....	208
Şekil 4. 108: Mevcut ağaçlandırma.....	209
Şekil 4. 109: Mevcut alan düzenlemesi.....	209
Şekil 4. 110: Mevcut yaya alanı	210
Şekil 4. 111: Mevcut durum.....	210
Şekil 4. 112: Yayalar için tasarlanmış, yayalara uygun mevcut yaya aksı	211
Şekil 4. 113: Mevcut yolun bir tarafından görünüm.....	211
Şekil 4. 114: Şematik kesit.....	212
Şekil 4. 115: İnönü Caddesi vaziyet görünümü	213
Şekil 4. 116: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	213
Şekil 4. 117: İnönü Caddesi'nin mevcut durumu	214
Şekil 4. 118: Geri dönüşüm kutusunun uygunsuz kullanımı	214
Şekil 4. 119: Mevcut Delinatör Dubalar	215
Şekil 4. 120: Caddedeki çöp kovaları konumlanma biçimi	215
Şekil 4. 121: Mevcut otobüs durakları	216
Şekil 4. 122: Mevcut Yaya Alanları.....	216
Şekil 4. 123: Şematik kesit.....	217
Şekil 4. 124: Kıbrıs Şehitleri Caddesi vaziyet görünümü.....	217

Şekil 4. 125: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	218
Şekil 4. 126: Mevcut trafik	218
Şekil 4. 127: Yolun bir şeridinin otopark alanı gibi kullanılması	218
Şekil 4. 128: Uyarı levrhalarına rağmen araçların iki tarafa da park ettikleri görülmetedir	219
Şekil 4. 129: Kaldırım Üzerinde Yaya Hareketini Olumsuz Etkileyen Unsurlar	220
Şekil 4. 130: Mevcut yıkık yapılar	220
Şekil 4. 131: Şematik kesit	221
Şekil 4. 132: Emek Caddesi vaziyet görünümü	221
Şekil 4. 133: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	222
Şekil 4. 134: Mevcut yaya aksı	222
Şekil 4. 135: Mevcut toplu taşıma vedurakları çöp kutuları	222
Şekil 4. 136: Şematik kesit	223
Şekil 4. 137: 958 Sokak vaziyet görünümü	223
Şekil 4. 138: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	224
Şekil 4. 139: 958 Sokak mevcut hali	224
Şekil 4. 140: Mevcut park alanı	225
Şekil 4. 141: Yol ve park ayrımı	226
Şekil 4. 142: Parkla bütünleşen yaya aksı örneği	226
Şekil 4. 143: Açık alan öneri tasarım örnekleri	227
Şekil 4. 144: Mevcuttaki girişi tanımlayan tak	228
Şekil 4. 145: Atalar Cami	228
Şekil 4. 146: Bakımsız eski yapıların görsel kirliliği	229
Şekil 4. 147: Atalar Saadettin Kıbrıslıoğlu İlköğretim Okulu'na bakış	229
Şekil 4. 148: Mevcut trafo	230
Şekil 4. 149: Trofo binalarının görselleştirmesi için tasarım örnekleri	230
Şekil 4. 150: Şematik kesit	231
Şekil 4. 151: 925/1 Sokak 958 Sokak vaziyet görünümü	231
Şekil 4. 152: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	232
Şekil 4. 153: Mevcut yol durumu	232
Şekil 4. 154: Mevcut Durum	232
Şekil 4. 155: Mevcut tanımlı otopark alanı	233
Şekil 4. 156: Mevcut durum	233
Şekil 4. 157: Mevcut çocuk parkı	234
Şekil 4. 158: Çocuk gelişimi için öneri park alanı	234
Şekil 4. 159: Şematik kesit	235
Şekil 4. 160: 884 Sokak vaziyet görünüm	235
Şekil 4. 161: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	236
Şekil 4. 162: Mevcut yol	236
Şekil 4. 163: Cami bahçesi ve yol ortak noktası	236
Şekil 4. 164: Şematik kesit	237
Şekil 4. 165: İstiklal Caddesi vaziyet görünüm	237
Şekil 4. 166: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	238

Şekil 4. 167: Yolun durumu	238
Şekil 4. 168: Mevcut meydan düzenlemesi.....	239
Şekil 4. 169: Sık kullanılan durak	239
Şekil 4. 170: 15 Temmuz Delikliçınar Şehitler Meydanı	240
Şekil 4. 171: Denizli'nin simgesi horoz heykeli	240
Şekil 4. 172: Şematik kesit.....	241
Şekil 4. 173: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı vaziyet görünümü	241
Şekil 4. 174: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	242
Şekil 4. 175: Yarışma projesinde 1. olup uygulanan hükümet konağı projesi	243
Şekil 4. 176: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı güncel görüntüleri.....	244
Şekil 4. 177: Şematik kesit.....	247
Şekil 4. 178: 554 Sokak vaziyet görünümü	247
Şekil 4. 179: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	248
Şekil 4. 180: 554 Sokak mevcut durum	248
Şekil 4. 181: Şematik kesit.....	249
Şekil 4. 182: 552 Sokak vaziyet görünümü	249
Şekil 4. 183: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	250
Şekil 4. 184: 552 Sokağın görüntüsü	250
Şekil 4. 185: Mevcut Durum	251
Şekil 4. 186: Mevcut Otopark Alanı ve Yaya Alanı	251
Şekil 4. 187: Şematik Kesit.....	251
Şekil 4. 188: Turan Güneş Caddesi vaziyet görünümü.....	252
Şekil 4. 189: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil	252
Şekil 4. 190: Mevcut durum.....	253
Şekil 4. 191: Şematik kesit.....	253
Şekil 4. 192: Linklerde yapılan müdahaleler	254
Şekil 4. 193: Linklerde yapılan müdahaleler	255
Ek 1: Ev-Eğitim seyahat üretim ve çekim matrisi 2010	282
Ek 2: Ev-Eğitim seyahat üretim ve çekim matrisi 2030	283
Ek 3: Ev-İş seyahat üretim ve çekim matrisi 2010	284
Ek 4: Ev-İş seyahat üretim ve çekim matrisi 2030	285
Ek 5: Toplam seyahat üretim ve çekim matrisi 2030.....	286
Ek 6: 80 mahallenin matrislerde karşılığı olan sayılar.....	287

TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 4. 1: Türel ayırım oranları	133
Tablo 4. 2: Güzergâhların değerlendirme kriterleri ve atanan katsayıları	158
Tablo 4. 3: Rota 1 üzerindeki güzergâhların belirlenen kriter ve atanan katsayılar ile yapılan değerlendirme tablosu	159
Tablo 4. 4: Rota 2 üzerindeki güzergâhların belirlenen kriter ve atanan katsayılar ile yapılan değerlendirme tablosu	160

ÖNSÖZ

Tez çalışmam boyunca destek, yardım ve görüşlerini benden esirgemeyen, her türlü çıkmazda benim önümü açan, tez danışmanım ve kıymetli hocam Doç. Dr. Görkem GÜLHAN'a en derin teşekkürlerimi sunarım.

Tez çalışmamın en stresli anlarında, yetişmeyecek, ben bunun altından nasıl kalkarım dediğim zaman dilimlerinde motivasyon desteği sağlayan İnşaat Yüksek Mühendisi Ünal Bahadır BAYLAN'a en derin teşekkürlerimi sunarım.

Pamukkale Üniversitesi Şehir Bölge Planlama Bölümünde yüksek lisans tezini başarı ile tamamlayan Mimar Seçil BAŞDERE ve Şehir Plancısı Seçil AKAY'a yol göstericiliklerinden dolayı teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Pamukkale Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümünde yüksek lisansını başarı ile tamamlamış İnşaat Mühendisi Muhammed DEMİRKOLLU'ya seminer sürecimde verdiği destekler için teşekkürlerimi sunarım.

Denizli Büyük Şehir Belediyesinde çalışmakta olan İnşaat Mühendisi Emin KARAHAN'a veri araştırmalarında ve haritaları oluşturmada verdiği teknik destekten dolayı çok teşekkür ederim.

Ve 7/24 demeden bilgisayarımın, Microsoft Word belgesinin, tez şablonunun verdiği tüm teknik hataların revize edilmesinde ve tez savunmama 1 aylık bir süreç kala bilgisayarımın çökerek tüm verilerin kaybolduğu anda öncelikli olarak tez verilerimin kurtarılarak bilgisayarımın en kısa sürede çalışır hale getirilmesini sağlayan Seyithan SELEN'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Hayat boyu her konuda olduğu gibi tez sürecimde de desteklerini sağlayan aileme teşekkür ederim.

1. GİRİŞ

Bir ulaşım türü olarak yaya yolculukları artık kent yaşamını bir arada tutan en önemli unsur olarak algılanan bir konumdadır. Yayalaştırma, bir kenti yürünebilir kılmak için tasarım girişimi ve planlaması olarak tanımlanır (Özsel 2009). Kent mekanlarını yapılandırma yöntemlerinden en etkili olan yayalaştırma, taşıt öncelikli ulaşımın etkisinden kenti kurtarıp, kenti daha insancıl ve daha güvenli hale getirme çabasıdır.

Kentin karakteristik özelliklerini yansıtıcı olan mekanların plansız ve hızlı yapılaşması, çeşitli sebeplerle oluşan nüfus artışları, kullanım fonksiyonları farklı olan mekanların iç içe geçmesinden kaynaklı olarak yoğunluk artışı sonucu bir kaos ortamı oluşumu gözlemlenmektedir. Sosyal yaşamın gerekliliği olan konforlu, huzurlu ve insan ölçeğindeki yaşamdan uzaklaştıran bu etkilerden en az şekilde etkilenecek biçimde, mekanların tarihi dokularının zedelenmediği, uzun yürüyüş imkanının sağlandığı, şehir ve peyzaj planlama ilkelerinin dikkate alındığı; estetik, kullanışlı, huzurlu mekanlar tasarlanmalı ve uygulanmalıdır.

Dünyanın var olmasından bu yana kentlerin büyümesi ve gelişmesiyle birlikte insanların doğal ihtiyaçlarından biri haline gelen ulaşım, insan faaliyetlerinde önemli ölçüde belirleyici olmaktadır. Kentleşmede yaşanan değişimler ve faaliyet alanları sosyal ve ekonomik açıdan ulaşımın planlamasını yakından ilgilendirmiştir (Sandal 2009).

Günlük yaşam faaliyetlerindeki kentsel ulaşım insan hayatında belirleyici bir rol oynamıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki hızlı büyüme yaşam ihtiyaçlarını arttırarak ulaşım sistemini ön plana çıkarmıştır. Kentlerdeki hareket kabiliyetinin artması ve yaşamsal ihtiyaçlar arasındaki mesafenin gelişmesi, ulaşım sisteminin sınırları içinde tıkanmasına neden olmuştur. Kentlerin büyümesi, ekonomik olarak ülkelerin cazibe merkezleri haline gelmesi, ulaşım sistemlerinin gelişmesine neden olmuştur. Son dönemde artan çevre duyarlılığı, kentlerin gelişmesinde ve ulaşımın planlanmasında önemli bir rol oynamıştır (Avcı 2005).

İnsanların çevresel ilişkilerinde, ihraç veya ithal ettikleri bilgi, mal ve sermayelerinin taşınması ulaşımı çeşitlendirmektedir. Birçok bilim dalı ulaşım faaliyetlerini ele almaktadır. Coğrafik araştırmalarda ekonomik ve mekâna dayalı yerleşimde ulaşım önemli bir rol oynamaktadır. Ulaşım bu özellikleri sebebi ile kalkınmanın ve küreselleşmenin en önemli etkenleri arasında gösterilmektedir (Tümertekin 1965, Tümertekin ve Özgüç 1999).

Türkiye’de Sağlık Bakanlığı sağlıklı beslenme ve hareketli hayat programında (2013-2017) yürünebilir kentsel yerle, sağlıklı yaşam ve obezite ile mücadelede önemli bir rol oynamaktadır. Kentsel yaşam alanlarında yürünebilirliği arttırmak, kamusal mekânları canlı ve renkli hale getirmek; toplumsal etkileşime aracılık ederek, yaşanabilir toplumların gelişmesine ve toplumsal uyuma katkı sağlamaktadır. Bu düşüncede bir bütün olarak cadde tasarımları, istasyon alanlarının etrafında tasarlanan yaya mekânları, kontrollü yaya yolları ve korumalı yaya boşlukları kentsel mekânların kullanımlarını ve güvenliğini arttırmaktadır (Akkar Ercan ve Belge 2017).

Bir bütün olarak tasarlanan caddelerin her yaşta insanların güvenlik ve erişilebilirliğine uygun olması gerekmektedir. Yaşamaya uygun bir kent için sürücülerin, yayaların, transit geçiş olanaklarını kullanan kişilerin ihtiyaçları dikkate alınarak, ortak kullanıma açık bir cadde uygulaması düzenlenmesine ihtiyaç duyulmaktadır (Slotterback ve Zenger 2013).

Yaya trafiğinin güvenliğini sinyalizasyon ve yaya geçitleri ile kontrollü bir erişim noktası haline getirmek en önemli çözümler arasında bulunmaktadır. Düşük platformlu açık istasyonlar, yüksek platformlu kapalı istasyonlara göre daha tehlikeli olabilmektedir (EMBARQ 2015).

Yaya yollarının niteliği, sokakların ve caddelerin tasarım kalitesiyle birebir ilişkilidir. Engelsiz hareketin her yaşta ve her durumdaki insanların kesintisiz ve engellenmeden yürüyebilme ve geçebilme olanağı ile sağlanması gerekmektedir (Akkar Ercan ve Belge 2017). Ülkemizde son yıllarda engellilerin erişilebilirliği bakımından önemli çalışmalar hız kazanmaktadır. Bu bağlamda yürüyüş yollarının eğimlerinin 1/12’den fazla olmamasına ve basamak kaldırım kenarı platformlara dikkat edilerek tasarımlar yapılmaktadır. Özellikle sokak dönüşlerinde rampa

yapılması engelli ve çocuk arabalarının erişilebilirliğinde kolaylık sağlamaktadır (EMBARQ 2015).

Kentsel mekânların yaya odaklı çözümleri için, yaya erişilebilirliği ve farklı türlerden ulaşımların doğrudan birbiriyle bağlantısı olması gerekmektedir. Motorsuz ulaşım araçları, toplu taşıma ve özel araçların birbirine eklenmesi gerekmektedir. Toplu taşıma duraklarının, otoparklarının ve otobüs terminallerinin, aktarma merkezlerinin, yaya ulaşım sistemine erişilebilirliği en önemli ihtiyaçlardan bir tanesidir (Akkar ve Belge 2017).

Yaya erişilebilirliği ve yaya ulaşımı özellikle mevcut yaya hareketleri üzerinden düşünülmektedir. Oysa mevcut yaya hareketleri olası yaya yolculukları potansiyelinin altındadır. Kentiçi mahallelerde uygun yaya yolu ulaşımı olmadığı için yaya yolculuğunu tercih etmeyen çok fazla kentli bulunmaktadır. Güvenlik sorunları, ticari hareket eksikliği, ışıklandırma, aydınlatma, kentsel mobilya eksikliği, yeşil alan eksiklikleri gibi temel kentsel sorunlar nedeni ile kentlilerin yaya yollarını tercih etmediği bilinmektedir. Böyle bir çekicilik sağlanırsa türler arası geçiş sağlanacaktır ama burada önemli bir nokta geçiş potansiyeli olan rotaları planlayabilmektir.

Bu durumda kentsel ulaşım talebi ve yürünebilir menzil dahilindeki mahalleler dikkate alınmalıdır. Bu zonlar arası belirlenebilecek rotalar üzerinde yaratılacak yeterli çekiciliğin tercih dinamiklerini etkileyeceği ve başka türlerden yaya türüne geçişlerin başlayacağı değerlendirilmektedir.

1.1 Araştırmanın Amacı

Yaya alanları, fiziksel çevrenin niteliğini arttırıcı, sosyal, kültürel ve ekonomik yapıyı geliştirici, tarihi binaları ve kent dokusunu koruyucu, trafik kazalarının neden olduğu can ve mal kayıplarını azaltıcı, yaşam kalitesini arttırıcı, hava kirliliği ve gürültüyü azaltıcı, toplumun kimliğinin güçlendirici, etkilere sahiptir.

Bu nedenlerle, kentsel ulaşım türlerinden yaya ulaşım türüne türler arası geçişi arttırmak teorik olarak hedeflenmektedir. Fakat yaya yolları planlama yaklaşımları günümüzde; parçacıl planlama alışkanlıkları, yaya yollarının birbirinden kopuk olarak ele alınması, bütüncül bir bakış açısı ile değerlendirilmemesi gibi sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu bağlamda yaya yolları omurgası planlamasında türler arası geçişi teşvik edecek bir metot üretilmiştir.

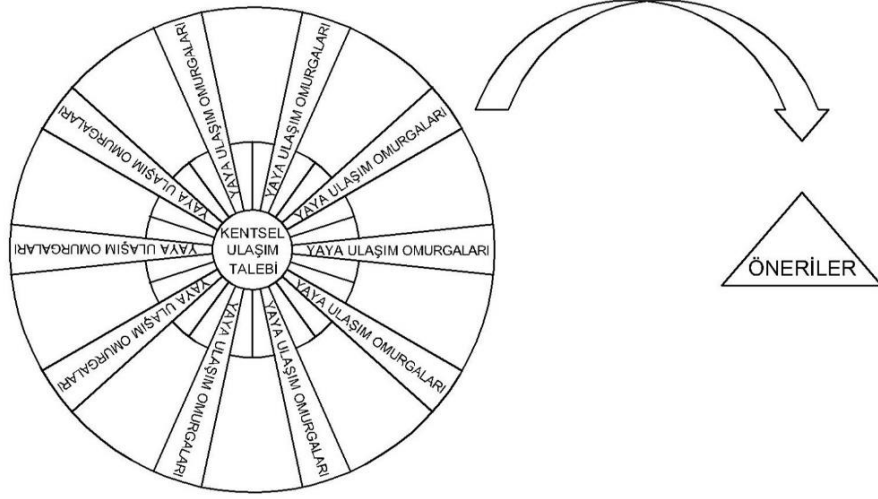
1.2 Araştırma Hipotezi

Bu çalışmada, yaya yolları omurgalarının planlamasına yönelik modellerin geliştirilmesi amaçlanmış olup ana yaya omurgalarının kentsel ulaşım talebi ve seyahat dağılım oranları dikkate alınarak üretilmesi amaçlanmıştır.

Tezin genel önermesi ve hipotezi, kentsel ulaşım talebinin yoğun olduğu zonlar arasında her zaman bir yaya potansiyelinin bulunduğudır. Anılan bu potansiyelin türler arası geçiş hareketine dönüşmesi için bu talep doğrultusunda rotalar oluşturulmalıdır. Talep doğrultusunda oluşturulan rotalar üzerinde yeterli arazi kullanım çekiciliği yaratılabilirse kentlilerin toplu taşıma, özel araç vs. gibi yöntemler yerine yaya ulaşımını tercih etmeye başlayacakları varsayılmaktadır.

1.3 Araştırmanın Yöntem Özeti

Çalışmada yaya ağının ana ulaşım omurgalarını oluşturacak olan yaya güzergâhları kentsel ulaşım talebi merkeze alınarak belirlenmiş olup devamında yaya güzergâhlarının çekiciliklerinin artırılarak türler arası geçişi tetikleme için öneriler geliştirilmiştir (Şekil 1.1).



Şekil 1. 1: Araştırmanın yöntemini açıklayıcı diyagram

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Yaya yolları ağ planlamasına yönelik modellerin geliştirilmesi için oluşturduğumuz model akış şeması; verilerin toplanması, güzergâhların bulunması, güzergâhlarda yapılacak uygulamaların belirlenmesi olmak üzere toplamda 3 adımlı bir akışa sahiptir (Şekil 1.2).



Şekil 1. 2: Üç adımlı akış şeması

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

2. LİTERATÜR

2.1 Literatür Özeti

Tez kapsamında yaya yolu ana akslarının planlanmasına yönelik modellerin geliştirilmesi hedeflendiği için, yaya kavramı detaylıca araştırılmıştır. Yayalaştırmanın tarihsel gelişimi incelenmiştir. Yaya yolları çeşitleri araştırılmıştır. Yaya yollarından çok yaya bölgelerinin yayalar tarafından tercih edilme sebepleri araştırılmış ve yaya bölgeleri sınıflandırması yapılmıştır. Yaya alanlarının şehre ve insanlara olan katkıları araştırılarak, yaya bölgelerine yönelim sağlanması gerekliliği incelenmiştir. Türkiye’de yayalaştırma hareketlerinin yasalarla ne kadar sağlandığı analiz edilmiştir. Yaya ağları oluşturmanın teknik açıdan nasıl sağlanabileceği ve sonraki dönemlerde bakımlarının nasıl yapılabileceği sunulmuştur. Yaya bölgeleri tasarım ilkeleri araştırılarak dünyadan ve Türkiye’den örnek alınabilecek birçok yaya yolu, yaya bölgeleri tasarımları gözler önüne serilmiştir.

Yaya kavramlarını merkeze alan yüksek lisans ve doktora tezlerinin konuları, araştırma yöntemleri ve sonuçları kısaca özetlenmiştir.

2.1.1 Genel Kapsamlı Çalışmalar

Hande Sanem Çınar Altınçekiç (2000) tarafından hazırlanan *İSTANBUL METROPOLÜ’NDE MEYDANLARIN REKREASYONEL İŞLEV YÖNÜNDEN ÖNEMİ ÜZERİNE ARAŞTIRMALAR* konulu doktora tez çalışmasında, meydanların kentsel planlamada ve kentsel yaşamdaki işlevsel önemi çerçevesinde özellikle rekreasyonel işlevleri, rekreasyon planlaması ve peyzaj mimarlığı yönünden değerlendirilerek irdelenmiştir. İstanbul’da tarihi yerleşim alanlarında yer almaları ve kent çekirdeğini oluşturan meydanlar olması bakımından ele alınan Sultanahmet Meydanı, Beyazıt Meydanı, Taksim Meydanı, ve Üsküdar Meydanı’ndan elde edilen bulgulardan çıkarımlar oluşturarak meydan sorunlarına öneriler getirilmiştir.

Funda Kavi (2003) tarafından hazırlanan ***İSTANBUL'DAKİ YAYA YOLU DÜZENLEMELERİNİN BİTKİSEL TASARIM AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ*** konulu yüksek lisans tez çalışmasında, tarihi kent merkezlerinde tarihi dokunun korunmasını ele almıştır. İnsani ölçeğin kaybedilmemesi, yayanın tam güvenliğinin sağlanması ve daha iyi çevresel koşulların yaratılması açısından önemlidir. Kent halkının, modern yaşamın getirdiği günlük sıkıntılardan uzaklaşıp nefes almak, dinlenmek, diğer insanlarla beraber olmak, bir bakıma kendini yenilemek amacıyla kullandığı yeşil alanlardan olan yayalaştırılmış yollardaki bitkisel tasarımların ne ölçüde başarılı olduğunu göstermiştir. Yaya yolları düzenlemelerindeki bitkisel tasarımlar kullanıcıların ne derece memnun olduğunu ortaya çıkarmaktadır.

Dilek Çol (2004) tarafından hazırlanan ***KENTSEL ULAŞTIRMADA YAYA ALANLARI, İSTANBUL AVCILAR- MARMARA CADDESİ YAYALAŞTIRMA PROJESİNİN İNCELENMESİ*** konulu yüksek lisans tez çalışmasında, yaya alanlarının ve yayalaştırılmanın kentsel ulaşırmadaki rolü belirlenmiştir. Yapılan durum çalışması kapsamında incelenen Avcılar ilçesinde bulunan Marmara Caddesi'nin yayalaştırma uygulaması sonucundaki başarısı ve bölgenin ulaşımındaki olumlu olumsuz etkileri saptanmaktadır.

Aysun Acuner (2005) tarafından hazırlanan ***KENT MERKEZLERİNDE YAYALAŞTIRMA: YASAL-YÖNETSEL ÇERÇEVENİN İRDELENMESİ ANKARA KIZILAY KENT MERKEZİ ÖRNEĞİ*** konulu yüksek lisans tez çalışmasında, kentlerimizde yaya mekanları düzenlemelerinin başarısız olmasının sebepleri incelemiştir. Ulaşım taşıt odaklı kavramsallaştırıldığından çözümlerin noktasal ele alışlarla aşmaya çalışılmakta olduğu ve yasal, yönetsel mevzuattaki eksikliklerden kaynaklandığını tespit etmiştir.

Günseli Döllük (2005) tarafından hazırlanan ***YAYALAŞTIRILMIŞ SOKAKLARIN KENT PEYZAJINA KATKISI: 58. BULVAR VE İSTİKLAL CADDESİ ÖRNEĞİ*** konulu yüksek lisans tez çalışmasında, kentliye açık hava rekreasyon alanı olarak hizmet veren yayalaştırılmış sokakların kent peyzajına katkılarını belirleyerek, rekreasyon potansiyellerini arttırma yolları irdelenmiş, yaya alanlarının tasarım kriterleri saptanarak 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi'nin

kullanıcılara ve kent peyzajına sunduğu katkılar araştırılmış, rekreasyon potansiyelini arttırıcı öneriler getirilmiştir.

Özlem Özer (2006) tarafından hazırlanan **YAYA HAREKETLERİ VE MEKAN İLİŞKİSİ İSTANBUL- GALATA BÖLGESİ ÖRNEĞİ** konulu yüksek lisans tez çalışmasında, kentsel mekanlarda kullanım seviyelerinin çevresel değişkenlerden ne derece etkilendiği incelenmiştir. Galata'da mevcut yaya hareketlilik dokusu tespit edilmişve hareket dokularıyla karşılaştırmak amacıyla eğim, arazi kullanımı, görsel kalite, çekicilik-konfor, güvenlik-erişilebilirlik olmak üzere beş ana başlık altında değişkenler belirlenerek araştırılmıştır.

Ufuk Altunbaş (2006) tarafından hazırlanan **KENT MERKEZLERİNDE YAYALAŞTIRMANIN İŞLEVSEL DEĞİŞİM ÜZERİNE ETKİLERİ: İSTİKLAL CADDESİ ÖRNEĞİ** konulu yüksek lisans tez çalışması irdelenmiş. Tezde yer alan İstanbul merkezi iş alanı içerisinde, önemli bir ulaşım aksı ve hizmet merkezi konumunda olan İstiklal Caddesi'nde, yayalaştırma çalışması sonrası meydana gelen işlevsel değişikliklerin boyutlarının etkileri değerlendirilmesi incelenmiştir.

Başak Gültekin (2007) tarafından hazırlanan **KENT İÇİ YOLLARIN, YAYA KULLANIMINA YÖNELİK DEĞERLENDİRİLMESİNDE ÇÖZÜMLEMELİ BİR YAKLAŞIM: ADANA ÖRNEĞİ** konulu yüksek lisans tez çalışmasında, bireysel ve kitlesel serbest zaman eylemleri irdelenmiştir. Kent içi ulaşımına çok yönlü katkı sağlayabilecek eğilim, yaya bölgelerinin kullanılabilirliği ile bireylerin bu yöndeki eğilim ve istemlerine Adana Kenti örneğinde saptanmıştır. Yaya bölgesi önerisinin geliştirilmesi değerlendirilmiştir.

Funda Yalçınkaya (2007) tarafından hazırlanan **ANKARA-BAHÇELİEVLER AŞKABAT CADDESİ'NİN (7. CADDE'İN) YAYALAŞTIRILMASININ PEYZAJ MİMARLIĞI AÇISINDAN İRDELENMESİ** konulu yüksek lisans tez çalışmasında, 'Yaya Yolu', 'Yaya Bölgeleri', 'Yaya Trafiği' kavramları irdelenerek yayalaştırmanın kent içi gerekliliği ve önemi vurgulanmıştır. Kentsel planlama ve kentsel tasarıma dair genel ilkeler saptanmış; uygulama aşamasında karşılaşılabilen sorunlar ele alınarak yurt içi ve yurtdışında uygulanmış yaya alanlarının olumlu ve olumsuz özellikleri örnekler sunularak

incelenmiş, 7. Cadde'nin 'Yaya Bölgesi' kavramı çerçevesinde irdelenerek öneriler getirilmiştir.

Beyza Çermikli (2009) tarafından hazırlanan *YAYA BÖLGELERİNDE KULLANIM ANALİZİ ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA: BEYAZIT MEYDANI VE ÇEVRESİ ÖRNEĞİ* konulu yüksek lisans tez çalışmasında, yaya bölgelerinin kullanım amaçları, biçimleri, kentlilerin ihtiyacını ne ölçüde karşıladıkları, kente katkıları irdelenmiştir. Yaya bölgelerinin tasarımı ile kullanıcıların mekansal davranışları arasındaki ilişkiyi, Beyazıt Meydanı ve çevresi 'Gözlem', 'Mekansal Dizin (Space Syntax)', ve 'Anket Yöntemi' ile ele alınarak irdeleme tamamlanmıştır.

Oğuzhan Postalcıoğlu (2009) tarafından hazırlanan *YAYALAŞTIRMANIN SOSYAL, EKONOMİK, FİZİKSEL VE ÇEVRESEL ETKİLERİ ADAPAZARI ÇARK CADDESİ ÖRNEĞİ* konulu yüksek lisans tez çalışmasında, planlama ve tasarım aracı olarak kullanılan yayalaştırma ele alınmıştır. Yayalaştırmanın sadece yaya-taşıt mekanlarının ayrılması değil aynı zamanda mekansal, sosyal, ekonomik ve çevresel etkilerini, 17 Ağustos depremi sonrası, yeniden yapılanan Adapazarı kent merkezi örnekleminde incelenmiştir.

Pınar Şenkaynak (2010) tarafından hazırlanan *YAYA BÖLGELERİNİN KENTSEL PEYZAJ PLANLAMA AÇISINDAN ÖNEMİ VE İSTANBUL'DAKİ BAZI ÖRNEKLERİN İNCELENMESİ* konulu yüksek lisans tez çalışmasında, kullanıcılar ve planlama kriterleri çerçevesinde ülkemizde ve İstanbul'da "yaya bölgesi" kavramının algılanış biçimini ve güncel uygulamaları araştırılmıştır. Araştırma, İstanbul'daki üç önemli yaya bölgesi olan İstiklal Caddesi, Bahariye Caddesi, Ebuziya ve İstasyon Caddeleri örneğinde detaylı bir analizini yaparak tamamlanmıştır.

Merve Akı (2012) tarafından hazırlanan *KENTSEL TOPLU TAŞIMA KAPSAMINDA METROBÜS SİSTEMİNİN YAYA ERİŞİLEBİLİRLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: İSTANBUL ÖRNEĞİ* konulu yüksek lisans tez çalışmasında, metrobüs sisteminin diğer türlerle entegrasyonunu anlamak ve son dönemde hakim ulaşım ve planlama yaklaşımları çerçevesinde önem kazanan erişilebilirlik konusu araştırılmıştır. Yaya erişiminin ve yürünebilirliğin önemi

vurgulanarak, toplu taşıma sistemine yaya erişilebilirliği İstanbul metrobüs ulaşım sistemi özelinde irdelenmiştir.

Ayşegül Özcan (2013) tarafından hazırlanan **YAYA ALANLARININ İŞLEVSEL KULLANIMININ ALTINDAĞ İLÇESİ'NDE İRDELENMESİ** konulu yüksek lisans tez çalışmasında, Ankara kenti Altındağ İlçesi sınırları içerisinde, 'Gözlem' ve 'Anket Yöntemi' ile inceleme yapılmıştır. Yaya alanlarının kullanım biçim ve amaçlarının, özellikle tarihi kent merkezlerinin yayalaştırılması ile bu alanların kazandığı işlevsel özelliklerin kullanıcı ihtiyaçlarını ne ölçüde karşıladığını irdelenmiştir.

Özlem Özer (2014) tarafından hazırlanan **KENTSEL MEKANDA YAYA HAREKETLERİ: MORFOLOJİ VE ÇEVRESEL ALGININ ETKİSİ** konulu doktora tez çalışmasında, Bakırköy çarşı alanı, Kadıköy çarşı alanı ve Beşiktaş çarşı alanı incelenmiştir. Gözlem yoluyla yaya hareket düzeylerinin tespiti, mekan dizim yöntemi ile mekansal ilişkilerin analizi ve semantik farklılaştırma yöntemi kullanılarak çevresel algı analizi olmak üzere üç temel analiz gerçekleştirilerek yürünebilirlik açıklanmış, hem mekansal yapıyı hem de çevresel algıyı ölçen bütüncül bir yöntem geliştirilmeye çalışılmıştır.

Pınar Dinçer (2016) tarafından hazırlanan **KENT MERKEZLERİNDE YAYA ÖNCELİKLİ ULAŞIM OLANAKLILIĞI: TRABZON KAHRAMANMARAŞ CADDESİ ÖRNEĞİ** konulu yüksek lisans tez çalışmasında kent merkezlerinde taşıt trafiğini azaltırken, yaya erişimini tercih edilebilir kılan 'yayalaştırma' uygulamalarının olanaklılığı ve gerekliliğini Trabzon kenti örneğinde belirtmektedir.

Ezgi Şahin (2017) tarafından hazırlanan **YAYA BÖLGELERİNİN İZMİR KENT MERKEZİ ÖRNEĞİNDE İRDELENMESİ** konulu yüksek lisans tez çalışmasında, yaya bölgelerinin planlama ve tasarımı peyzaj ilkeleri bakımından irdelenmiştir. Kentlerde yayalaştırma çalışmalarının yapıldığı alanların kullanım biçimleri ve amaçları, önemi, estetik ve fonksiyonel açıdan durumu, kente ve kentlilere katkıları İzmit kent merkezi örneği üzerinden ele alınmaktadır.

Kübra Gizem Karakuzu (2018) tarafından hazırlanan ***YAYA ERİŞİMİNDE SÜREKLİLİK SORUNU VE ÇÖZÜM OLANAKLARININ ADANA-SEYHAN KENT MERKEZİ ÖRNEĞİNDE ARAŞTIRILMASI*** konulu yüksek lisans tez çalışmasında, Türkiye’de yayalara ayrılan mekanların nitelik ve nicelik bakımından her yaş grubuna, farklı cinsiyetteki bireyler ve bedensel kısıtlılık yaşayan bireyler için kullanımda zorlanma tespit edilmiş ve herkes için tasarım anlayışı ile yaya sirkülasyonunun devamlılığının fiziksel faktörlerden ne derece etkilendiğini ortaya koymaktadır. Standartlar doğrultusunda yapılan doğru tasarımların kent yaşamına katkılarını Adana özelinde değerlendirmektedir.

Tez çalışmalarında genelde, mevcutta var olan yaya yollarına eleştiriler getirilmiş ve bu yolların kullanışlı hale nasıl getirilebileceği ele alınmıştır. Ayrıca başı ve sonu olan yani parçacıl yollar ya da yaya alanları tez konularında işlenmiştir. Genelde geniş bir çerçevesi olan yaya kavramı üzerinde değil, daha küçük çerçevedeki yaya yolları üzerinde çalışmalar olduğu saptanmıştır. Genellikle de bu çalışmaların peyzaj mimarları tarafından oluşturulduğu gözlemlenmiştir. Tezlerde yaya yolu ana akslarının planlanmasına yönelik modellerin geliştirilmesi üzerine bir çalışma olmadığı görülmüştür. Çalışmalarda anket ve gözlem yöntemlerinden sıkça faydalandığı da dikkat çekmektedir.

2.2 Yaya Kavramının ve Yaya Alanlarının Genel Çerçeveden Analiz Edilmesi

2.2.1 Yaya Kavramı

Yaya, belirli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimselerdir (Keleş 1980). Yaya “yürüyerek yolculuk eden insan” veya “gerek koşarak, gerek yürüyerek yolculuk eden insan” olarak tanımlanmaktadır. Eski zamanlarda yaya, yolda yürüyen kimse olarak tanımlanmışken, bugün kentlerdeki taşıt egemenliğinden kaynaklı trafikte yaya, ‘yaya kaldırımında ya da yayalar için ayrılmış mekanlarda yürüyen kimse’ olarak değişmiştir (Döllük 2005). Yaya, araçlarda bulunmayan, karayollarında hareketsiz veya hareket halindeki insandır. İnsanların kent mekanları içerisinde hareketliliği de bir trafik oluşturmaktadır. Bu da yaya trafiğidir (Acuner 2005).

Yaya kavramsal olarak, en temel ulaşım birimidir. Yaya olarak hareket etmek, kentte ve kamusal alanda fiziksel ve sosyal etkileşim kurmak için önemli bir olanaktır. Yayanın kentsel mekanlardaki temel eylemi olan “yürümek”, yayanın kentsel çevreyi daha iyi algılayabilmesini ve yayanın çevresi ile bütünleşebilmesini ve farkındalığının artmasını sağlar. Ayrıca yürüyerek hareket eden yayanın hızı çevreyi algılama kapasitesini arttıracığından çevrenin yaşamsal kalitesini ayırt edebilir ve değerlendirebilir.

Yaya hareket eden insanların çevreyi çok yönlü ve güçlü olarak algılama şansının olmasıyla birlikte, insanların birbirleri ile karşılaşma ve iletişim kurma olanağının artırması nedeniyle kentin canlılığını sağlayarak kullanılmasında ve yaşanmasında son derece etkilidir. Bir kentin yaşayıp yaşamadığını kentteki mekanlardaki yaya yoğunluğundan ve hareketlerinden algılayabiliriz (Özsel 2009).

2.2.2 Yayalaştırma

Yayalaştırma, bir kenti yürünebilir kılmak için tasarım girişimi ve planlaması olarak tanımlanır (Özsel 2009). Kent mekanlarını yapılandırma yöntemlerinden en etkili olan yayalaştırma, taşıt öncelikli ulaşımın etkisinden kenti kurtarıp, kenti daha insancıl ve daha güvenli hale getirme çabasıdır.

2.2.3 Yayalaştırmanın Tarihsel Gelişimi

18. yüzyıl başında, şehirlerde yayaların güvenliğinin ve rahatlığının tam olarak sağlandığı görülmektedir. Kent içinde ulaşım yürüyerek sağlanırken, atlı arabalar ise daha çok uzun mesafeli yolculuklarda kullanılmaktadır (Şahin 2017).

19. yüzyıla doğru ise, kentlerdeki kargaşa ve problemleri giderebilmek için, sosyal yaşamın en etkin şekilde yaşandığı yolların; temizliğine, ağaçlandırılmasına ve bakımına dikkat edilmeye başlanmış; bu şekilde farkında olmadan yayalaştırma çalışmalarına ilk adım atılmıştır. 19. yüzyılda yolda güvenliği sağlamak için üzerinden taşıtın geçtiği şeritler, banket ve yol yan duvarları inşa edilmiş, Avrupa kentlerinde yayaların korunması düşüncesiyle güneş ve yağmur zararlarına engel

olabilecek üstü kapalı galeriler ve arkadlı yollarla yaya bölgeleri oluşturulmuştur. 19. yüzyılın ortalarında Kraliçe Viktoria ise, Londra'nın merkezinde araçlara göre planlanan yollarda yaya ulaşımı dikkate alınmadığından sorunlar ortaya çıkmaya başlamış ve çözüm olarak yaya geçitleri yaptırmıştır. Sanayi Devrimi'nden sonra endüstrinin ve teknolojinin hızla gelişmesiyle, otomobiller kentlerin günlük yaşantısına dahil olmasıyla yaya ve atlı araba dolaşımına göre düzenlenmiş sokaklar ve meydanlar, geleneksel dokularını hızla yitirmeye başlamıştır. Bunun sonucunda yayalar, sokak ve meydanları terk etmeye mecbur bırakılmıştır (Çermikli 2009).

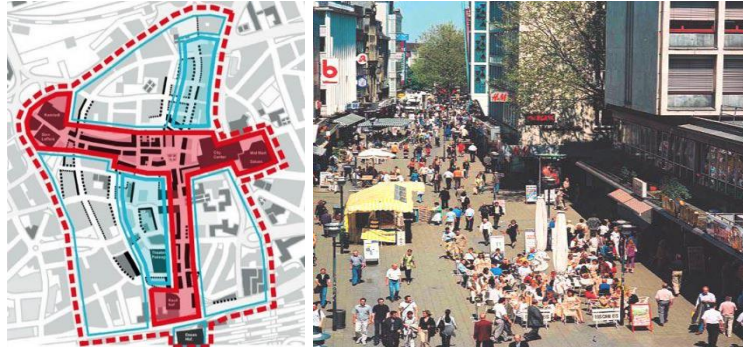
20. yüzyılın ilk yarısında kentlerin sosyal ve kültürel hayatında önemli rol oynayan iki ana mekan olan sokak ve meydanların işlevleri değişmiştir, yalnızca kamusal ulaşım ve erişim rolleri önemszenmeye başlanmıştır. Şehirlerin çarşılı cadde, sokak ve meydanları yerini taşıt yollarına bırakmıştır. Şehir merkezlerinde, trafiğin artmasıyla sokaklar, geniş cadde ve bulvarlara; meydanlar ise trafik kavşakları ve otobüs, taksi ve diğer taşıtların dağılma-aktarma alanları haline gelmiştir (Aru 1965; İnceoğlu ve diğ. 1991). Motorlu araçla ulaşımın tercih edilmesiyle otomobillerin dolaşacağı geniş yollar planlanmaya başlanmış, yaya ulaşımına göre düzenlenen kent formu büyük ölçüde değişime uğramıştır (Ökten ve Sancar 2004). Sayıları gittikçe artan motorlu taşıtlar, kaldırımları ve meydanları, ulaşım ve otopark gereksinimini karşılamak için kullanmaya başlamıştır (Biol 2007). Trafik giderek sorun haline gelmiş, yayaların ya da araç içerisindeki insanların can güvenliği kalmamış, ses, hava ve çevre kirliliği yaratan ve yaya hareketliliğinin kısıtlamasından kaynaklı sosyal hayatı felç eden taşıtların yarattığı sorunları engellemek için şehir merkezlerinin yayalaştırılması gibi çözümler geliştirilmeye başlanmıştır (Demir 1999).

Yayalaştırma çalışmalarının zamanları, amaçları ve biçimleri ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Bunda ülkenin tarihi, kültürel ve politik özelliklerinin önemi büyüktür (Robertson 1994). Bu alanlarda tarihi dokuyu koruma, şehir merkezindeki ticari faaliyetleri arttırma, insanları kent merkezlerine çekerek fiziksel ve ekonomik canlanmayı sağlama ile sosyal ve çevresel problemlerin çözülmesi amaçlanmıştır (Döllük 2005).

Batı Almanya, Avrupa kent merkezleri içinde yayalaştırma çalışmasının yapıldığı ilk Avrupa ülkesi olmuştur. 1926'da Essen kentindeki Limbecker Caddesi araç trafiğinden arındırılmış ve yaya bölgesi oluşturulmuştur. Bu şekilde kent

merkezinde trafik akışını düzenlemek, tarihi yapı ve anıtları korumak, yenilemek, insanlara daha iyi fiziksel, tarihsel ve sosyal bir çevre sunmak mümkün olmuştur (Çermikli 2009).

Kent merkezinde toplam uzunluğu 2,3 km olan Limbecker, Viehofer ve Kettwiger caddeleri ve bu caddeleri birbirine bağlayan meydanlar ile ara sokaklar taşıtlara tamamen kapatılmıştır. Caddeler; 15-20 m genişliğinde, enerjik, çekici ve modern bir planlamaya sahiptir ve “T” şeklini oluşturur (Şekil 2.1).



Şekil 2. 1: Limbeck Caddesi ve çevresine ait plan ve görünüm

Kaynak: Çermikli 2009

Uygulamadan kısa bir süre sonra perakende ticaret fonksiyonunda önemli bir artış görülmüştür. Bu alanda, sabah 10.00'a kadar servis için araç girişine izin verilmiştir. Bu alanın etrafında ise, trafiği azaltıcı önlemler alınmıştır. Çevresi; otobüs, tramvay ve metro ile desteklenmiştir ve etrafına park alanları yapılmıştır. Alan, tam bir alışveriş sokağı olarak düzenlenmiştir ve çevresi tiyatro, kilise gibi yapılarla kuşatılmıştır. Burada sayısı 700'ü bulan giyim mağazaları yer almakta, ayrıca restoran, kafe vb. yapılar bulunmaktadır (Çermikli 2009) (Şekil 2.2).



Şekil 2. 2: Limbecker Caddesi ve Kennedy Meydanı'na Ait Görünümler

Kaynak: Çermikli 2009

Tarihi kent merkezlerini yeniden düzenleme çalışmaları, yaya bölgeleri uygulamalarının temel nedenini oluşturmaktadır. Bugün Avrupa şehirlerinde birçok belediye, tarihi kentlerin bir bölümünü yayalaştırma yoluna gitmiştir (Çermikli 2009).

Hollanda’da başlayan “Woonerf” (yaşayan cadde) adı verilen uygulama; taşıt egemenliğinde olan yolların çehresinin değiştirilmesi, bu amaçla kaldırımların genişletilmesi, yeniden düzenlenmesi, taşıtların giriş çıkışının denetlenmesi, hızlarını sınırlayıcı önlemlerin alınması ve gürültülerini azaltma çalışmalarını kapsamaktadır. Bu uygulama kapsamında, 1960’lı yıllarda Hollanda’nın La Haye kentinde, şehir merkezinde yer alan; Grote Marktstraat, Vlamingstraat ve Spuistraat Caddeleri ve devamındaki iki sokak yeniden düzenlenmiştir (Kuntay 2008) (Şekil 2.3).



Şekil 2. 3: La Haye kentinde düzenlenen yaya bölgesinin planı

Kaynak: Çermikli 2009

Yaya bölgesi haline getirilen bu alan; sinema, tiyatro, kafe, restoran, dükkan ve mağazalarla donatılmıştır. Alana sadece servis hizmetleri için araçların girmesine izin verilmiştir. Sokak 01.00-11.00 saatleri arası servis için açık tutulmuştur (Kuntay 2008) (Şekil 2.4).



Şekil 2. 4: Grote Marktstraat'ta canlı heykel ve bisiklet yolu

Kaynak: Çermikli 2009

İngiltere'deki yaya bölgesi uygulamalarının; Danimarka, Hollanda, Almanya gibi Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında çok da benimsenmediği görülür. Yayalaştırma çalışmaları 1923 yılında başlamış, fakat ülke genelinde pek benimsenmemiştir. Bunda; o dönemde ülkede yayaştırmayı teşvik edici kanunların olmaması, yöneticilerin yayalaştırma uygulamalarına olumlu yaklaşmaması, II. Dünya Savaşı'nın bu ülkedeki kentleri fazla tahrip etmemesi ve bu nedenle binaların yenilenme ihtiyacının olmaması ile kentin Ortaçağ karakterindeki yapısı nedeniyle ulaşım sisteminin yayaştırmayı destekleyici nitelikte olmaması gibi nedenler etkili olmuştur. 1967 yılında yasal düzenlemeler yapılan kadar ülkede pek fazla yaya bölgesi uygulaması görülmemektedir. Yapılan yasal düzenlemelerle birlikte ise; 1967'de Norwich, 1968'de Reading ve 1970'te Leeds kentlerinde uygulamalar görülmeye başlanmıştır.

Bu uygulamalarda, mimari mirası koruma ve ticareti artırma hedefi de önemli bir etken olmuştur (Robertson 1994) (Şekil 2.5).

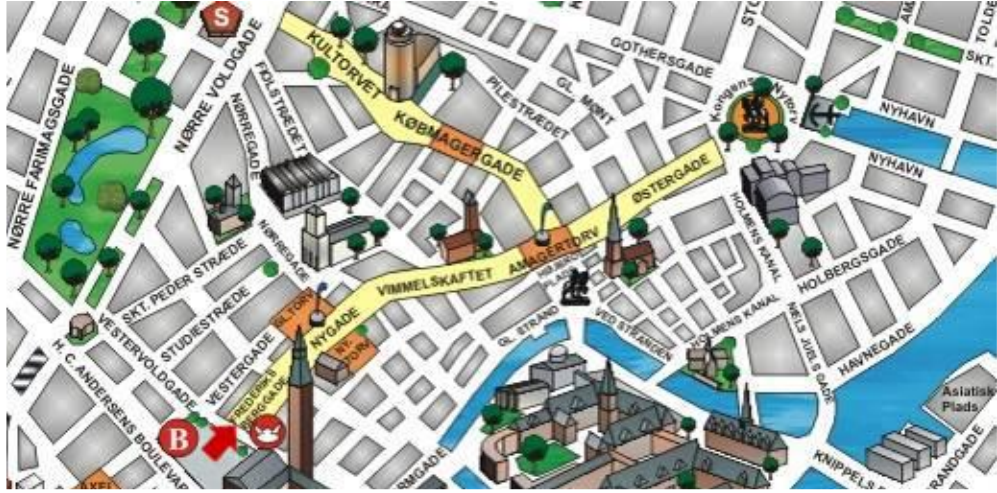


Şekil 2. 5: London Caddesi'nden görünüm

Kaynak: Çermikli 2009

Danimarka'da 1962 yılında Kopenhagen kentinin ana caddesi olan Stroget Caddesi ve çevresi yayalaştırılmış, ilerleyen yıllarda yayaştırılan alan yaklaşık 6 kat büyütülerek dünyadaki en başarılı örnek haline dönüşmüştür. Alanın; %33'ü sokaklardan, %67'si meydanlardan oluşmaktadır. Şehrin tarihi dar sokaklarının, artan taşıt trafiğini taşıyamayacak duruma gelmesi ve çevrede meydana gelen bozulmalar nedeniyle alanın yayaştırılmasına karar verilmiştir. Bu kararda, alanda perakende ticaretin artarak ekonomik ve sosyal refah sağlayacağı kanısı da etkili olmuştur. Başlangıçta 15.800 m² olan yaya bölgesi, 1968'de 22.860 m², 1973'de 49.200 m², 1988'de 66.150 m², 1992'de 82.820 m² ve 2000 yılında 98.780 m² alana yayılmıştır.

Özellikle 1970 yılından sonra alanda büyük değişimler olmuştur. Alanda yürüyüş dışı aktiviteler popülerlik kazanmış ve kullanım 3,5 kat artmıştır. Kent merkezinde konut kullanımı teşvik edilerek, gece kullanımı ile canlılık ve hareketlilik kazandırılmış, binalar restore edilmiş, bisiklet kullanımı arttırılmış, alanın her türlü iklimsel koşulda kullanılması ve bisiklet kiralama, bisiklet park yerleri planlama gibi bir takım düzenlemeler yapılmıştır. Yayalaştırmanın desteklenmesi amacıyla kent merkezinde motorlu taşıt girişleri için caydırıcı önlemler alınmış ve taşıt sayısını ve kullanımını azaltmak için her yıl kent merkezindeki otopark alanları %2-3 oranında azalmıştır (Gehl ve Gemzoe 2001) (Şekil 2.6).



Şekil 2. 6: Stroget Caddesi'nin günümüzdeki uzunluğu

Kaynak: Çermikli 2009

Stroget Caddesi çeşitli yapı elemanlarıyla hareketlendirilmiştir. Sokaklar meydanla başlatılıp meydanla bitirilmiştir. Alanda; giyim, el sanatları işleri vb. ürünlerin satıldığı mağazalar, dükkanlar, eğlence alanları, küçük butikler, kafeler, restoranlar, yiyecek stantları vb. yapılar yer almaktadır. Sohbet, manzara seyir vb. olanakları ve sokak gösterileri, konserleri ile birçok aktiviteye ev sahipliği yapan alan, insanlara uzun saatler kalabilecekleri imkanlar sunmaktadır (Çermikli 2009) (Şekil 2.7).



Şekil 2. 7: Stroget Caddesi'nden görünüm

Kaynak: Çermikli 2009

Toskana'nın merkezinde yer alan Siena kenti de, İtalya'daki yayalaştırma çalışmalarına öncü olmuştur. 1965'de Piazza del Campo Meydanı ve buna bağlı üç sokak, yaya bölgesi olarak düzenlenmiştir. Çıkarılan yönetmeliğe göre, bu alana özel araçların girmesi yasaklanmış, yalnızca belli saatlerde otobüs geçişine ve sabah 07.00-11.00 saatleri arasında dükkanlara mal dağıtım için servis girişine izin verilmiştir. Bunun dışında acil durumlar hariç araçların alana girişi yasaklanmıştır (Özkal 1990). Meydan; barlar, restoranlar, kafeler ve bunların meydana taşan oturma gruplarıyla yayaları ve turistleri çekici bir görünüme kavuşturulmuştur (Altınçekiç 2000) (Şekil 2.8).



Şekil 2. 8: Piazza del Campo Meydanı'ndan görünüm

Kaynak: URL 5

Amerika’da yayalaştırma kavramı Avrupa’dakinden farklı olarak, kent merkezlerinde perakende ticaretin düşüşü ile şehrin dışında konumlanan alışveriş merkezleri karşısında rekabet sağlayabilmek için ortaya çıkmıştır (Altunbaş 2006). Kent merkezlerindeki ekonomik kaygıları gidermek üzere 1950’li yılların sonunda “Mall” kavramı ortaya çıkmıştır. “Mall”lar, kent merkezlerinde yaya ulaşımının öncelikli olduğu, toplu taşıma ile desteklenen, insanların yürüyüş yaptıkları alışveriş alanlarıdır (Çermikli 2009).

Amerika’daki yayalaştırma çalışmalarının ilki Michigan Eyaleti’nde Kalamazoo kentinde başlamıştır. Alan, 1959 yılında, iki yapı adası uzunluğunda bir bölgeyi kaplamaktadır. Daha sonra 1960 yılında ve 1975 yılında birer yapı adası daha proje alanına dahil edilmiş ve dört yapı adası büyüklüğüne ulaşmıştır. Yer seçiminin doğru yapılması ve alana getirilen aktiviteler nedeniyle Amerika’da yapılan başarılı örneklerden olan alanın asıl planlanma amacı, şehir merkezindeki perakende ticareti canlandırabilmek ve yaya yoğunluğunu tekrar yükseltmek olmuştur. Heykeller, gece aydınlatmaları, çocuk oyun alanları, bitkiler, farklı döşemeler vb. uygulamalarla alandaki konforun artırılması sağlanmıştır (Çermikli 2009) (Şekil 2.9).



Şekil 2. 9: Kalamazoo Mall’dan bir görünüm

Kaynak: URL 6

Kalamazoo’un ardından 1960’lı ve 1970’li yıllarda 150’den fazla kent merkezinde yaya bölgeleri oluşturulmaya başlanmış, trafiğe kapatılan caddelerin

zemin döşemesi değiştirilmiş, ağaçlandırılmış ve kentsel mobilyalarla donatılmıştır (Kavi, 2003). Bu uygulamalardan biri de, 1967’de Minneapolis-Minnesota’da yer alan Nicollet Mall’ın yayalaştırılmasıdır. Orijinal hali 8 blok uzunluğundaki alana, 1992 yılında dört blok daha eklenmiştir. Alana otobüs ve minibüs girişleri sınırlandırılmıştır. Kent mobilyaları, dükkanlar, giyim mağazaları, otobüs durakları vb. yapı ve donatılar eklenmiş, bitkilendirmeye çok önem verilmiş ve alan yayalar için konforlu hale getirilmiştir. Alan bugün sportif ve kültürel aktivitelere ev sahipliği yapmaktadır. Yayalaştırıldıktan sonra bu alanda ticari faaliyetler artmış ve ekonomik canlanma görülmüştür (Çermikli 2009) (Şekil 2.10).



Şekil 2. 10: Nicollet Mall’dan görüntüler

Kaynak: URL 13

1970’li yıllara kadar Amerika’da yapılan yayalaştırma uygulamaları, sosyal açıdan irdelenerek uygulamak yerine ekonomik kaygılar nedeniyle olmuştur. Çalışmanın sosyal tarafı ile ilgilenilmemiştir. 1970’li yıllardan itibaren ise sadece Amerika’da değil tüm dünyada yapılan çalışmalarda konu sosyal boyutla da değerlendirilmeye başlanmış ve bu tarihten sonra uygulamalar çoğalmıştır (Çermikli 2009).

Ülkemizde yayalaştırma uygulamaları, Cumhuriyet Dönemi’nde özellikle de II. Dünya Savaşı sonrasında gündeme gelmiştir. Yaşanan gelişmeler sonucu hızlı bir kalkınma ve kentleşme sürecine girilmesi, özellikle büyük kentlerde nüfusun fazlaşmasına, kent sınırlarının genişlemesine ve ulaşım ağlarının tüm şehri sarmasına neden olmuştur. Özel araç kullanımının artmasıyla ise İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük şehirlerde trafik sorunu baş göstermiş ve çözüm olarak yayalaştırma gündeme gelmiştir (Karabay 1993).

İstanbul'da yer alan Beyazıt Meydanı, ülkemizde yayalaştırma uygulamasının yapıldığı ilk örneklerdendir. 1958 yılından önce trafik meydanı olarak kullanılan alanın, 1960 yılında düzenlenen yarışma ile tamamen araçlardan arındırılarak yaya meydanı olarak düzenlenmesine karar verilmiştir. Yine İstanbul'da yapılan diğer bir uygulama, 1961 yılında Manifaturacılar Çarşısı'nın tasarımı olmuştur. Farklı kotlardaki kitleler arasında yaya ulaşımı sağlanmıştır (Aru, 1965). 1963-1968 yıllarında arasında Belediye Başkanı olarak görev yapan Haşim İşcan döneminde ise alt geçit ve üst geçitlerin yapımına önem verilmiştir. Bu dönemde motorlu taşıtlar ve yayalar için birçok geçit yapılmıştır. Fakat tüm bu uygulamalarda öncelikli olarak kentin taşıt ulaşımı sorunu çözülmeye çalışılmış, yaya kullanımını ikinci planda kalmıştır (Karabay 1993).

Türkiye'de trafik kargaşasını çözümlenmek açısından yayalar, alt ve üst geçitlerle trafikten uzak tutulmaya çalışılmış bir kaç meydan düzenlemesi yapılmıştır. Bazı kentlerde yayanın yoğun olduğu zamanlarda sokaklar taşıt trafiğine kapatılarak yaya hareketine esneklik sağlayacak uygulamalar yapılmaya çalışılmış fakat toplumsal açıdan ele alınan bir yayalaştırma çalışması olamamışlardır. İlk kez Ankara Yenışehir'de toplumsal açıdan bir yayalaştırma çalışması yapılmıştır. İl Trafik Komisyonu 1979 yılında bazı sokakları, taşıtlara kapatma kararı almıştır. Öncelikle yayaların yoğun olduğu 100 metrelik Sakarya Sokağı yayalaştırılmıştır. Daha sonra, İzmir I, İzmir II, Selanik Caddeleri 1980 yılında yayalaştırılmıştır (Yalçınkaya 2007).

İzmir Caddesi 1980 yılında yayalaştırılmıştı fakat buranın büyük bir kısmı otopark olarak kullanılmaktaydı. Yayaların rahat hareket etmelerini engelleyen bu durumun tam da yayalaştırma uygulamasını ifade etmemektedir. 2003 yılında yeni bir proje ile İzmir Caddesi yeniden düzenlenerek tam anlamıyla yayalaştırılmıştır (Yalçınkaya 2007).

Ülkemizden, tarihi kent dokusunun karakterini vurgulamak, mekan kalitesini artırıp eskisi gibi çekici bir merkez haline getirmek, ticari, sosyal, kültürel canlılığı artırmak amacıyla yapılan bir yayalaştırma örneği de Beyoğlu İstiklal Caddesi'dir. Beyoğlu'nun bir yayalar bölgesi olması fikri 1965'lerden beri düşünülmektedir. 1985 yılında kurulan Beyoğlu Güzelleştirme ve Koruma Derneği, Beyoğlu'nu yayalaştırmak için planlama çalışmalarına başlama kararı aldı. Mimar Sinan

Üniversitesi, Şehir Planlama Bölümü öğretim üyeleri ve master öğrencileri, 1985-86 öğretim yılında Beyoğlu Kentsel Tasarım Projesi hazırladılar. Proje kapsamında, yaklaşık 1,7 km uzunluğundaki İstiklal Caddesi; hem tramvay hattının hem de tek yönlü servis yolunun yer aldığı Galatasaray – Tünel arası ile sadece tramvay hattının düzenlendiği Galatasaray – Taksim arası olmak üzere iki bölümde ele alınmıştır (Şenkaynak 2010).

İstiklal Caddesi'ni yayalaştırma programı çerçevesinde, Büyükşehir Belediyesi tarafından öngörülen tarihi tramvayların da yeniden hizmet etmeye başlaması 1990 yılında gerçekleşmiştir. Proje kapsamında, 1991 yılında, İstiklal Caddesi'nin yayalaştırılmasının yanı sıra, caddeye bağlanan tali yolların ve Galata Kulesi çevresinin de yaya alanı olarak düzenlenmesi gerçekleştirilmiştir (Şenkaynak 2010).

17 Ağustos 1999 depremi sonrasında, Adapazarı Büyükşehir Belediyesi tarafından, Çark Caddesinin, oluşan sosyal ekonomik mekansal çöküntünün giderilmesi, alanın canlılığını tekrar kazanması, yaya trafiğinin rahatlatılması, vatandaşlara rahat bir alışveriş imkanı sağlanması amacı ile yayalaştırılması da ülkemizdeki yayalaştırma çalışmalarına başka bir örnektir. Enkaz kaldırma çalışmalarından sonra, caddenin yayalaştırılması ile ilgili halkın düşüncelerini, caddenin kullanım durumunu, problemlerini tespit etmek amacıyla anket çalışmaları ve esnafla görüşmeler yapılmıştır. Büyükşehir Belediyesi, esnafın karşı çıkmasına rağmen, kent halkının büyük desteği ile caddenin kapatılmasına karar vermiştir. Çark Caddesi 20.12.2002 tarihinde Belediyenin aldığı kararla trafiğe kapatılmış, yayalaştırma çalışmaları Nisan 2003 tarihinde tamamlanarak, cadde halkın hizmetine açılmıştır (Postalcıoğlu 2009).

Son yıllarda, yayaalar tekrar kent bölgelerinin en doğal ögesi olarak kabul edilmeye başlamıştır. Günümüzde, yaya erişilebilirliğini temel alan kent düzenlemeleri ve taşımacılık politikası için yeni çözümler geliştirilmeye devam edilmektedir. Özellikle yaya erişilebilirliğin çok olduğu ve kentin imajını tanımlayan tarihi kent merkezlerinde yapılacak yayalaştırma çalışmaları, tarihi dokunun korunmasını sağlayacak ve daha kaliteli çevresel koşullar oluşmasına olanak sağlayacaktır (Kavi 2003).

Görüldüğü üzere; en ilkel ulaşım yöntemi yürümek olduğu için, yayaların hareketlerini gerçekleştirdiği yerlerde yayanın olumsuz hava koşullarından en az derecede etkilenecek hareket etmesini sağlayan sistemler milattan önceki dönemlerde başlamıştır. Taşıtların gün yüzüne çıkmasıyla yaya ve taşıtların birbiri ile çatışmasının önüne geçilmesi için çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Orta Çağ'da yayaların aktif hareketleriyle biçimlenen organik kentsel dokular ve trafik akışları görülmüştür. Daha sonraki süreçlerde planlanan ulaşım sistemleri de ortaya çıkmıştır. Zamanına ve bölgesine göre bazen araçlar için tasarımlar ve uygulamalar öne geçmiş yaya güvenliği sarsılmış, bazen de yayalar önemsenerak yayanın güvenliği için tasarımlar gerçekleştirilmiştir. Doğru planlama ile ulaşım sistemlerindeki türler arası geçiş tarihte de gözlemlenmiştir Kemikleşen kent merkezlerinde yayaya öncelik tanınmak istendiğinde tasarımsal olarak revizyon gerçekleştirilemediğinde ise mevcuttaki taşıt yolları tamamen araç trafiğine kapatılarak yayalaştırılmış ya da bazı saatlerde tamamen yaya kullanımına hizmet verdirtilmiştir.

2.2.4 Yaya Yolu

Yaya yolları, varmak istedikleri yere ya da ona en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı tercih edenler için özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yürüyenlerin ihtiyacı olabilecek hizmetlerle donatılmış, motorlu araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen, güvenilir, temiz, bakımlı, kendine özgü alt yapısı olan (aydınlatma, telefon vs.) alternatif bir ulaşım sistemidir (Özcan 2013).

Yaya yolları kullanım amacına ve kullanıcı yoğunluğuna göre; kent merkezinde yaya bölgesi, mahalle merkezinde yaya alanı, komşuluk birimi merkezinde ana yaya yolu ve yapı adalarında bağlayıcı yaya yolu şeklinde sınıflandırılmaktadır. Bu alanlar kent içinde kademeli bir şekilde dağılmalı ve yolların sürekliliği olmalıdır. Yaya yolları kent birimlerini çeşitli donatılarla birbirine bağlamalıdır. Bunun yanında yeşil örtüyle de iç içe olmalıdır (Kuntay 1994).

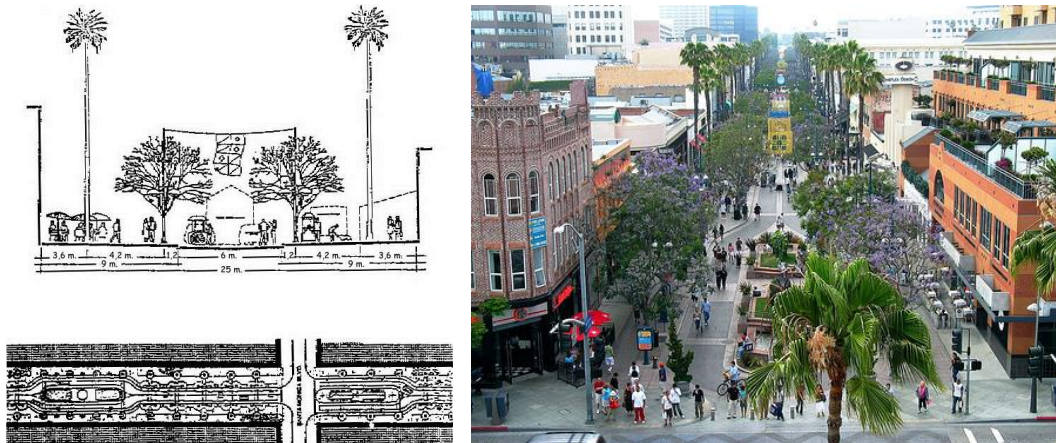
İyi tasarlanmış bir sokağın amacı kişilerin istedikleri yere, eyleme kolay, güvenli ve konforlu ulaşımını sağlamaktır. Araçla hareket eden bireyler, belirli dar açıdan ve yolun gerektirdiği azami bir hızla hareket edebildiğinden çevreyi keşfedip, algılaması yayaya göre daha az olacaktır. Yaya yollarında ise, bireylerin çevreyi

algılaması daha güçlü olacağından yaya yolları tasarımını yapılırken amaç ve hedeflerin düzgün belirlenmesi gerekecektir (Altunbaş 2006).

Yaya yolları, yaya bölgelerinin kolları ya da semtlerin dolaşım ağı içerisinde yer alan sokaklardır. Kuzey Amerika’da halkın yürüyüş ve gezinti amacıyla kullandığı geniş, ağaçlıklı yaya yollarına verilen isim ‘Mall’dır ve bu terim yaya yolu ile eş anlama gelmektedir (Şenkaynak 2010). Yaya yolları taşıt ve yaya trafiğinin yoğunluğuna bağlı olarak 3 çeşitte tanımlanabilir: Tamamen yayalaştırılmış yaya yolları (full mall), yayaya öncelikli yaya yolları (semi mall) ve sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolları (transit mall) (Şahin 2017).

2.2.4.1 Tamamen Yayalaştırılmış Yaya Yolları (Full Mall)

Tamamen yayalaştırılmış yaya yollarında, trafik tamamen taşıtlardan arındırılmış, yollar yayanın dolaşımını ve eylemlerini gerçekleştirebileceği gibi düzenlenmiştir (Şekil 2.11). Ancak acil durumlarda ve oradaki ticari mekanların işlevlerini sürdürebileceği yük yükleme ve boşaltma eylemleri için araçların belirli şartlarda girişleri düzenlenmiştir. Bu tip alanlarda döşemeler farklılaştırılarak, 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 (Rubenstein 1992).

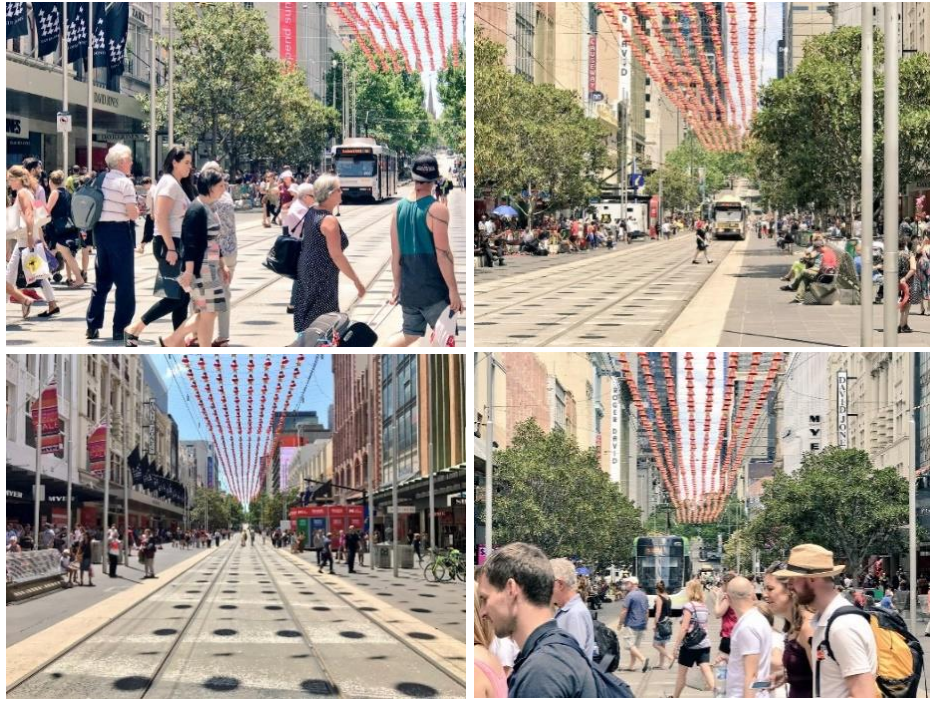


Şekil 2. 11: Üçüncü Cadde yaya gezinti yolunun plan, kesit, görünüşü (Third Street Promenade) (Kaliforniya-A.B.D.)

Kaynak: Kavi 2003

2.2.4.2 Sadece Transit Geçişlere İzin Verilen Yaya Yolları (Transit Mall)

Bu tip yaya yolları özel otomobiller ile kamyon ve benzeri ağır taşıtların trafiğine kapatılır ve yalnız toplu taşıma araçlarının girişine izin verilir. Bu durumda yaya kaldırımları yaya etkinliklerine göre yeniden düzenlenir. Taşıtların trafiği yan sokaklara veya paralel caddelere yönlendirilir. Toplu taşıma araçlarına ait trafik şeritleri düzenlenir. Arka sokaklardan servis alma imkânı yoksa toplu taşıma yolu tenha zamanlarda servis için kullanılabilir (Demir 2008) (Şekil 2.12).



Şekil 2. 12: Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yollarına bir örnek

Kaynak: URL 10

2.2.4.3 Taşıtların Trafiği İçin Sınırlama Getirilen Yaya Yolu (Semi Mall)

Yayalaştırılmak istenen yolun tamamen yayalaştırmaya olanak vermeyen durumlarda taşıtların kontrollü bir şekilde yayalar ile bir arada olabildiği yayalaştırma biçimidir. Yaya öncelikli bu yollarda taşıtların hareketlerini kısıtlayıcı bazı önlemler alınmaktadır. Bunlar; zemin kaplamaları ve zemin çizgilerinin farklılaştırılması ile yol boyu çeşitli şekillerde daralma, genişleme yaratılarak ya da hız kesici elemanlar uygulanarak ya da ağaçlandırmalarla, çeşitli bitki

kompozisyonlarıyla, yapay elemanlarla araçların hızlarının düşürülmesi ve yaya öncelikli bir yol olduğunun hissettirilmesi sağlanır (Özsel 2009) (Şekil 2.13).

Bu yol çeşidinde trafik tek şeritten ve düşük hızla akar. Kullanım önceliği yayadan taşıta doğrudur. Bu yolların tasarımı yapılırken, yaya kullanımı daha aktif olacağından çevre düzenlemesinde bu bilinçle yapıldığından, diğer yollara göre çevre kalitesi ve kullanım kalitesi daha yüksektir (Özsel 2009).



Şekil 2. 13: Taşıt trafiği için sınırlama getirilen yaya yoluna bir örnek (Denver, Colorado)

Kaynak: Brown, T. M. 2017

2.2.5 Yaya Bölgeleri

Yaya bölgesi; ticari bölgelerde alanın günün belirli saatlerinde taşıt trafiğine kapatıldığı, konut alanlarında ise taşıt trafiğini yavaşlatıcı önlemlerin alındığı çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık alanlardır. Bu tasarımlardaki amaç: yaya hareketlerini kısıtlamadan çeşitli yaş grubundaki yayaların trafik içinde güvenli ve konforlu bir şekilde hareket edebilmesidir. Yaya bölgeleri birden fazla yaya yolunu kapsadığından yaya yolu ağı olarak düşünülebilir (Çakıroğlu 2012). Yaya bölgesi,

taşıt ve yaya trafiğinin yoğun olduğu kent merkezlerinde yayalara daha güvenli ve rahat hareket imkanı sağlayan, kentin mimari yapısını bozmadan yaya trafiğine açılan çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık mekanlardır (TS 1997). Yaya bölgeleri; kentsel, kamusal mekanları insanlar için yaşanabilir kılan, taşıt girişinin sınırlandırıldığı sokak, cadde ve meydanlarda yayaların gezmek, alışveriş yapmak vb. aktiviteler gerçekleştirmesine olanak sağlayan düzenlemelerdir (Şişman ve Etlı 2007). Yaya bölgeleri; şehre nefes aldırın, insanların şehirle ve birbiriyle iletişim kurduğu sosyal mekanlardır (Orhon 2004). Yaya bölgeleri ile yayaların hareketlerine mekan açmak, taşıtlardan arındırılarak sosyal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmak amaçlanır (Top 1990). Günümüzde yaya bölgelerinin birçok yaya yolu ve meydanların birleşmesinden oluşan estetik ve fonksiyonel alanlar olduğu görülmektedir (Gültekin 2007).

Yaya bölgesi, mevcut kentsel alanda ya da kent planlamasında öngörülen kentsel gelişme alanında bir yolu ya da bir yol ağını içeren, yaya alanı düzenleme ilkelerine göre tasarlanmış, izin verilen durumlar dışında taşıt trafiğine kapalı, yayaların bu alanlardaki çeşitli konumlara, aktivitelere, fonksiyonlara kolay, rahat güvenli erişebilmesi ve bu eylemlerini çeşitlendirerek farklı yürüyüş akslarını kullanabildikleri mekanlardır (Kaplan ve Acuner 2005).

2.2.5.1 Yaya Bölgelerinin Sınıflandırılması

2.2.5.1.1 Tasarım ve Kullanım Biçimine Göre Yaya Alanları

Yaya Yolları

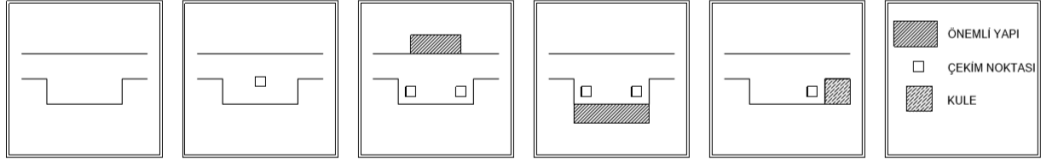
Yaya yolları 2.3.4'üncü bölümde irdelenmiş olup yapılan sınıflandırma kapsamında incelenmiştir.

Meydanlar (Plazalar)

Meydan kavramının çeşitli tanımlamaları mevcuttur. Akdoğan (1962) meydanı *“halkın sosyal, dini ve ticari amaçla toplandığı, askeri ve siyasi gösterilere sahne olan, açık alanlar”* olarak, Ökkeş (1977) meydanı *“kentin yoğun kitleleri arasında kalan hava alma boşlukları”* olarak, Taneri (1978) meydanı *“yolların kesiştiği yerlerde ve yapı adaları içindeki binalar arasında bırakılan açıklıklarda oluşan, ya da planlı bir şekilde düzenlenen mekan”* olarak, Özdeş (1985) meydanı *“genellikler hükümet binaları, adliye, resmi binalar gibi şehrin anıtsal yapıları ile çevrelenmiş toplanma merkezleri”* olarak, Karaman (1989) meydanı *“süreksizlik etkisi gösteren, kapalı bir merkez”* olarak, Uzun (1990) meydanı *“ilk kentleşmenin başladığı dönemden günümüze değin, kentsel sirkülasyonun başlama ve dağılım yeri, kent halkının toplanma noktası olarak düşünülmüş açık alan”* olarak, Küçükbaş ve Özkan (1994) meydanı *“kentsel sirkülasyonu başlatma ve yönlendirme ile kent insanına toplanma mekanı olarak hizmet veren geniş açık alanlar olup, bu tür mekanlar her türlü yerleşim biriminin odak noktası ya da odak noktaları olarak ve halkın ticari, dini, kültürel, politik ve ulusal amaçlarla bir araya geldiği açık yaşama mekanları”* olarak, Suher (1998) meydanı *“doğal çevre ve/veya yapılaşmış çevre öğeleri ile sınırlı bir mekan olup belirli bir amaç doğrultusunda toplu etkinliklere olduğu kadar, bireysel isteklere bağlı hareketlere mekan sağlayan kent kimliğini yansıtan bu yapısal gelişme, genelde korunması gereken bir ortak miras”* olarak, Demirel (2008) meydanı *“Sosyal, kültürel, siyasal ve ticari amaçlarla bir araya gelme gereksiniminden doğan meydanlar, kentsel dokudaki diğer öğelere göre toplumsal deneyimlere ulaşmak için daha fazla yaşanılması gereken mekanlar”* olarak, Hasol (2012) meydanı *“halkın toplandığı, çoğu binalarla, ağaçlarla ya da doğal engellerle çevrili, düz, açık ve geniş yer”* olarak, Büyükcivelek (2016) meydanı *“belli bir peyzajı olan ya da yer döşemesiyle kaplı, dikdörtgene yakın bir şekli olan, etrafı kısmen ya da tamamen binalarla kaplı olan alan”* olarak tanımlamıştır.

Meydanlar, temelde üç ana biçimden (kare, üçgen ve daire) türeyebilir (Altınçekiç 2000) Bu üç ana biçimin değişik kullanımları ile meydan, farklı boyut kazanmış olur. Söz konusu üç ana biçimin türeyenleri ile meydan tiplerini 6 başlık altında inceleyebiliriz.

Niş tipi meydanlar: Kilise, saray gibi önemli bir yapının görünümünü rahatlatmak için mekanın önünün bir nişle genişlemesi şeklindedir (Şekil 2.14). Bu tip alanları tarihin her döneminde rastlamaktayız. En ilginç örneği Roma’da ki Piazza Chiesa Nouvave Piazza Fornesa meydanlarıdır (Şekil 2.15).



Şekil 2. 14: Niş tipi meydanlar

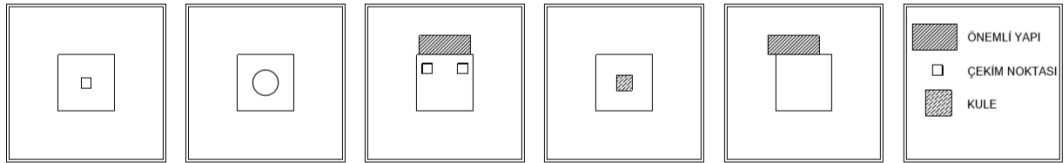
Kaynak: Karaman A. 1989



Şekil 2. 15: Kare tipi meydanlar

Kaynak: URL 15

Kare Tipi Meydanlar: Kare tipinde olup, değer açısından doğası gereği hiçbir kenar diğer kenardan üstün değildir. Bu nedenle bu tip meydanlarda genellikle vurgu elemanı merkezde yer alır ya da yapı karenin bir kenarında yer alarak, meydanın ağırlık merkezini kendisine çeker (Şekil 2.16).

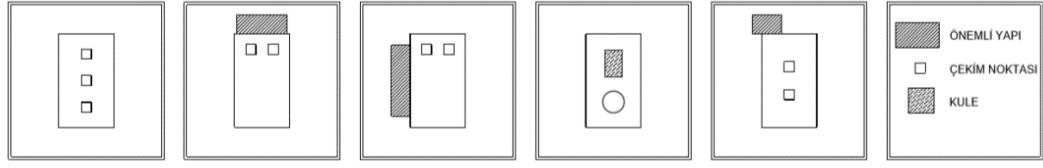


Şekil 2. 16: Solda Roma’da ki Piazza Chiesa Nouva ve Sağda ki Piazza Fornesa

Kaynak: Karaman A. 1989

Dikdörtgen Tipi Meydanlar: Meydanın iki kenarında çekim oluşturan meydanlardır. Bu alanlarda önemli yapılar yer almaktadır. Vurgu alanları genellikle

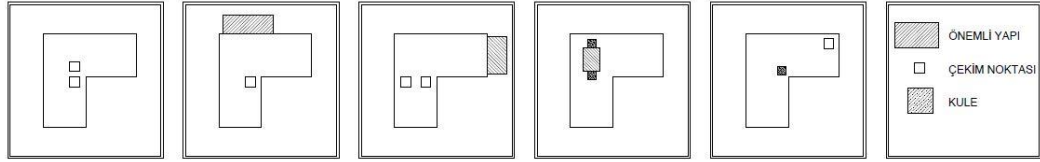
aks boyunca bulunur (Şekil 2.17). En ilginç örneği Floransa'daki Fiazza Uffici ve Piazza Navona Meydanı'dır.



Şekil 2. 17: Dikdörtgen tipi meydanlar

Kaynak: Karaman A. 1989

L Tipi Meydanlar: İki adet dikdörtgen tipi meydanların birleşmesinden oluşurlar (Şekil 2.18). İki kolun uç noktalarında en ilginç perspektifleri görürüz. En ilginç örneği Venedik'te ki San Marco Meydanı'dır (Şekil 2.19). Meydan da yer alan saat kulesi ve katedral, bu uç noktalarda yer almaktadır.



Şekil 2. 18: L tipi meydanlar

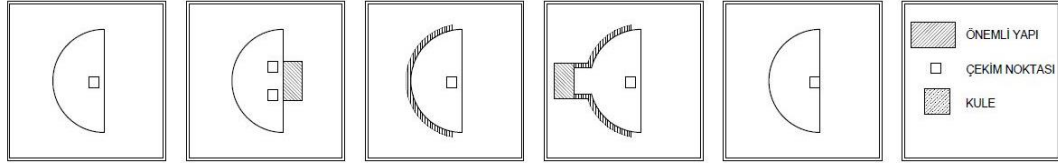
Kaynak: Karaman A. 1989



Şekil 2. 19: Venedik-San Marco Meydanı

Kaynak: URL 21

Yarım Daire Tipi Meydanlar: Bu tip meydanlarda algılama merkeze çekilmektedir. Birçok uygulamada yarım daire biçiminin etrafının komple yapılarla çevrili, düz kısmının komple ya da bir kısmının açık bırakıldığı görülmektedir (Şekil 2.20). Bu tip meydana en ilginç örnek Piazza Del Campo Meydanı'dır (Şekil 2.21).



Şekil 2. 20: Yarım daire tipi meydanlar

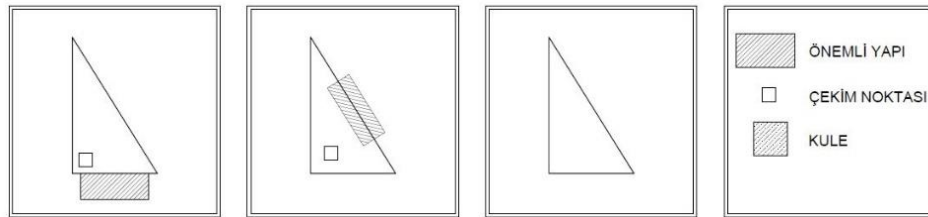
Kaynak: Karaman A. 1989



Şekil 2. 21: Piazza Del Campo Meydanı

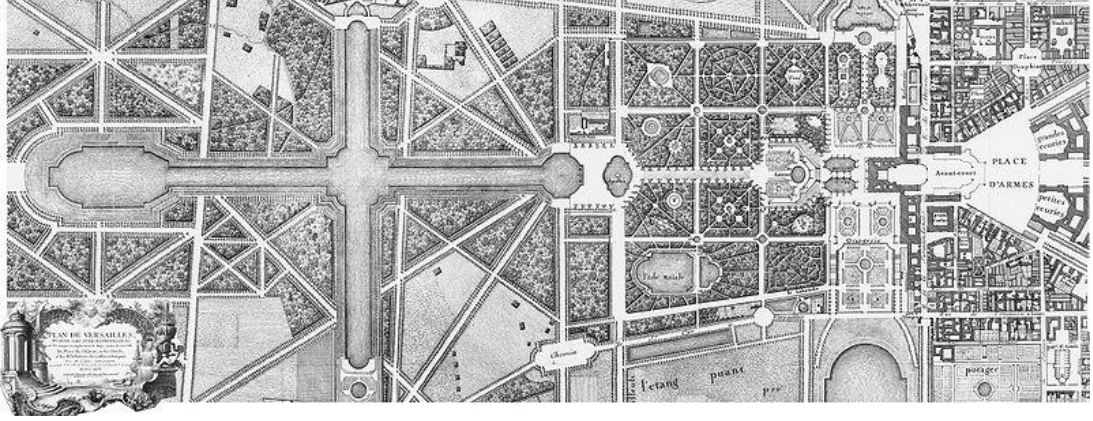
Kaynak: URL 13

Üçgen Tipi Meydanlar: Bu tip meydanlarda çekim ve vurgu noktalarının yeri üçgenin açı ve oranlarına bağlıdır (Şekil 2.22). Bu tip meydana örnek olarak Versailles Sarayının Giriş Avlusu verilebilir (Şekil 2.23).



Şekil 2. 22: Üçgen tipi meydanlar

Kaynak: Karaman A. 1989



Şekil 2. 23: Versailles Sarayı'nın giriş avlusu

Kaynak: URL 13

Kentsel mekanlar olan meydanların tasarımında dikkat edilmesi gereken bazı kriterleri şu şekilde sıralayabiliriz;

- Kamu ve toplum yararı bir arada gözetilmeli
- Kentlilerin bireysel veya ortak etkinliklerine cevap verebilecek bir düzenleme olmalı
- Kişilerin fiziksel, kültürel, sosyal ihtiyaçlarına cevap verebilmeli
- Kentin içindeki konumu, oranı ve ulaşımı iyi olmalı
- Meydanın açıklık ve kapalılık hissi ergonomik olmalı
- Çevresi ile algı bütünlüğü sağlamalı
- Kişilerin mekanla bütünleşebilmesi için meydan-insan-öge ölçeğinin uyumlu olmalı
- Kişilere rekreasyon alanları sağlamalı
- Kullanıcıların yaş, cinsiyet, ekonomik düzeyleri iyi analiz edilerek, meydana ona göre fonksiyon kazandırılmalı
- Tarihi meydanlarda, tarihi değerlerin korunduğu düzenlemeler olmalı
- Kullanıcı gereksinimleri iyi analiz edilerek ona göre ihtiyaçlara cevap verebilecek öge tasarımları ve kullanım fonksiyonları oluşturulmalı
- Meydan ve çevresindeki yapı ve ögelerin malzeme, renk, doku, ışık, gölge, biçim uyumu bir bütünlük içermeli
- Zeminin taşıması gereken yük, zeminin eğimi, meydana vurgulanacak öge iyi tasarlanmalı

- Meydana canlılık katan bitkilendirme seçimi yapılırken, ışık gölge durumu, hava kirliliğine duyarlılığı ve oluşabilecek teknik sorunlar dikkate alınmalı
- Heykel, çeşme, kent mobilyaları gibi öğelerin, konumlanması, ölçeği, uğrayabileceği deformasyon iyi analiz edilmeli
- Gece-gündüz ve yaz-kış gibi değişimlere uyumlu tasarımları olmalı
- Zeminde sert geçişler, kot farklılıkları konforlu bir yürüyüş için olmamalı
- Gelecek zamandaki eylemlere de cevap verebilmeli
- En çok talep edilecek eylemlerle donatılmalı

Yaşanabilir Sokaklar (Woonerf)

1970'lerin başında ilk kez Hollanda'da uygulanan ve Avrupa'da yaygınlık kazanan yaşanabilir sokaklar, yaya ve taşıt trafiğinin birbirine entegre olması ile alışlagelen kaldırım ve trafik şeridinin ortadan kaldırılarak, yaya, taşıt, bisiklet, çocuk oyun alanları ve açık alanların bir sentezi olmuş ve artık yaya öncelikli bir mekan oluşmuştur (Özcan 2013) (Şekil 2.24).



Şekil 2. 24: Yaşanabilir sokak woonerf

Kaynak: URL 8

Alışveriş Sokakları

Mağaza, market, dükkan, büro, kafe, restoran, butik vb. mekanların yoğun olduğu merkezlerde yollar taşıt trafiğine kapatılarak yayaların daha güvenli alışveriş yapmalarına olanak sağlayan ve iletişimi güçlendiren mekanlardır (Şekil 2.25).



Şekil 2. 25: Alışveriş sokakları

Kaynak: URL 9

Galeriler, Pasajlar

Yayaların taşıt trafiği ile kesişmeden tehlikesiz biçimde gezip dolaşabilecekleri, üzeri çeşitli malzemeler ile kapatılmış, gölgelendirilmiş çarşı yolları, dükkanlı geçitlerdir (Şekil 2.26).



Şekil 2. 26: Galeri – pasaj

Kaynak: URL 11

Yaya Kaldırımı

Yaya kaldırımları, kentsel ulaşım sistemi içerisinde yer alan yollarda, taşıt trafiğinin gerçekleştirildiği alanı sınırlayan ve yayalar tarafından kullanılmak üzere düzenlenmiş olan alanlardır.

Yaya Geçitleri

Yaya geçitleri en genel tanımıyla, iki nokta arasındaki geçişi sağlayan, iki tarafı sınırlandırılmış mekansal nitelik taşıyan alanlardır. Bir bütünlük içinde harekete yön vererek, hareketleri istenilen noktalara kanalize eder ve mekansal sürekliliği sağlarlar (Yalvaç 2009). Yaya geçitleri buldukları düzleme göre *hemzemin geçitler*, *üst geçitler* ve *alt geçitler* olmak üzere üçe ayrılır. Yaya üst ve alt geçitleri, hemzemin geçitlerin yapılmasına elverişli olmayan durumlarda, yoğun araç ve yaya trafiğinin bulunduğu merkezi alanlarda, yaya ve taşıt trafiğinin güven içinde birbirinden ayrılmasını sağlamak amacıyla düzenlenir (Çermikli 2009). Ancak, yayalar ulaşım kolaylığı açısından aynı düzlemde hareketini gerçekleştirmesi sağlanmalı, yayalar için alt ve üst geçitler de enerji ve vakit kaybı oluşturulmamalıdır. Zorunlu olarak üst ya da alt geçit gerekiyorsa engelli bireyler ve çocuklar için erişilebilir, yayalar içinde kolaylaştırıcı geçitler düzenlenmelidir.

2.2.5.1.2 Buldukları Yere Göre Yaya Alanları

Konut Alanları İçindeki Yaya Alanları

Birkaç konutun bir arada ve taşıt trafiğinden (acil durumlarda; ambulans, itfaiye vb. araçlar hariç) arındırılmış genellikle rekreasyon amaçlı kullanılmak üzere tasarlanmış yaya alanlarıdır.

Kurumsal Alanlardaki Yaya Alanları

Bu alanlar ziyaretçilerin yapılar ve bölümler arası kısa yolculuklar yaptığı alanlardır. Üniversite kampüsleri, sağlık kompleksleri, hükümet merkezleri bu gruba örnek oluştururlar (Özcan 2013).

Estetik ve Anıtsal Değeri Olan Alanlardaki Yaya Alanları

Tarihi yapı ve anıtlar ile çevresindeki sokak, cadde ve meydanların taşıt trafiğine kapatılarak, tarihi çevrenin geleneksel etkisinin vurgulanması için oluşturulan yaya alanlarıdır (Özcan 2013). Ziyaretçiler için sessiz, sakin ve güvenli bir ortam oluşturulur. Eski tarihi kent merkezlerinin ve tarihi değeri olan alanların, kimliğini korumak, kentin canlılığını sağlamak amacıyla yayalaştırılması oldukça yaygın bir uygulama halini almış ve bu sayede de kentin rekreasyon ihtiyacına da cevap vermektedirler.

2.2.5.1.3 Oluşumuna Göre Yaya Alanları

Tarihi Yaya Alanları

İlkçağdan otomobilin icadına kadar, kent içi yollarda yaya kullanımı hakim olup kent içerisinde halkın bir araya geldiği esas toplanma merkezleri meydanlar olmuştur. Tarihi yaya alanları, tarihin çeşitli dönemlerinde kullanılmış ve kullanımı günümüzde hala devam eden, geçmişten günümüze yaya alanı olarak gelen yaya alanlarıdır. Bu bağlamda, tarihte ticaret, yönetim ve toplanma amaçlı kullanımlarıyla karşımıza çıkan, varlıklarını günümüzde de devam ettiren; Siena'daki Campo Meydanı (Piazza del Campo), Venedik'teki San Marco Meydanı (Piazza San Marco), Roma'daki Campidoglio Meydanı (Piazza del Campidoglio) ve yine Roma'daki Navona Meydanı (Piazza Navona) en iyi örneklerdir.

Campo Meydanı: İtalya'nın Siena kentindeki Campo Meydanı'nın (Piazza del Campo) yapımına 1288'de başlanmış ve 1413'te bitirilmiştir. Şu anda bile Avrupa'daki en meşhur meydanlardandır. Planlamada kullanılan eğim, meydana doğal bir amfi izlenimi vermektedir. 11 adet cadde, meydan etrafından ışınsal olarak dağılmakta, burada yer alan küçük dükkanlar ve kafeler meşhur turistik mekanları oluşturmaktadır. Bu alan genellikle iki yılda bir düzenlenen Palio festivalinde at yarışlarına ev sahipliği yapmaktadır (Perçin 2001) (Şekil 3.27).

1965'te Compo Meydanı ve buna bağlı üç sokak, yaya bölgesi olarak yeniden **düzenlenmiştir. Alana özel araçların girmesi yasaklanmış, yalnızca belli**

saatlerde otobüs geçişine ve sabah 07.00-11.00 saatleri arasında dükkanlara mal dağıtımı için servis girişine izin verilmiştir. Bunun dışında acil durumlar hariç araçların alana girişi yasaklanmıştır (Özkal 1990).



Şekil 2. 27: Campo Meydanı'ndan görüntüler

Kaynak: URL 12

San Marco Meydanı (Piazza San Marco): Estetik kurallara dayalı tasarım ve uygulamalara öncelik tanımış olan Rönesans dönemi kent planlamasının en ünlü örneklerindedir. Venedik'te kentin ana kurgusu, merkezi konumdaki bu meydana dayalı olarak geliştirilmiştir. Kentin odağını oluşturan San Marco Meydanı, tarihi süreç boyunca işlevini sürdürmekte, kent yaşamının atar ve toplardamarlarının kesişme noktası konumunu günümüzde de devam ettirmektedir. Meydanın en göze çarpan özelliği taşıt trafiğine kapalı olmasıdır. Bu nedenle, insan ölçeğine uygun bir çevrenin tasarlandığı bu meydanda, kent yaşamında insani duygular ve davranışlar için özlenen işlevsellik ve biçimsellik vardır (Şekil 2.28) (Öztan 2007). Napoleon Bonoparte'ın, bu şık meydan için, “*Avrupa'nın, tavanını gökyüzününün oluşturduğu en güzel salonu*” demesi, güzel bir saptamadır (Tümer 2007).



Şekil 2. 28: San Marco Meydanı'ndan görüntüler

Kaynak: URL 46

Navona Meydanı (Piazza Navona): Barok döneminde, Roma'da Hıristiyanlığın başladığı zamanlarda yapılmıştır. Meydan Borromini ve Bernini adlı iki büyük sanatçı tarafından şekillendirilmiştir. Borromini, St. Agnese Kilisesini 1653-1657 arasında yapmıştır. Bernini de 1651'de Dört Nehir Çeşmesi'ni tasarlayıp yerleştirmiştir. 19. yy.'da meydanın güneyine Bernini'nin Moor Çeşmesi ve kuzeyine de Della Porta'nın Neptune Çeşmesi eklenmiştir (Perçin 2001) (Şekil 2.29).



Şekil 2. 29: Navona Meydanı'ndan görüntüler

Kaynak: URL 14

Roma'daki Campidoglio Meydanı (Piazza del Campidoglio) ise: Ortaçağın resmi binalarına ev sahipliği yapan ve eski Roma'nın dini-politik konuşma ve konuşmacılarına sahne olan bir alandır. 1538'de Michelangelo tarafından yeniden inşa edilmeye başlanmıştır (Perçin 2001). Michelangelo, Marcus Aurelius heykelini meydana yerleştirerek, Rönesans'ta heykelin ilk defa mekanın tanımlayıcısı ve odak noktası olarak meydanda yerini almış ve kent görünümüne farklı bir bakış açısı kazandırmıştır (Güç 2005).

Meydanın ana bölümü oval biçimli, biraz çukurdur. Kaldırımı yıldız desenlidir. Meydanın çevresini, merdivenler ve ustaca yapılmış bağlantılar sarmaktadır. Üç bina tarafından geniş yamuk biçimi kuvvetlendirilen ve çok büyük bir yüzey oluşturan meydan, doğal ve kültürel sentezli, kare biçiminde düşünülmüş, orijinal ve özel bir tasarımdır. Binalar bugün müze olarak kullanılmaktadır (Perçin 2001) (Şekil 2.30).

Bacon, Campidoglio Meydanı için şunu dile getirmektedir: “*Etrafını çevreleyen incelikle tasarlanmış basamakların üç boyutlu çıkıntısı yanı sıra, oval şekil olmadan ve onun iki boyutlu yıldız şeklinde döşenme modeli olmadan, tasarımda bütünlüğü ve tutarlılığı yakalamak mümkün olmazdı.*” (İnceoğlu ve Aytuğ 2009).



Şekil 2. 30: Campidoglio Meydanı'ndan görüntüler

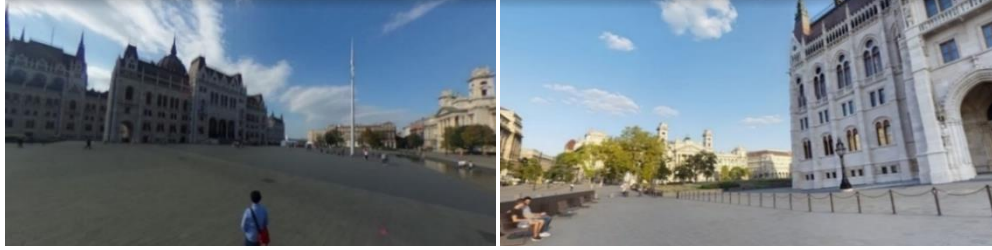
Kaynak: URL 16, URL 17

Tarihi Kent Merkezlerinin Yayalaştırılması İle Oluşan Yaya Alanları

Bu grupta yer alan yaya alanları, kent merkezlerinde olup, zaman içerisinde özellikle dar sokakları sebebiyle yoğun taşıt trafiğine cevap veremeyen, ancak, sonradan yapılan yayalaştırma çalışmaları ile tarihi kimliklerini muhafaza etmenin yanında atıl vaziyetten kullanılabilir hale gelen alanlardır (Özcan 2013). 1960'lı yıllardan sonra birçok Avrupa ülkesinde ulaşımın kentin tarihi dokusu üzerindeki olumsuz etkileri hissedilmiş ve bunları önlemek için yayalaştırma çalışmaları başlatılmıştır (Erkoç 2008). Bu bağlamda, Budapeşte, Munich ve Kopenhag tarihi kent merkezleri incelenmiştir.

Budapeşte Kent Merkezi: Avrupa kentlerinde tarihi kent merkezinde yayalaştırma uygulamasına en iyi örneklerden biridir. Budapeşte'nin tarihi kent merkezinde parlamento binası, devlet enstitüleri, büyük ticari kuruluşlar, yönetim

binaları, bankalar yer almaktadır (Şekil 2.31). Tarihi yapılaşmanın egzoz gazının zararlı etkisinden ve taşıtların oluşturacağı titreşim kaynaklı zararların önüne geçmek adına yayalaştırılan bu alanda, ulaşım adına raylı sistem tercih edilmiş, otopark alanları ise kent merkezine yakın çeperlerde düzenlenmiştir (Ulusay 1996).



Şekil 2. 31: Budapeşte kent merkezinden görüntüler

Kaynak: Google Earth ekran alıntısı 2020

Munich Kent Merkezi: Almanya Munich’te de geniş bir alanı kapsayan yayalaştırma uygulaması yapılmıştır. Yayalaştırma çalışması kent merkezindeki 7 büyük mağaza, 150 özelleşmiş mağaza ve 20 kafe-restoranı kapsamakta, 1 km aralıklı iki meydan birbirine bağlanmaktadır. Yaya yolu ticaretin gerektirdiği yük indirme-bindirme eylemlerinin gerçekleşmesi için 22.30-9.45 saatleri arası servis araçlarına açık, bunun dışında taşıtlara kapalıdır (Kuntay 1994) (Şekil 2.32).

Trafiğe kapalı bölge, metroyu içeren, çok yönlü ulaşım sisteminin bir parçasıdır. Yapımına 1970 yılında başlanan ve 1972 Olimpiyatları için tamamlanan bu sistem, taşıt trafiğinin yoğunluğu altında hızlı bir biçimde kaybolmakta olan eski Münih’in çekiciliğini ve canlılığını sağlamak için oluşturulmuştur (Şenkaynak 2010).



Şekil 2. 32: Münich kent merkezinden görüntüler

Kaynak: URL 18

Kopenhag Kent Merkezi: Dünyadaki en önemli yaya kentlerinden biri sayılan Kopenhag'taki Stroget yaya bölgesi gerek Avrupa ve gerekse Danimarka'da yaya planlaması bakımından ekonomik ve sosyal açıdan başarılı bir örnektir.

Trafik sıkışıklığı ve çevresel bozulmalar nedeniyle ortaçağ grid cadde dokusu gibi tarihi özellikleri korumak ve kent yaşam kalitesini arttırmak için, 1962 yılında Kopenhag'ta Danimarka'nın ilk merkezi yaya bölgesi çalışmalarına başlanmış ve alana Danimarka dilinde gezme, dolaşma anlamına gelen "Stroget" adı verilmiştir. 1962'den 1996'ya kadar bu yaya alanı genişletilmeye devam edilmiş, yayalaştırılan alanlar 6 kat artırılmıştır. 1970'lerden sonra ise, sokak kafeleri gibi yürüyüş dışı aktiviteler popülerlik kazanmıştır (Şenkaynak 2010, Gültiken 2010) (Şekil 2.33).

Dünyadaki en uzun yaya bölgesi olan alan; arkadlar, kemerler, geçiş yolları ve pasajlar ile hareketlendirilmiş, her sokak meydanla başlayıp meydanla sonlandırılarak sosyal etkileşim alanları oluşturulmuştur. Meydanda mağazalar, dükkanlar, eğlence alanları, butikler, kafeler, restoranlarla canlılık kazanmıştır.



Şekil 2. 33: Kopenhag Stroget Caddesi

Kaynak: URL 23

Yeni Yerleşmelerde Yapılan Yaya Alanları

Tarihi yerleşmelerdeki gözlemlere dayanarak, yeni yerleşmelerde yaya alanları açısından başarılı yaya alanları örnekleri ortaya konmuştur. Bazı kentlerde, var olan doku tamamen yıkılıp yeniden düzenlemeler yapılmıştır (Kuntay 1994). Yeni yerleşmelerde yapılan yaya alanlarına örnek olarak, New York'taki Columbus Meydanı ile Kowsky Meydanı, Manhattan'daki Capitol Meydanı ve Paris'teki La Defense yaya alanları uygulamaları örnek verilebilir.

New York'taki Columbus Meydanı: 1905'te ortaya çıktığından bu yana pek çok kere yeniden düşünülmüş ve tasarlanmıştır. Olin Partnership'in yaptığı bu yeni tasarım, meydanın sadece New York kentinin değil evrenin de merkezi olduğu hissini vermek üzere eş merkezli hareket ve ışık daireleri üzerine kurulmuştur. Fiziksel ve görsel kargaşayı ortadan kaldırmak için meydanda bulunan aydınlatma elemanlarının ve trafik işaretlerinin sayısı önemli şekilde azaltılmıştır. Yeni aydınlatma elemanlarının tamamı ise, meydanın iç içe geçişik dairelerini vurgulamak içindir (Lam 2007) (Şekil 2.34).



Şekil 2. 34: Colombus Meydanı

Kaynak: Boros, K. 2013 - Prokos, A.2018

New York'taki Kowsky Meydanı: Dünya Ticaret Merkezi'nin yıkımının ardından, kulelerin mekanik teçhizatının yer aldığı alana yapılmıştır. Çocuklar için oyun alanı, köpek gezdirme yeri ve oturma alanı olarak üç farklı kısım, aktivite alanlarını hem tanımlayan hem de birbirine bağlayan bir gölgelik ile biçimlenmiştir (Lam 2007) (Şekil 2.35).



Şekil 2. 35: Kowsky Meydanı plan

Kaynak: Lam 2007

Kowsky Meydanı komşuların buluştuğu, sosyalleştiği ve ofislerden öğle tatilinde çıkan kalabalığın kullandığı bir kent meydanıdır (Lam 2007) (Şekil 2.36).



Şekil 2. 36: Kowsky Meydanı'ndan görüntüler

Kaynak: Lam 2007

Manhattan'daki Capitol Meydanı: Yeni kent uygulamalarında ve gelişme alanlarında yapılan uygulama çalışmalarından bir tanesi de Manhattan'daki 27. Caddeyi birbirine bağlayan Capitol Meydanı'dır (Capitol Plaza). Çok az miktarda açık mekana sahip olan Manhattan gibi bir alanda, Capitol Meydanı bambu korusu da içeren özel bitkisel alanlar, çağdaş oturma birimleri ve yakın çevrede yer alan kafelerin sinerjik kompozisyonu ile uzun süreli kullanıma sahip, insanların nefes alabilecekleri bir yerdir.

Tasarım kararları Thomas Balsey Associates tarafından geliştirilmiştir. Malzeme olarak paslanmaz çeliğin kullanıldığı tabureler ile bütün olarak çözümlenen masalar, kafelerle bitişik bir şekilde yer alan oturma birimleri ve eliptik piknik masaları alan içerisinde farklı oturma seçenekleri sunmaktadır (Lam 2007) (Şekil 2.37).



Şekil 2. 37: Capitol Meydanı planı ve meydandan görüntüler

Kaynak: Lam 2007

Paris La Defence Bölgesi (Yeni Paris): Bu bölge Paris'in ekonomi merkezidir. La Defence bölgesi de kent merkezinin dışında 14 km²' lik bir alana kurulmuş, Fransa ve Avrupa'nın en ünlü şirketleri başta olmak üzere 1.500 iş merkezinin bulunduğu, yaklaşık 150.000 kişiye çalışma ortamı sunan "YeniParis" olarak adlandırılan bir bölgedir (Özcan 2013). Avrupa'da ekonomik ve sosyal aktivitelerin bir mekansal ürünü olarak ziyaretçiler için dünya pazarına sunulmaktadır. Kentin tarihi kimliklerinin yanı sıra, dünya ekonomi pazarında yer almaya yönelik oluşturulan ekonomik merkezleri de zaman içinde kent kimliğinde etkin olmakta ve ziyaretçiler tarafından tercih edilmektedir.

La Defence bölgesi ekonomik ve sosyal aktivitelerinin gerçekleştirilebildiği mekansal bir ürün olarak dünyaya pazarlanmaktadır. Dünya ekonomi pazarında yer almaya yönelik oluşturulan mekansal düzenlemeler, zamanla kentin tarihi dokusuyla bütünleşerek ziyaretçiler tarafından tercih edilen bir mekan olmuştur (Şekil 2.38).



Şekil 2. 38: La Defence bölgesinden (Yeni Paris) görüntüler

Kaynak: Lee, M.2014

Yaya bölgeleri; tasarım ve kullanım biçimlerine göre, buldukları yere göre ve oluşumuna göre 3 başlık altında detaylıca incelenmiştir. Görüldüğü üzere; aslında yaya mekanı insanın olabildiği her yer ve tüm zamanlardadır.

2.2.6 Yaya Alanlarının İşlevleri

Araç trafiğinden arındırılarak oluşturulan yaya alanları; fiziksel çevrenin niteliğini arttırmak, ulaşım ve altyapıya yönelik olarak araç trafiğinin kontrol ve idare edilmesi, sosyal, kültürel ve ekonomik yapıyı geliştirmek, tarihi binaların ve kent dokusunun korunması, trafik kazalarının neden olduğu can ve mal kayıplarını azaltma, yaşam kalitesini artırma, erişilebilirliğin sağlanması, kentsel yeşil alana katkısı ve rekreasyon gibi işlevlere sahiptir (Özsel 2009, Özcan 2013, Çakıroğlu 2012, Çermikli 2009). Yaya alanlarının oluşturulmasındaki nedenler, insanları yürümeye teşvik etmek, hava kirliliği ve gürültüyü azaltmak, kent dokusunu korumayı desteklemek, çevrenin görsel güzelliğini arttırmaktır. Yaya bölgelerinin oluşturulmasıyla, motorlu araçların tehlikesinden uzak, güvenli bir gezi alanı düzenlenmesiyle yayaları buraya çeken bir mekan oluşacaktır. Bu sayede insanların sosyal yaşama katılması ve toplumun kimliğinin güçlenmesi desteklemiş olacaktır (Brambilla ve Longo 2003).

Yayalaştırma çalışmalarının işlevleri, çalışılan alanın yerine göre farklılık gösterir. Bazı uygulamalar sadece yapıldığı bölgeye fayda getirirken, bazı uygulamalar kentin hatta ülkenin kimlik kazanmasında büyük rol oynar. (Karabay 1995).

Avrupa kentleri yayalaştırmayı, tarihi çevrenin korunması, etkin bir trafik düzeni, kimlikli ve anlamlı bir sosyal mekana sahip olma isteği ve çevre kirliliğinin kontrol altına alınması gibi nedenlerle benimserken, Amerika kentleri, kent merkezlerinin ekonomik olarak yenilenmesi ve canlandırılması amacıyla kullanmaktadır (Korça ve Türkoğlu 1991).

Yukarıdaki açıklamalardan yola çıkarak yaya alanların işlevlerini altı başlık altında toplayabiliriz.

2.2.6.1 Tarihi Binaların ve Kent Dokusunun Korunması İşlevi

Tarihi çevreler, sosyal ilişkileri güçlendiren, bireyler arasındaki birlik-beraberlik duygusunu pekiştiren, hayranlık uyandıran çeşitli üslup ve biçimleri barındıran, öğretici ve ilgi çekici özel mekanlardır. Tarihi uygarlıkların sosyal, kültürel ve ekonomik yapıları, yaşam şekilleri, estetik algıları, yapım teknikleri ile ilgili ayrıntıları barındırması ile tarihi kent mekanları açık hava müzeleri gibi de düşünülebilir (Ahunbay 2004). Tarihi bir belgeyi ya da eşyayı koruma altına almak, tarihi bir kent dokusunun bazı hava koşullarından ve kullanımının devam etmesinden kaynaklanan doku bozulmaları olmadan korumaktan daha kolaydır. Tarihi kent dokularının özelliklerini yitirmeden korunabilmesi için disiplinler arası bir çalışma, duyarlı ve bilinçli bir kamuoyu ve maddi kaynak gereklidir.

Türkiye’de 1950’li yıllardan sonra başlayan hızlı kentleşme ile kentlerimizin büyük bir kısmı plansız olarak gelişmiş ve bunun sonucunda da kent merkezlerinde kalan tarihi çevrede bozulmalar başlamıştır (Erkoç 2008). Motorlu taşıtların tarihi kent merkezine girmesiyle, tarihi dokuda yıkımlar yapılmıştır. Özel otomobil ile ulaşım tarihi kent dokusunun geleneksel yapısını tehdit eden bir faktör haline gelmiş ve kent merkezlerinden kaçış başlamıştır (Kuntay 1994, Özkan 1998).

Yayalaştırma çalışmaları, tarihi kent merkezlerinin korunmasını, bu alanların çekim gücü oluşturarak popülerlik kazanmasını, kent simgesi haline dönüşmesini ve bu alanların sadece gündüz değil gece de kullanılmasını sağlamakta; kentsel mekanların yenilenmesine ve kentsel peyzajın zenginleşmesine yardımcı olmaktadır (Kuntay 1994).

Tarihi merkezlerde yapılan yayalaştırma çalışmaları, bu alanlarda yer alan önemli yapı ve eserleri, taşıt yükünün neden olduğu yıpranmalardan ve titreşimlerden korumakta, yine önemli yapı ve eserlere taşıtların vereceği toz, gürültü, egzoz gazı ve kurşunun zararlı etkilerini engellemektedir (zkan 1998).

2.2.6.2 Yaşam Kalitesinin Artma İşlevi

evre Kirliliği: Yaya alanlarının, şehirlerin en büyük sorunu olan evre ve hava kirliliğini azaltıcı, sağlık açısından da olumlu etkileri tespit edilmiştir (Tellan 1999). Taşıtlardan kaynaklı emisyonlar, küresel ısınma ve asit yağmurları ile tüm dünyayı tehdit etmektedir (Atak 2005). Bireysel araç kullanımları azalıp toplu taşıma daha çok tercih edildiğinde veya kısa mesafelerde yürüyerek erişim sağlandığında, araçların çevreye ve insan sağlığına büyük zararlar veren gazların atmosfere salınım oranında büyük bir azalma sağlanacaktır (Beyazıt 2007).

Sağlık: Gürültünün gerginlik, stres ve olumsuz psikolojik etkilere sebep olduğu bilinmektedir. Gürültü kaynaklı olduğu bilinen duyma yetisinin yitirilmesi ve psikosomatik birçok bozukluk yaya alanlarının oranlarının arttırılmasıyla azaltılabilecektir. Bu bağlamda incelendiğinde, kentlerdeki bireylerin beden ve ruh sağlıklarının korunması ve gelişmesinde de olumlu bir yöntemdir (Tellan 1999).

Görsel Algı: Yaya alanlarında kullanılan ağaçlar ve bitkisel ögeler, alandaki hava kalitesini yükseltmekte, kötü görüntü ve gürültüye karşı perdeleme işlevi görmekte, çocukların ağaçları ve bitkileri tanımasında önemli görevler üstlenmektedir. Bunlarla birlikte yayalar için tasarlanmış kent mobilyaları, aydınlatma ve bitkilendirme elemanları yaya alanlarının daha cazip olmasını sağlamaktadır (Karabay 1993).

Güvenlik: Yaya alanları, insanlara güvenli, konforlu ve estetik bir yaşam alanı sunar. Kent merkezlerinde yayalar için daha fazla alan ayrılması, trafik kazalarının ve can kaybının azalmasında büyük rol oynar (Marcus ve Francis 1997).

2.2.6.3 Sosyo-Kültürel İşlevi

Yaya alanları, her yaştan, cinsiyetten, toplumsal sınıftan ve fiziksel özellikten insanın bir araya gelmesini, iletişim kurmasını, bilgi ve kültür alışverişinde bulunmasını sağlayarak, toplumun ve toplumsal ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunur (Kuntay 1994). Araç kullananlara göre, yaya olarak hareket eden ekonomisi, dini, kültürü farklı olan insanların birbiriyle etkileşim kurup sosyalleşme imkanı daha fazladır (Robertson 1994). Yoğun yapılaşmanın olduğu bir yerde sokakların yayalaştırılması ile toplumun yaşam kalitesini arttırıcı açık hava alanları oluşturulmuş olur (Postalcıoğlu 2009). Yaya alanlarının farklı köşelerinde ve özellikle meydanlarında oluşan programsız sokak gösterileri, bu mekanlara canlılık katan peyzaj öğeleri olmaktadır (Öztan 2007). Ayrıca, kamuoyu oluşturma, toplumsal bilincin oluşması ve şekillenmesi konularında da etkin rol oynamakta; toplantılar ve mitingler ile bireylerin kent yaşamı ve ülke yönetimini ilgilendiren olaylara katılımlarına da yardımcı olmaktadır (Kuntay 1994, Çermikli 2009). Yaya alanları, kişilere kentsel yaşama katılma fırsatı sunarak, kentlilerin ortak davranış biçimlerinin oluşmasını ve çevresel algının gelişimini ve görsel eğitimi sağlar (Suher ve diğ., 1992). Kültürel değerlerin korunması, öğrenilmesi, gelecek kuşaklara aktarılması ve kent insanı tarafından yaşanmasında etkilidir (Özkan 1998).

2.2.6.4 Rekreasyon İşlevi

Şehir insanının rekreasyon ihtiyacını karşılamada yaya bölgelerinin önemi büyüktür. Rekreasyonun günümüze kadar çok çeşitli tanımları yapılmıştır. Clawson ve Knetsch (1966) rekreasyonu “*Boş zamanlarda sürdürülen aktivite ya da aktiviteler*” olarak, Akesen (1978) daha ayrıntılı bir şekilde rekreasyonu, “*Bireylerin beğenisi bakımından doyurucu, ruhsal ve bedensel yenilenme amacı taşıyan, aynı zamanda bireyin, sosyal, kültürel, ekonomik ve fizyolojik olanakları ile bağımlı boş zaman kullanımlarını içeren eylem ya da eylemler*” olarak tanımlamıştır.

Yaya bölgeleri, yoğun kentleşmeden kaynaklı yeşil alan oranının çok düşük olduğu bölgelerde insanların kısa süreli de olsa nefes alabilecekleri rekreasyon alanlarıdır. Özellikle büyük kentlerde insanlar, rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılamak, yeşil ve açık alan özlemini gidermek, dinlenmek, spor yapmak, manzara seyretmek,

yaratıcılığını arttırmak, toplumla bütünleşmek, oyunlar oynamak, diğer insanlarla beraber olup sosyalleşmek vb. nedenlerle yaya mekanlarını kullanmaktadır.

Yaya bölgeleri, rekreasyon alanlarının mekansal sınıflaması göz önünde bulundurulduğunda açık hava rekreasyon alanı olarak değerlendirilebileceği gibi, kentsel mekanlarda yer almasından ötürü, kentsel rekreasyon alanı olarak da kullanılmaktadır. Ayrıca bu alanlar, kullanıcılara çeşitli rekreasyonel aktivitelerde bulunma imkanı tanır. Yaya bölgelerinde insanlar, yürüyerek, gezinerek vb. “etkin”; dinlenerek, etrafını seyrederek vb. “edilgen”; bir takım hizmet ya da gereçleri satın alarak “ticari”; bir araya gelerek, beraber vakit geçirerek “sosyal”; konser, sokak tiyatrosu ya da gösterisi izleyerek “estetik”; sanat, politika gibi konularda toplantılara katılarak, tartışmalar yaparak, fikir alışverişinde bulunarak ise “entelektüel” rekreasyon aktivitelerinde bulunabilirler. Bunun yanı sıra; alanda yapılan koşu, bisiklete binme, paten kayma gibi aktiviteler fiziksel güce dayandığından, yaya bölgelerinde yapılan bu aktiviteler “fiziksel” rekreasyon ihtiyacını karşılamaktadır.

Yaya bölgeleri, kent içinde rekreasyon alanları olarak kullanılarak insanlara psikolojik fayda, insanların fiziksel aktiviteler yapılmasını teşvik ederek bedensel sağlıklarına katkı ve insanların bir araya gelmesine, iletişim kurmasına ve çeşitli aktivitelerde bulunmasına yardımcı olarak sosyal yarar sağlamaktadır.

2.2.6.5 Kentsel Yeşil Alan İşlevi

Bugün hızla yapılaşan büyük kentlerde insanlar, açık ve yeşil alan ihtiyacını karşılayacak alanlar bulamamakta, bu nedenle yaya bölgeleri insanların bu ihtiyaçlarını karşılamalarına yardımcı olmaktadır. Yaya bölgelerinde bulunan ağaçlar, bitki grupları, çalılar, çim alanlar vb. bitkisel materyaller, kullanıcıların burada yeşile olan özlemlerini az da olsa gidermelerini sağlamaktadır.

Yaya bölgelerinde kullanılan ağaçlar ve bitkisel öğeler, alandaki hava kalitesini yükseltmekte, kötü görüntü ve gürültüye karşı perdeleme işlevi görmekte, çocukların ağaçları ve bitkileri tanımasında ve kaynaşmasında önemli görevler üstlenmekte, bunun yanı sıra kent ekosistemine de katkı sağlamaktadır. Özellikle metropollerde kent ekosistemine kazandırılan tek bir ağaç bile çok önemlidir. Bu

nedenle kentlilerin yeşille buluşması için yaya bölgeleri oldukça etkin bir görev üstlenmektedir (Döllük 2005).

2.2.6.6 Ekonomik İşlevi

Yaya bölgeleri, kentsel alanlarda yaya erişilebilirliğini arttırmakta, özel araçların geçişini sınırlandırmakta ve toplu taşımaya ağırlık verilmesini sağlamaktadır. Özellikle kent merkezleri yakınlarına toplu taşıma araçları ile ulaşmak ve bu alanlarda yaya olarak erişilebilirliği sağlamak, taşıma maliyetlerinde kazanca neden olmaktadır. Kentin tüm yollarını taşıtlar için uygun alt yapı ve donanımda yapmak çok maliyetlidir. Yaya yolları yapım ve bakım masrafları, kara yolları kadar maliyetli olmadığı için yaya bölgeleri oluşturulması masrafların düşmesini sağlamaktadır. Ayrıca yayalaştırma ile yol genişletme, yıkma-yapma maliyetleri de eksilmektedir (Kuntay 2008).

Yaya ölçeğine indirilen alanlarda kullanıcılar, daha çok vakit geçirerek alışveriş yapmakta, bu ise perakende ticaretin artmasına neden olmaktadır. Ticaretin gelişmesiyle kalitesi artan alanlar, daha fazla kullanıcı tarafından tercih edilmektedir. Yeni yatırımcılar bu alanlara teşvik edilmekte ve çekilmektedir. Bunun yanında, mevcut fonksiyonların yanında yeni seçenekler de eklenerek, alanı yalnızca bir alışveriş mekanı olmaktan çıkarmakta, burada farklı ekonomik faaliyetlerin de yapılmasına olanak tanımaktadır. Ayrıca yaya bölgeleri, kenti gezerek tanımak isteyen turistlerin de sık uğradığı alanlardır. Tarihi ve kültürel değerler barındıran kent merkezleri, turizmin gelişmesine ve ekonominin canlanmasına katkı sağlamaktadır. Bu alanlarda ekonomik faaliyetlerin canlanması, alan ve çevresindeki emlakların kıymetlenmesine ve fiyatlarının yükselmesine neden olmaktadır (Francis 1991).

2.2.6.7 Ulaşım İşlevi

Kentsel ulaştırmanın amacı, taşıtları değil, insanları kentsel fonksiyonlara ulaştırmaktır. Ulaşım alt yapısı taşıt trafiği sistemini karşılayacak biçimde geliştirilen geleneksel ulaşım planlama anlayışı sonucunda, kentlerde kirlilik artmış, düşük

kapasiteli ve düşük doluluk oranlı araçların egemen olduğu verimsiz bir yol kullanımı ortaya çıkmıştır. Kentsel ulaşım sisteminin emniyetli, zararlı yan etkileri en aza indirilmiş ve yaşam standardını yükselten bir sistem olarak oluşması ancak insan öncelikli bir yaklaşımla mümkündür (Yıldız 2003).

Yaya alanları, kent içinde yoğun kullanıma sahip yürüyüş mesafesindeki mekanları birbirine bağlayarak, kent içi ulaşımın kolaylaştırılması ve taşıt kullanımına bağımlılığın azaltılmasında önemli katkılar sağlar. Gelişmiş ülkelerde yaya ve bisiklet ulaşımına verilen önem, paralel olarak kentsel peyzajın görsel ve fonksiyonel gelişimine de yansımaktadır (Türkoğlu 2010).

2.2.7 Önemli Yaya Alanı Düzenlemelerinden Örnekler

2.2.7.1 Dünyada Yaya Alanı Düzenlemelerinden Örnekler

2.2.7.1.1 Münih – Almanya

1930’lu yıllarda: Almanya’da bağımsız yaya yollarını içeren sistemler önerilmeye başlandı. İkinci Dünya Savaşı Sonrası: yaya bölgeleri ve yayalaştırılmış caddelerde gelişmeler görüldü. 1966 yılında: yayalaştırılmış yol sayısı 60’a ulaştı. 1966 sonrası: yaya caddeleri sayısında bir patlama yaşandı. 1973 yılında: 214 yayalaştırılmış caddeye, 1977 yılında: 340 yayalaştırılmış caddeye, 1980’lerin sonlarında: 800 yayalaştırılmış caddeye ulaşıldı. 1960 yılında: 76 metre uzunluğunda 1973 yılında: 245 metre uzunluğunda yaya caddeleri oluşmuş oldu. 1995 yılında ise: sokak uzunlukları toplam yedi kilometreye ulaşmıştır (Çalışkan 2011).

Almanya şehirlerinde 1960-1980 yılları arasında yayalaştırma uygulamaları yapabilmek için yeni modelleri oluşturulmaya başlanmıştır. Münih’in orta çağdan kalan kent dokusu içerisinde, hem dokuyu korumak adına hem de yayalaştırma faaliyetlerin gerçekleştirmek adına çok geniş ve özenle çalışılmış bir yayalaştırma uygulaması yapılmıştır. Nehauser ve Kaufinger caddelerinin birleşiminden yaya caddesi oluşturulmuştur (Şekil 2.39). Bu caddeler çevresindeki dar yolların

bağlandığı ortalama 20 metre genişliğindedirler. Kent merkezindeki aralarında 1 kilometre mesafe bulunan Marienplatz ve Stochus Karlsplatz meydanlarını birbirine bağlamaktadır (Şekil 2.40). Yayalaştırmanın gerçekleştirildiği bu bölgede çeşmeler restoranlar, kafeler, çiçekçiler, butikler ve sinemasıyla canlılığını her daim korumaktadır (Çalışkan 2011).



Şekil 2. 39: Solda Neuhäuser Caddesi,Münih - sağda Kaufinger Caddesi, Münih

Kaynak: URL 19 – URL 20



Şekil 2. 40: Solda Marienplatz Meydanı, Münih - Sağda Stochus Karlsplatz Meydanı, Münih

Kaynak: URL 22

Ticari mekanların işlevlerini sürdürebilmeleri için gerekli servislerinin sağlanması adına 22.30-9.45 saatleri arasında araçların dolaşımına duraklamasına izin verilmektedir (Kuntay 1994). Bu caddelerde yayalaştırma ile perakende ticarete artış gözlenmiş, yayalaştırılmış mekanlara büyük mağaza zincirleri girmeye başlamış, kira getirileri artmış bu ve buna benzer sebeplerden kaynaklı kullanıcı ve esnaf tarafından yayalaştırma düzenlemesi çok olumlu karşılanmıştır. Ekonomiye de can vermesiyle birlikte yayalaştırılan caddelerin sayısında artış gözlemlenmiştir. Çeşitli rekreasyon alanları ve aktivitelerin sağlanabildiği bu alanlara turistler ve yerel kullanıcıların kullanım talepleri artmış ve her daim canlılık gözlemlenmiştir (Şekil 2.41).



Şekil 2. 41: Marienplatz Meydanı, Münih

Kaynak: Rambla, L.2018

2.2.7.1.2 Stroget Street – Danimarka

1960 yılında Danimarka’da gerçekleşen planlama ve kentsel tasarım alanında gerçekleşen çok sayıdaki caddenin yayalaştırılmasıyla kentlerde bir canlılık ve hareketlilik gerçekleşmiştir. Kopenhag Kentinin Stroget Caddesi’nin planlı ve çok aşamalı yayalaştırma uygulaması ile birlikte 1962-1996 yılları arasında kentin çeşitli bölgelerinde yayalaştırılmış caddelerinde artış gözlemlenmiştir. Yaya kullanımında artış gözlemlenmesine rağmen yaya aktivitelerinde 1970’ kadar bir değişiklik gözlemlenmemiştir. Bu zamandan sonraki süreçlerde yaya alanlarındaki yeni düzenlemelerle yürüyüş ve alışveriş dışı aktivitelere olanak sağlayıcı tasarımlar gerçekleştirilmiş ve rekreasyon amacıyla kullanılma oranında 4 kat artış sağlanmıştır. Gece kullanımı da olan caddelerin dükkan sahiplerin gece vitrin ışıklarının kapatılması önlenerek daima ışıklandırılması sağlanmıştır. Bu sayede hem canlılığını yitirmesi önlenmiş hem de güvenlik sağlanmıştır (Çalışkan 2011) (Şekil 2.42).



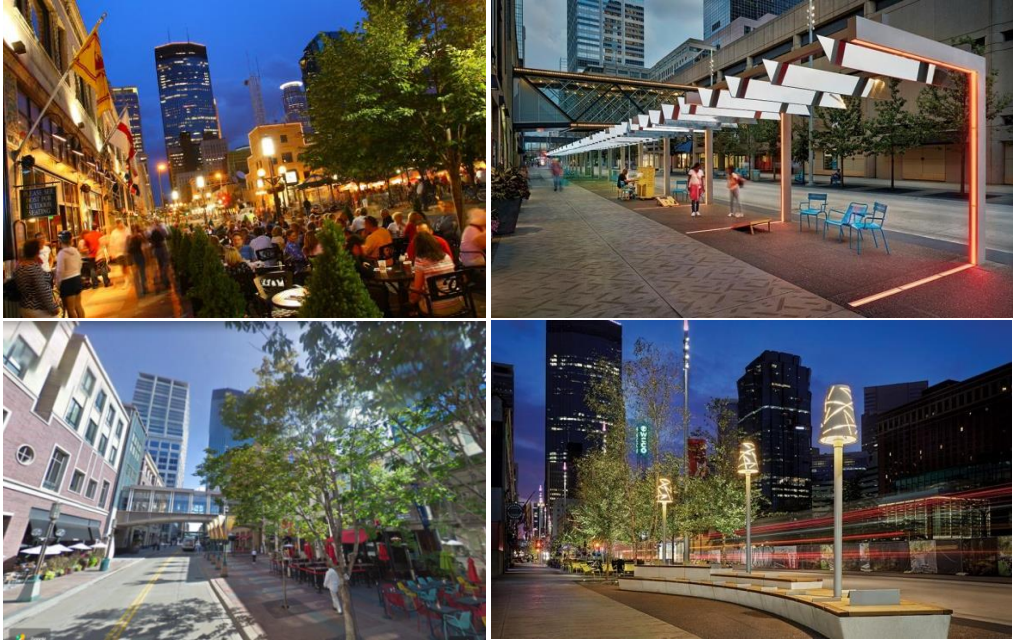
Şekil 2. 42: Stroget Street, Kopenhag

Kaynak: URL 24

2.2.7.1.3 Nicollet Mall – Amerika

Nicollet Mall peyzaj mimarı Lawrence Halprin tarafından tasarlanmıştır. Transit mall uygulamasının güzel örneklerinden biri olan Amerika’daki 11 bloklu cadde sadece yaya ve servis araçlarının kullanımına açılmıştır. Nicollet Mall alışveriş

ve kültürel etkinlikler yapmak üzerine tasarlanmıştır.1960 ve 1970'li yıllarda peyzaj tasarımları ve kent mobilyaları ile tasarlanmış mekanlar yerine 1967 yılında uygulanan Nicollet Mall ile kullanıcıların konforunu düşünen ve kentsel aktivitelere imkan veren yeni düzenlemeler gerçekleştirilmeye başlanmıştır. Nicollet Mall tamamen trafiğe kapatılmayarak, tek bir şeridi otobüslerin, taksilerin ve ilk yardım gibi acil servislerin kullanımına bırakılmıştır. 1990'larda performans platformları yapılmış yer döşemeleri zenginleştirilmiştir. Yaya kaldırımları genişletilerek ağaçlandırma yapılmış dekoratif ışıklandırmalar, su heykelleri ile alan zenginleştirilmiştir. Çeşitli sokak aktiviteleri, restoranlar, kafeler, alışveriş mekanları, ile canlılık arttırılmış, erişilebilirliği sağlanmıştır (Çalışkan 2011) (Şekil 2.43).



Şekil 2. 43: Nicollet Mall'dan görünüm

Kaynak: Midwest, E.2018 - Sokol, D.2019

Her mevsim kullanılabilirliğin ve konforun gözetildiği Nicollet Mall'da yaya trafiği ve perakende satışta artış sağlanmış ve kullanıcıların memnuniyetini kazanmış başarılı bir yayalaştırma örneğidir (Rubenstein 1992).

2.2.7.1.4 La Rambla (Rambla Bulvarı) -Barselona, İspanya

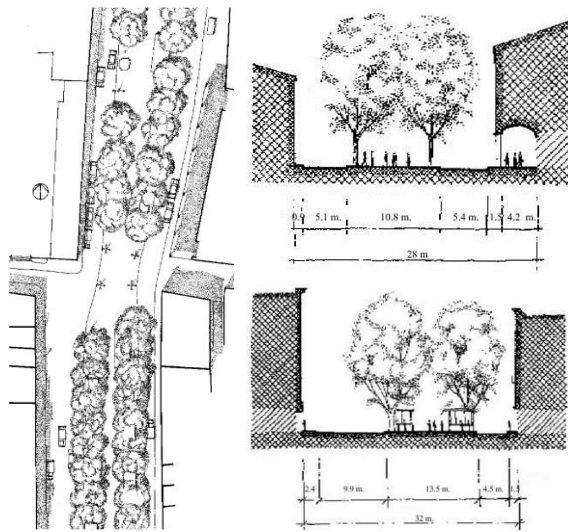
Geçmişte nehir yatağı, ortaçağda sur ile sınırlandırılmış bir alan olan La Rambla 15. yüzyılda surların yıkılması ile kullanım karakteri değişmiştir. 18.

yüzyılda yaya mekanı olarak tasarlanmaya başlamış ve 1856'da eski surların dönüşümü ile şu anki halini almıştır. Şu anda La Rambla Bulvarı İspanya'da Berselona Kenti'nin en önemli ve işlek yaya odaklı bulvarı olmuştur (Çalışkan 2011). Gotik mimarinin etkin olduğu kentte La Rambla, çevresindeki dar ve dolambaçlı yollara göre göz alıcı büyüklüğü, insanları kendine çeken doğallıktaki tasarımı ve çevresindeki binaların kalitesi ile yerli ve yabancı turistlerin ziyaret etmek isteyeceği bir mekandır.

La Rambla Barselona Limanı'ndaki Kristof Kolomb anıtından başlayarak, birbirini takip eden 3 tane caddeyi izleyerek 19. yüzyıl kentinin başlangıcını simgeleyen Place De Catalunya'ya kadar uzanan güçlü bir yaya aksıdır (Jacobs 1993).

Allan Jacobs La Rambla için: *“Rambla açıkça insanların üzerinde bulunması, yürümesi, buluşması, konuşması için tasarlanmıştır.”* demiştir.

Cadde yaklaşık 30 metre genişliğinde 1,5 kilometre uzunluğundadır. Caddenin ortasında yaya gezinti yolu sağında ve solunda ise trafik şeritleri vardır. Araç yollarının genişlikleri 4,5 metre ile 10 metre arasında değişmekte ve park şeridini de içermektedir. Yaya gezinti yolu ise 90 santimetre ile 6 metre arasında değişiklik gösterirken genellikle 3 metreye yakındır. Caddenin ortasında yayalara hak veren La Rambla birçok yönden de eşsizdir (Kavi 2003) (Şekil 2.44).



Şekil 2. 44: La Rambla plan ve kesitleri

Kaynak: Jacobs, A.B.1993

Merkezde yaya yolunun genişliği genellikle 18 metre olup en dar 11 metre ve en geniş 24 metredir. Yaya aksının iki yanında çeşitli aralıklarla büyük Londra çınarları vardır. Ve bu çınarlar yazın gölge, kışın yaprak dökerek güneş sağlayarak yürüyüş için uygun bir koşul oluşturmaktadır (Jacobs 1993) (Şekil 2.45).



Şekil 2. 45: La Rambla'dan yaz ve kış günlerinden görseller

Kaynak: URL 25- URL 28

Ağaçların araları 6 metreden az olmakla birlikte düzensiz aralıklarla dikilmişlerdir. Kaldırım kenarlarından yaklaşık 60 santimetre içeriden dikilmişlerdir. Ağaçlar yaya aksının iki yanında olduğundan trafikten de korunma sağlamaktadır (Kavi 2009) (Şekil 2.46).



Şekil 2. 46: La Rambla'dan görünüm

Kaynak: Shuttleworth, J.2020

Gece de gündüz kadar konforlu olan La Rambla geniş ve ferah bir görünüm sergilemesiyle birlikte şaşırtıcı ve etkileyici bir çekiciliğe sahiptir. Yoğun ağaç dokusu ile lineer bir kent parkı izlenimini vermektedir (Jacobs 1993) (Şekil 2.47).



Şekil 2. 47: La Rambla'dan gece görünümüleri

Kaynak: URL 26- URL 27- Gleen, L.2011

Çeşitli yeme içme mekanları, marketler, dükkanlar, kültürel kurumlar, geniş oturma alanları bitkilendirmesi ile oldukça kaliteli, kullanışlı ve estetik bir yaya mekanıdır. Merkezi kent plazalarını ve gotik bölgeleri geçerek kıyıya bağlayan merkezi omurgası ile erişilebilirliğinin de çok olması sebebiyle yayalar tarafından kullanım talebini de arttırmaktadır. Bu bölgeye yaya ulaşımı raylı sistemlerle de desteklenmektedir. Estetik birçok kent elemanı da bu yaya mekanını zenginleştirmektedir. Heykel, çeşme, su elemanları ve çeşitli plastik objeler ile alanı zenginleştiren kent elemanları kullanılarak alanın çekiciliği artırılmış ve Barcelona kenti karakteristik bir kimlik kazanmıştır (Çalışkan 2011) (Şekil 2.48).



Şekil 2. 48: La Rambla'da heykel ve çeşmeye örnekler

Kaynak: Devil, J.2011

Yaya yolu seyyar satıcılar, sokak sergileriyle çeşitli aktivitelerin sergilenmesi ile esnek bir karakter sergileyerek çeşitli kesimlerden kullanıcılara hitap etmektedir. Bu şekilde de insanların birbiri ile etkileşimini destekler ve insanların da farklılaşmasını sağlar (Kavi 2003).

Bir çok müze ve kültürel etkinliklerin gerçekleştiği mekanları da bünyesinde barındıran mekan farklı aktivitelere imkan sunarak 24 saat kullanılabilir olmaktadır. Bu gibi özelliklerinden dolayı La Rambla günün her saatinde aktif ve yoğun bir kullanıma sahiptir (Çalışkan 2011) (Şekil 2.49).



Şekil 2. 49: La Rambla'da günlük yaşam

Kaynak: Devil, J.2011

2.2.7.1.5 Buchanan Street – İskoçya

Bir tütün tüccarı olan Andrew Buchanan'ın 1770'lerin sonlarına doğru bu bölgeyi düzenlemesi ile kullanılmaya başlanmıştır. 1978 yılında cadde yayalaştırılmıştır. 1997 yılında uluslararası bir yarışma sonucu bugünkü görünümünü kazanan Buchanan 2003 yılında CABE'nin düzenlediği anket ile İskoçya'nın en önemli caddesi seçilmiştir. Kentin yer altı ulaşım ağları ve raylı sistem terminalinin alana yakınlığı kullanıcı yoğunluğunu artırıcı bir etki göstermektedir. Buchanan Street Glasgow'un çeşitli alışveriş merkezleri, dükkanları, müzeleri, konser salonları,

çeşitli kentsel aktiviteleri ve düzenli yapılan sokak tiyatroları ile çekici bir yer olmaktadır (Çalışkan 2011) (Şekil 2.50).



Şekil 2. 50: Buchanan Street’de günlük yaşam

Kaynak: URL 29- URL 31

Tasarımda birinci gelen ekip (Gillespies- İngiltere’nin önde gelen kentsel tasarım ve peyzaj ekibi) karmaşıklığı ortadan kaldıran, zenginlik ve şıklığı basit bir mimari tarzda ifade eden bir yaklaşım sergilemiştir. Aydınlatmada ise kullanılan mavi tonlar farklı bir görünüm ortaya çıkarmıştır (Çalışkan 2011) (Şekil 2.51).

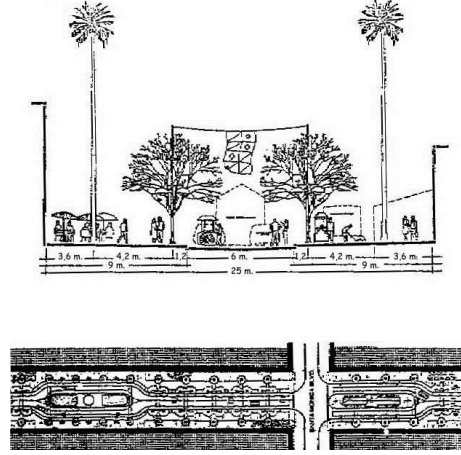


Şekil 2. 51: Buchanan Street’de gece görüntüsü

Kaynak: Jack, F.2020

2.2.7.1.6 Third Street Promenade (Üçüncü Cadde Yaya Gezinti Yolu) – Kaliforniya, A.B.D

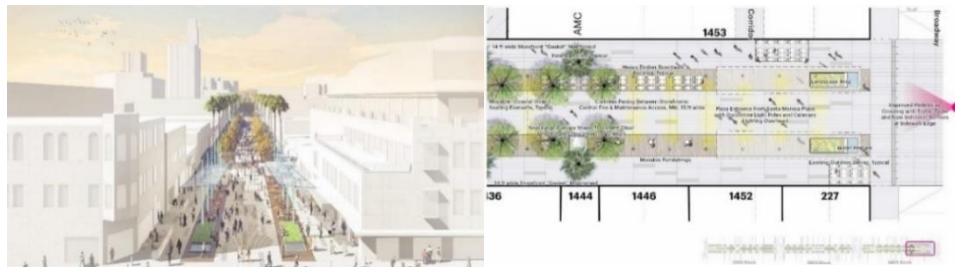
ROMA Tasarım grubu tarafından tasarlanan üçüncü cadde, temel etkileşim mekanları olan sokaklar, plazalar ve diğer mekanlar ile kullanımların bir araya getirilmesi ile oluşturulmuştur. Yaya kullanımını teşvik eden 9 metre genişliğinde kaldırımlara sahiptir (Kavi 2003) (Şekil 2.52).



Şekil 2. 52: Third Street Promenade'in plan ve kesiti

Kaynak: Yılmaz 1993

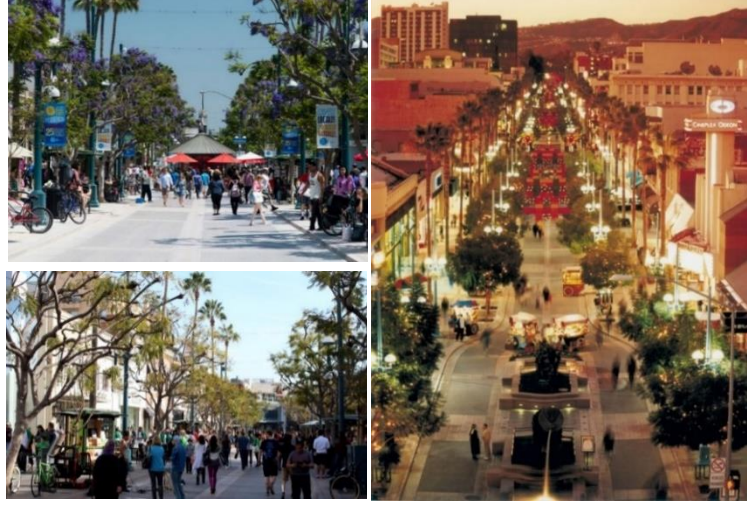
Third Street Promenade, 1965'de yaya alanı haline getirilmiştir. Fakat daha sonraları ekonomik, fiziksel ve sosyal bakımdan köhneleşmiş tenhalaşmıştır. Bu köhneleşmenin önüne geçebilmek için 1986'da yenileme çalışmaları yapılmıştır. Öncelikli hedef ulaşılabilirlik olmuştur. Trafikten arındırılarak çeşitli kafe, alışveriş merkezi ve restoranlarla canlandırılmış. Araç trafiği 16.30-10.00 arasında izin verilmiş bu şekilde de bölgenin güvenliği sağlanmıştır. 25 metre genişliğindeki cadde de taşıtlar için 6 metre yol sağlanmış ve bölgenin yakınında katlı otoparklara yer verilmiştir (Kavi 2003) (Şekil 2.53).



Şekil 2. 53: Third Street Promenade'in plan ve kesiti

Kaynak: Reiner, S.2019

1991 yılında getirilen yeni düzenlemelerle Third Street Promenade, her hafta sonu yaklaşık 10 bin kişinin uğradığı sosyal ve ekonomik yönden güçlü bir kent mekanı ve merkezi haline gelmiştir (Yılmaz 1993) (Şekil 2.54).



Şekil 2. 54: Third Street Promenade'n görünümler

Kaynak: Mayuri, B.2020

Cadde, topiari sanatıyla yapılmış dinazorlar, flamalar, çeşitli heykeller, büfeler, ağaçlar, sokak lambaları ve sergilerin yer aldığı, kullanım ve aktivite çeşitliğinin zengin olduğu bir caddedir (Kavi 2003). Caddenin her iki başına birer büyük dinazor ve yürüyüş aksında hayvan figürlü su öğeleri yerleştirilmiştir (Şekil 2.55).

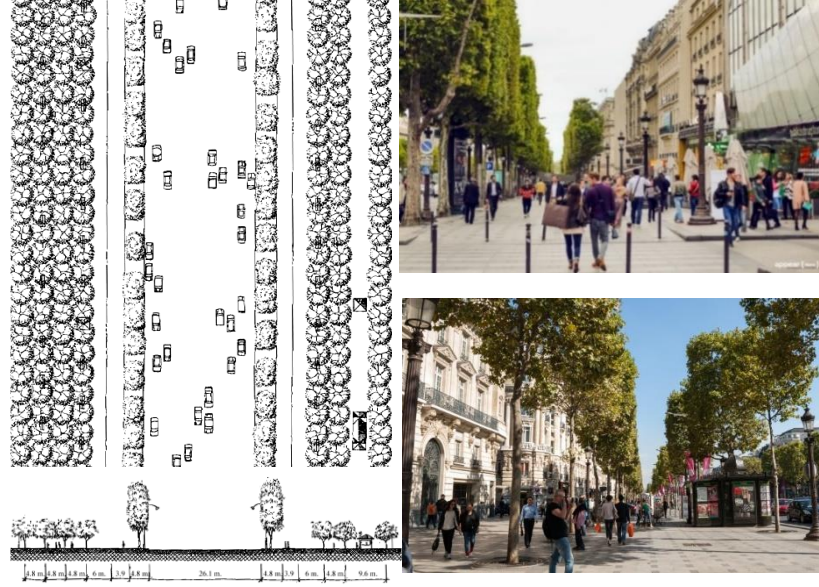


Şekil 2. 55: Third Street Promenade'n görünümler

Kaynak: URL 34

2.2.7.1.7 Champs Elysees (Şanzelize Bulvarı)- Fransa

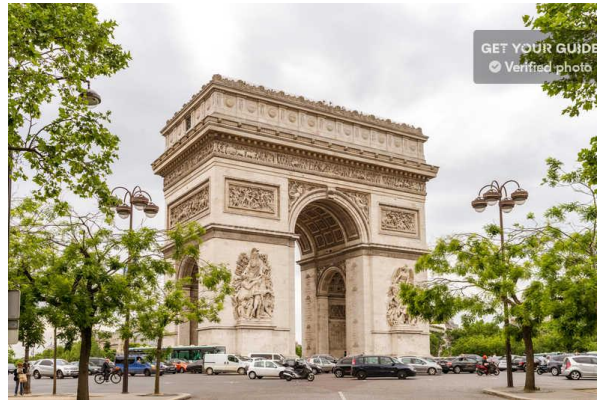
Champ Elysees Bulvarı, 70 metre genişliğinde ve 2 kilometre uzunluğunda olup, 10 trafik şeridi vardır (Jacobs 1993) (Şekil 2.56).



Şekil 2. 56: Solda; Champs Elysees plan ve kesiti ve sağda; Champs Elysees'den görünüm

Kaynak: URL 34

Champs Elysees iki ana bölümden oluşur. İlk bölüm (güney), Place de la Concorde'dan Rond-Point'e kadar olan kısımdır. Bu bölüm iki adet yaya gezinti yolu ve hızlı akan bir trafik yolundan oluşmaktadır. Daha gelişmiş ikinci (kuzey) bölüm Rond-Point'ten Place de l'Etoile'a uzanır. Bu bölüm Arc de Triomphe'a (Zafer Takı) doğru yükselerek zafer takına doğru odaklanır. En çok ilgi çeken bölümü kuzey bölümüdür (Jacobs 1993) (Şekil 2.57).



Şekil 2. 57: Arc de Triomphe (Zafer Takı)

Kaynak: Arıkan, I. 2020

Birçok insan daha güneşli olan ve daha çok aktivitenin, kafe, tiyatro ve butiklerin bulunduğu kuzey tarafta yürümeyi tercih ederken, daha az güneş alan ve çoğunlukla bankalar ve lüks restoranların bulunduğu güney tarafı daha sakindir.

Champs Elysees'in çeşitli aktivitelerin gerçekleştiği ve içerisinde kafe, tiyatro, butiklerin yer aldığı ve güneşi daha çok alan kuzey kısmı, içerisinde bankalar ve lüks restoranların bulunduğu güney kısmına göre daha hareketlidir. Yaklaşık 12 metre genişliğinde kaldırımlara sahiptir. Yol boyunca ağaçlar ve aydınlatma elemanları mevcuttur. Yoğun bir araç trafiğine sahip olan bulvarda ağaçların konumu yaya aksı ve araç trafiği arasında tampon bir bölge oluşturmaktadır (Kavi 2003).

Birbirine yaklaşık 5 metre mesafe ile araç trafiğinin her iki tarafında bir tarafta 3 bir tarafta 4 sıra halinde 17 metre genişliğinde karaağaçlar yer almaktadır. Bu ağaçlar sayesinde altında dinlenip sohbet edilip oturulabilecek ve uzun mesafe yürüyüşlerini konforlu hale getirecek alanlar oluşmaktadır (Şekil 2.58). Alanın aydınlatması iyi yapılmış gece de kullanımının olması sağlanmıştır. Bulvardaki araç yolu bölgeyi üçe ayırmıştır (Jacobs 1993).

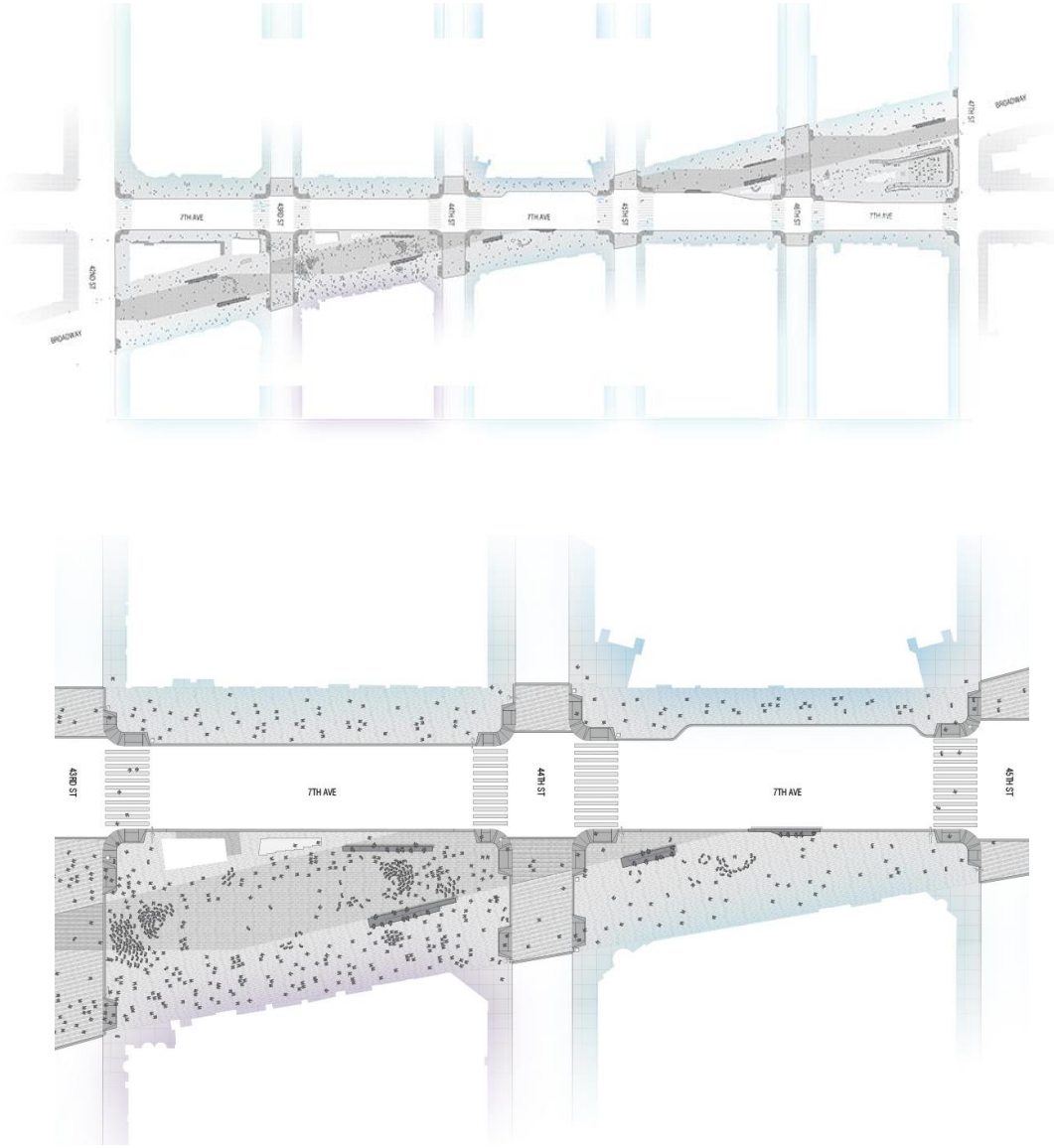


Şekil 2. 58: Champs Elysees

Kaynak: URL 37

2.2.7.1.8 Times Square – New York, A.B.D

Snøhetta'nın tasarladığı yenileme projesi ile New York'un ünlü meydanı Times Square yeniden düzenlendi ve 2017 yılında kullanıma açıldı. Amerika Birleşik Devletleri'nin en çok ziyaretçi çeken yer, bu proje ile meydandaki kamusal alanın iki katına çıkmasını sağladı (Çelebi 2017) (Şekil 2.59).



Şekil 2. 59: Times Square yaya yoğunluğundaki artış

Kaynak: Merdim, E. 2017

Snøhetta'nın yayalar için kalıcı bir meydan tasarlaması ile alanın karmaşık altyapısını ortadan kaldırılarak meydanı çevreleyen binalar arasında tek bir düzlem oluşturuluyor. Yayalaştırma ilk olarak 2009 yılında caddenin Broadway ile kesişen kısmının trafiğe kapatılıp düzenlenmesi ile başlamıştır (Çelebi 2017) (Şekil 2.60).



Şekil 2. 60:Times Square yayalaştırma öncesi- sonrası

Kaynak: Merdim, E. 2017

Yayaların alanda vakit geçirmesini sağlamak için 15 metre uzunluğundaki granit banklar projenin orta noktalarına yerleştirilmiştir (Çelebi 2017) (Şekil 2.61).



Şekil 2. 61: Times Square yaya mekanları

Kaynak: Merdim, E. 2017

7. bulvarın 42. ve 47. caddelerle kesiştiği “Bowtie” diye adlandırılan proje alanı Times Square tiyatrolar bölgesinin ortasında yer alıyor. Snøhetta'nın tasarlamış olduğu yaya yolunun ilk bölümü 2014 baharında kullanıma açıldı. O zamandan bu zamana istatistiklere bakılarak; yaya yaralanmalarının %40, araç kazalarının %15 ve genel suç oranının %20 oranında azaldığı gözlemlenmiş. Hava kirliliğinin ise %60'a varan oranlarda düştüğüne inanılıyor (Çelebi 2017) (Şekil 2.62).



Şekil 2. 62: Times Square yayalaştırma öncesi - sonrası

Kaynak: Merdim, E. 2017

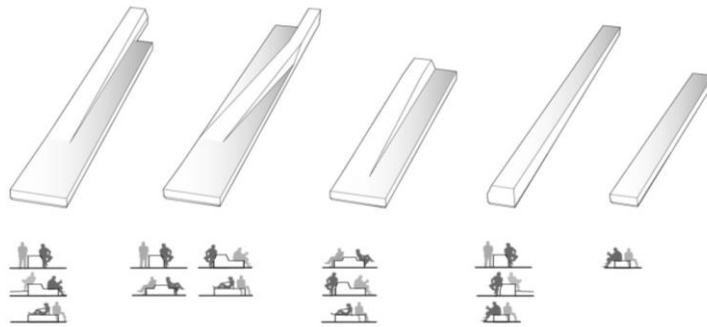
Her gün ortalama 330.000 kişinin kullandığı Times Meydanı yenileme projesinin en önemli kriterleri; kalabalığın doğasını, ölçeğini, hareket biçimlerini anlamak olmuştur. Kalabalığın doğal akışı sağlanarak, farklı hızlardaki yaya dolaşımına cevap verecek şekilde düzenleme yapılmıştır (Şekil 2.63).



Şekil 2. 63: Times Square farklı hızlardaki yaya gezinti yolları

Kaynak: Merdim, E. 2017

Bir 'açık hava odası' olarak düşünülen alan birbirleriyle bağlantılı yüzeyler ve düzenlenmiş yaya bölgeleri ile kendi başına bir sahne halini alıyor. Zeminde betondan döşeme taşları kullanılmış ve uzun granit banklar Broadway aksı boyunca uzanarak kamusal meydanı tanımlamaktadır (Şekil 2.64). Ayrıca bankların içerisine yerleştirilen enerji ve yayın altyapısı meydanda yıl boyunca gerçekleştirilen 350'den fazla kamusal etkinlikte gerekli olan dizel jeneratör, geçici güç kabloları ve yayın ekipmanı ihtiyacını ortadan kaldırıyor (Çelebi 2017).



Şekil 2. 64: Times Square için tasarlanan banklar

Kaynak: Merdim, E. 2017

Snøhetta'nın mimar ve kurucu ortağı Craig Dykers'a göre projenin başarısı sadece kazandırdığı yeni estetik değer ile değil uzun zamanda karşıladığı fiziksel, psikolojik ve ekonomik faydalar ile anlaşılacaktır.

2.2.7.2 Türkiye’de Yaya Alanı Düzenlemelerinden Örnekler

2.2.7.2.1 İstiklal Caddesi - Beyoğlu, İstanbul

İstiklal Caddesi, İstanbul’un Avrupa yakasında Taksim Meydanı ile Tüneli birbirine bağlayan, en önemli yayalaştırma uygulamasıdır. 1990 yılı ocak ayında İstiklal Caddesi trafikten arındırılıp yaya yolu yapılarak uzun bir alışveriş ve kültürel aktivite aksına dönüştürülmüştür. Bu caddedeki binalar restore edilerek topluma kazandırılmıştır. Caddeyi yayalaştırmadaki genel amaç; caddenin cazip bir merkez haline getirilmesiyle, turizmi ve ticareti canlandırarak, sosyokültürel canlılığı arttırmaktır (Şekil 2.65).



Şekil 2. 65: İstiklal Caddesi’nden görünümeler

Kaynak: URL 38 – URL 39

Tarihi süreç içerisinde var olan ve bugün de Beyoğlu-Kadıköy arasındaki bağlantıyı sağlayan, uzun bir aradan sonra tekrar mekana kazandırılan tramvay ise; hem caddenin çevresiyle olan bağlantısının kurulmasında, hem de eski ile yeninin bütünleşmesi ile kültürel sürekliliğin sağlanmasında destekleyici bir unsur olmuştur.

Beyoğlu Belediyesi 1990 yılında “ Tarihi kültürel değerlerine uygun olarak, bölgedeki geleneksel yapı ve dokuyu bozmak istememiştir. İstiklal Caddesinin yayalaştırılmasında güncel gereksinimlere en iyi cevap verecek bir düzenlemenin geliştirilmesine” yönelik bir yönetmelik hazırlanmıştır (Acuner 2005). Yönetmelikte; trafik, otopark, servis araçları, inşaat çalışmaları, altyapı çalışmaları, çöp toplama, dış mekan düzenlemeleri, reklam panoları ve seyyar stantlar konusunda hükümleri içermektedir.

Mekanda bulunan tarihi öğeler, çeşitli mağazalar, restoranlar ve sokak sanatçıların yapmış olduğu etkinlikler bölgeye bir kimlik kazandırmaktadır.

2.2.7.2.2 Bahariye Caddesi – Kadıköy, İstanbul

İstanbul Kadıköy’de Moda, Küçükmoda ve Şifa semtleri arasında kalan Bahariye semtindeki cadde adını, burada oturmuş emekli bir generalden almış ve adı ‘General Asım Gündüz Caddesi’dir. Bahariye Caddesi Moda İlköğretim Okulundan Altıyol’daki boğa heykeline kadar uzanır. Cadde, 1992’de Nevzemin Sokak’tan Söğütliçeşme Caddesi’ne kadar araç trafiğine kapatılmıştır. Buradan Moda İlköğretim Okulu’na kadar olan kısım tek şeritli araç trafiğine açılmıştır (Kavi 2003). Fonksiyon, işlev ve sosyal ve açıdan İstiklal Caddesi’nin Anadolu Yakası formu gibi de düşünülmektedir.

İstiklal Caddesi’ne benzer şekilde 1966’da Bahariye Caddesi’nden kaldırılan Kadıköy-Moda Tramvayı 1 Kasım 2003 tarihinde tekrar hizmete başlamıştır. Cadde III. Selim ve II. Mahmut zamanında açık hava şenliklerinin düzenlendiği bir mekandı. Günümüzde de, uzunluğu 1 kilometre, genişliği 10-12 metre olan açık hava rekreasyon alanıdır. Çeşitli ve çok sayıdaki mağaza ve restoranlarıyla birlikte semtin önemli alışveriş ve kültür merkezi olmaktadır (Döllük 2005) (Şekil 2.66).

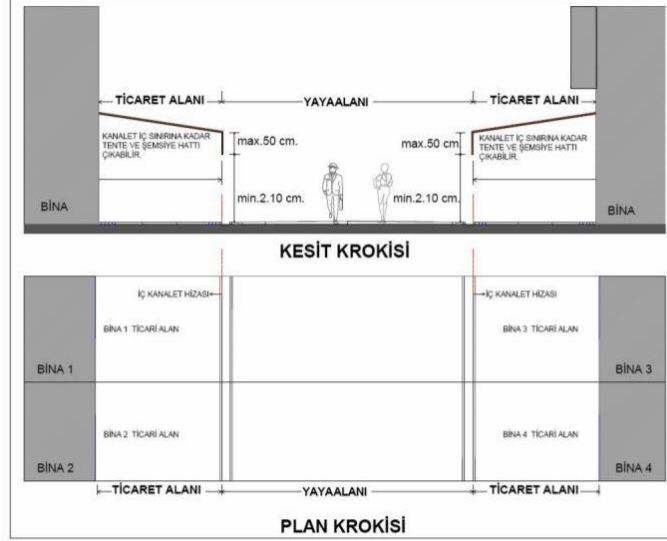


Şekil 2. 66: Bahariye Caddesi'nden görünüm

Kaynak: Uygun, G.2017

2.2.7.2.3 Kıbrıs Şehitleri Caddesi – Konak, İzmir

Konak belediyesinin 2002 yılında gerçekleştirilen Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nin yayalaştırılması ile eğlence ve kültürün odak noktası haline gelmiştir. Konak Belediyesince, yaya alanları, ticari alanlar, geçici kültürel etkinlikler ve alanda yaptırılacak inşaatlar ile ilgili bazı kurallar, '*İzmir Büyükşehir Belediyesi Kıbrıs Şehitleri Caddesi ve Ali Çetinkaya Bulvarı Kullanım Esasları Yönetmeliği*' ile ortaya konulmuştur. Bu yönetmelikte '*yayaların her durumda öncelikli olduğu, motosiklet ve bisiklet kullanımının sadece park yerlerine park edebilecekleri, araçların yükleme ve boşaltma için araç trafiğine açık olan zaman diliminde en çok 10km/sa. hızla hareket edip, en fazla 5 dakika duraklama yapabilecekleri, normal zamanda bekleme ve park etme yasak*' olarak belirlenmiştir. Ticari alanlar içinse, '*tente, şemsiye, sandalye, masa, klima cihazları, reklam tabela ve afişlerin nasıl konumlandırılacağı ve vitrinlerin nasıl düzenleneceği*' belirtilmektedir (Şekil 2.67).



Şekil 2. 67: Kıbrıs Şehitleri Caddesi ticari alan düzenlemeleri

Kaynak: URL 40

Meydanda bulunan Sarı Kışla'nın cephesini simgeleyen sembolik duvarların iç kısımlarında rekreasyona yönelik çalışmalar yapılmış günümüz kentlisi için oturma elemanları, kent mobilyaları vb. elemanlarla meydanın tarihi kimliğinin yanında çağımızın getirdiği bir takım yeni işlevlerle meydanın günün her saati yaşatılmasına çalışılmıştır. Kıbrıs Şehitleri Caddesi, bünyesinde kafeleri, restoranları, kitapçıları, bankaları, alışveriş mekanları ve bunlara benzer bir sürü fonksiyonu barındırmaktadır. Alan Talatpaşa Bulvarı ve Ali Çetinkaya Bulvarı'nın kesişiminden başlayarak Kordon bölgesine kadar uzanır. Gece ve gündüz kullanımları oldukça fazladır ve yoğun kullanımı vardır (Şahin 2017) (Şekil 2.68).



Şekil 2. 68: Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nden görünüm

Kaynak: URL 41

2.2.7.2.4 Talimhane – Beyoğlu, İstanbul

Talimhane Bölgesi, Taksim Meydanının kuzeyinde Tarlabası ve Cumhuriyet Caddesi'nin kesiştiği alanda yer almaktadır. Talimhane, Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde topçu askerlerin talim yaptığı bir alandı. Günümüzde ise tarihi mimari mirası restore edilerek, güncel yaşama dahil edilmiş, aktif kullanımı sağlanmıştır. Konum olarak Kongre Vadisi'ne yakınlığı sebebiyle daha çok otel hizmeti sunmaktadır (Şekil 2.74).

1930-1955 yılları arasında gözde bir mekan konumundayken 6-7 Eylül 1955 olayları sonrası alt gelir grubunun bu bölgeye yerleşmesi ve özgün kullanıcıların bir kısmının da bu bölgeyi terk etmesi sonucu bölgenin kimliği deforme olmuştur. 1970-1980 yıllarında ise oto yedek parçacıları gibi işlevlere sahip ticarethaneler bu bölgeye gelerek, Talimhane Bölgesi'nin kimliğini iyice değiştirmişlerdir. 1988 yılında Tarlabası Bulvarı'nın açılmasıyla Taksim Meydanı'na yakın olan 2 adası yıkılmış ve İstiklal Caddesi ile bağlantısı tamamen kopmuştur. Bu süreçten sonra Talimhane Bölgesi bir köhneleşme sürecine girerek çöküntü bir mekan haline gelmiştir (Akin 2005).

1994 yılında Talimhane'nin çöküntü bölge olmasına yerel yönetimler göz yummayarak, bölgeyi oteller bölgesi ve turizm bölgesi ilan edilmiştir. Bu süreci takiben İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 15.12.1999 tarihli ve 11437 sayılı kararı ile kentsel sit alanı ilan edilmiştir. 2004 yılında kongre turizmine hizmet vermek amacıyla ilk otel inşaatı başlatılmıştır.

Bölgenin turizm, kültür, eğlence, sosyalleşme mekanı olması ile algılanabilirliğinin ve güvenliğinin artırılması amacıyla Talimhane Bölgesi Yayalaştırma Projesi uygulanmıştır. Bu proje diğer yayalaştırma projelerinden farklılık göstermektedir. Çünkü yayalaştırılan tek bir aks değildir. Birçok sokak ağının birleşiminden oluşmaktadır. Bu anlamda da ilk olup örnek teşkil etmektedir. Toplamda 25.000 m² alan çevresindeki odak noktaları da göze alınarak yayalaştırılmıştır. Alanda ticaret, rekreasyon, eğlence gibi işlevler önerilmiştir. Özellikle binanın zemin katlarında yeme içme ve kafe işlevleri önerilerek canlılığın olması sağlanmıştır. Bina cephelerinin rehabilitesi yapılarak turizme yönelik kullanımların önü açılmıştır (Çalışkan 2011).

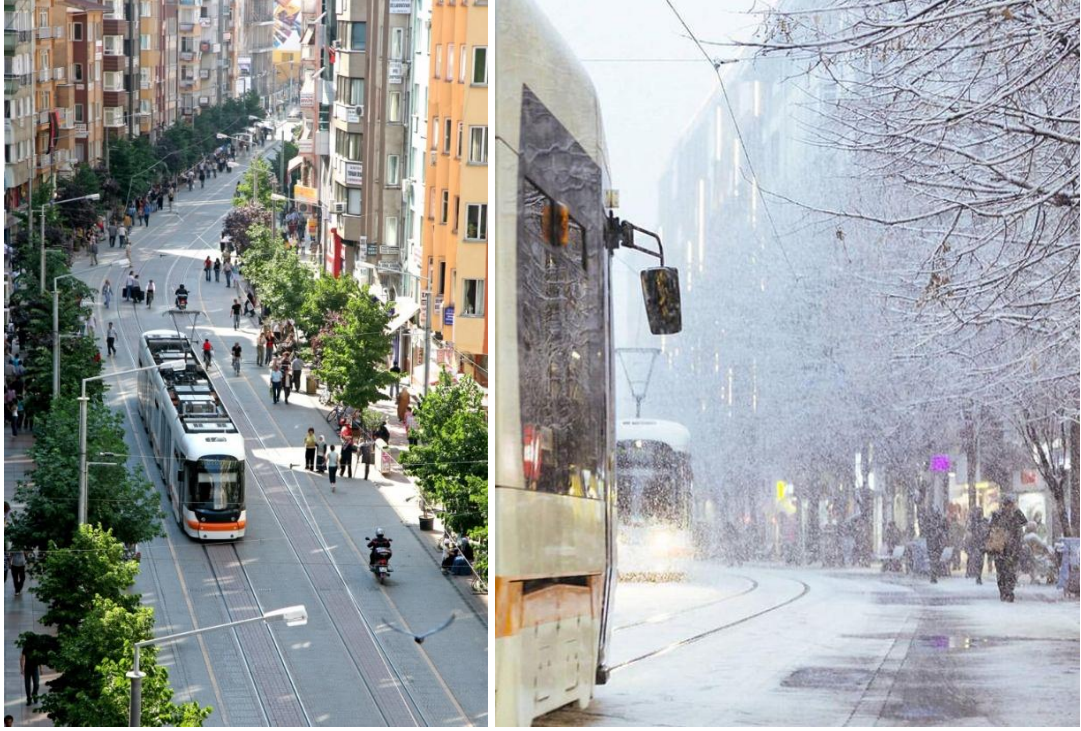


Şekil 2. 69: Talimhane'den görüntüler

Kaynak: Opan, E.2018

2.2.7.2.5 Doktorlar Caddesi – Eskişehir

Eskişehir kent içi ana ulaşım planı UYG-AR (Eskişehir Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi bünyesindeki birim) tarafından hazırlanmıştır. UYG-AR taşıt trafiğinin akış şekli ve yoğunluğu ile birlikte gelişmiş güzel yapılan park etme eyleminin kent merkezlerinde çeşitli ve büyük sorunlara yol açtığını tespit etmiştir. Yoğun yaya akışının olduğu bölgelerde taşıtlara öncelik tanınmasının kentsel kaliteyi düşürdüğü tespit edilmiş, şehir içi trafiğin araç ulaşımı odaklı değil yaya ulaşımı odaklı planlaması yapılmıştır. Hafif raylı sistem (Estram) ile şehir içi yaya odaklı ulaşım omurgası sağlanmış, merkezde yer alan iki ana cadde lastik tekerlekli araç trafiğine kapatılmıştır. Doktorlar Caddesi, bu iki caddeden birisidir. Bir ucu Kızılcıklı Mahmut Pehlivan Caddesi'ne bir ucu da Köprübaşı'na uzanarak yaklaşık 1000 metredir. Çift yönlü tramvay hattı caddenin silüetinin değişmesine öncülük olmuş ve yaya olarak kullanımını arttırmıştır (Çalışkan 2011) (Şekil 2.70).



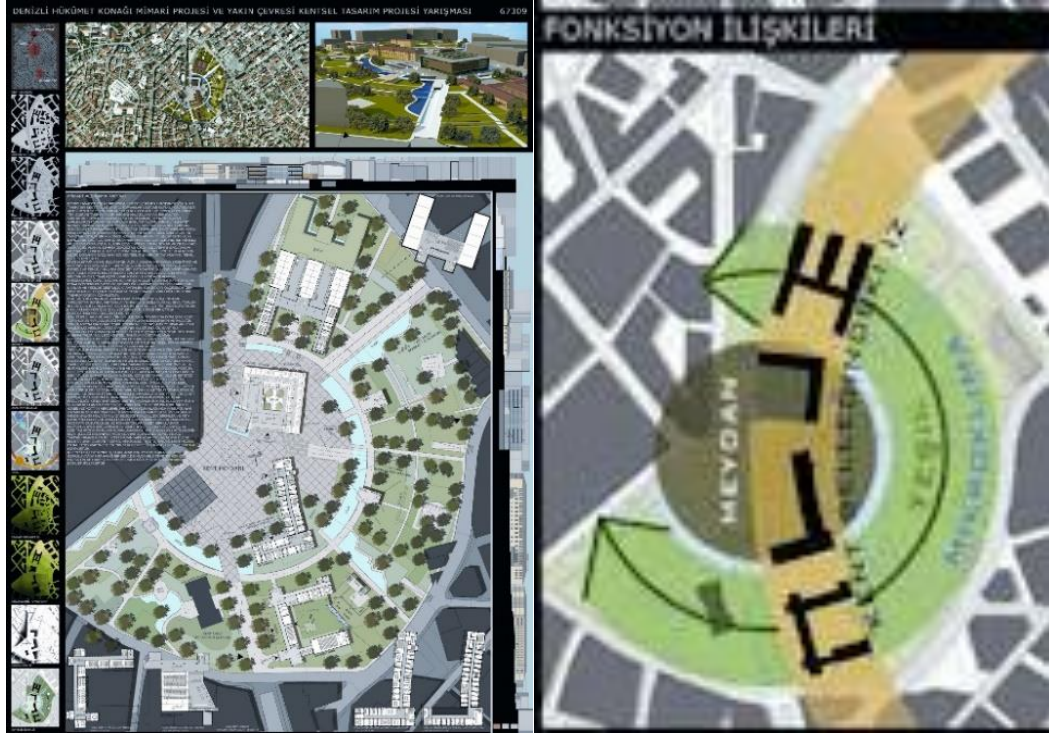
Şekil 2. 70: Doktorlar Caddesi'nden görünüm

Kaynak: URL 42 – URL 43

2.2.7.2.6 Gazi Mustafa Kemal Caddesi – Denizli

Denizli Belediyesi, Denizli Valiliği, Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı ile birlikte Denizli Mimarlar Odası, “*Denizli ve yöresinin mimari, tarihi ve kültürel özelliklerini yansıtan özgün bir hükümet konağı mimari projesi elde etmek ayrıca belirtilen yaklaşık 53.000 m² alanın çevresindeki odak noktaları dikkate alınarak bu alanın şehrin gündüz ve gece kullanımını sağlayacak meydan ve bununla birlikte yönetim ve kültür hizmetleri verilebilecek bir kentsel tasarım elde etmek*” amacıyla 24 Haziran 2009 Çarşamba Denizli Hükümet Konağı Mimari Projesi ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesi’ni ilan etmiştir.

Yarışma sonucunda birinci gelen projeye göre; taş binalar, Eski Hükümet Konağı ve Kız Meslek Lisesi aksı, bir bellektir ve bu belleğin olduğu aksa hükümet konağını koyarak, binaların cephelerini gören mekanda mikro-klimatik bir yer oluşturarak ve ana yolu da yer altına alarak burayı yayalaştırıp, bir meydan düzenlemesi yapılmalı (Şekil 2.71).

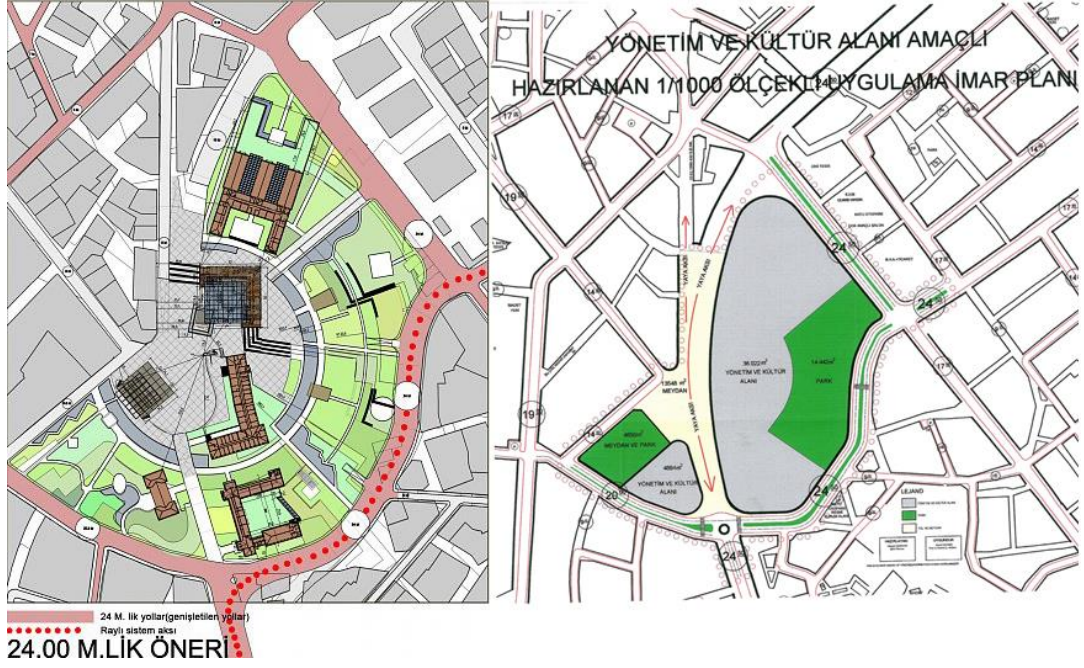


Şekil 2. 71: Denizli Hükümet Konağı mimari projesi ve yakın çevresi kentsel tasarım yarışması, 1. ödül

Kaynak:URL 46

Birinci gelen proje ile Denizli Hükümet Konağı inşaatına başlanır fakat projede yer alan öneri çevre düzenlemesinden biri olan meydan düzenlemesi kapsamında yerin altına alınması önerilen yolun fiziken realitede uygulanması mümkün değildi.

Bu yol yer altına alınmayıp bu binanın önünden trafik geçtiği takdirde binanın yeri artık sorgulanabilir hale gelmiştir ve trafik akışından bütüncül bir meydan düzenlemesi sağlanamamıştır. Yolun yayalaştırılması ile ilgili problemi mimarlar odası bir sorumluluk olarak görüp, belediye ile görüşmeye gitmiş ve trafiğin Şehit Şükri Caddesi'nden 556. Sokağa yönlendirilmesini önermiştir. Trafik akışı açısından Gazi Mustafa Kemal Caddesi'nden 556. Sokağa dönülecek köşedeki birkaç binanın kamulaştırılarak yola eklenmesi daha doğru olacaktır görüşü belirtilmiştir (Şekil 2.72).



Şekil 2. 72: Denizli mimarlar odasının Denizli Belediyesi'ne öneri trafik güzergâhı ve yayalaştırma aksı

Kaynak: Şenel Arşivi 2017

Denizli Hükümet Konağı Mimari Projesi ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması ile birlikte Denizli'nin kalbi olarak nitelendirdiğimiz bölgede, Gazi Mustafa Kemal Caddesi üzerinde yapılacak olan yayalaştırma uygulamasına yol gösterici olmuştur. Gazi Mustafa Kemal Caddesi 2012 yılındaki düzenlemelerle sadece transit (Transit Mall) geçişlere izin verilen yaya yoluna bir örnek teşkil ederek sadece belediye otobüslerinin ve acil servislerin kullanımına izin vererek yayalaştırılmıştır (Şekil 2.73). Bu cadde üzerinde 23.00-07.00 saatlerinde servislerin sağlanabilmesi için diğer araçların kullanımına da açık bırakılmıştır.



Şekil 2. 73: Gazi Mustafa Kemal Caddesi yayalaştırma uygulaması

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2020

2.2.8 Türkiye’de Yaya, Yaya Alanı ve Yayalaştırmaya İlişkin Yasal Düzenlemeler

Cumhuriyet’in kurulması ile birlikte, birçok alanda olduğu gibi imar alanında da yeni yaklaşımlar benimsenerek bu yaklaşımların öngördüğü değişim ve oluşumları yönlendirecek hızlı bir yasalaşma sürecine girilmiştir. Bu dönem ile birlikte başlayan süreçte yayaları doğrudan ya da dolaylı olarak ilgilendiren pek çok yasa ve yönetmelik çıkarılmıştır.

Cumhuriyet döneminin belediyeçilik anlamında ilk örgütlenmesi, 1924 yılında Ankara Şehremaneti'nin kurulması yönünde olmuştur. 1925'te 583 sayılı kamulaştırma yasasının yürürlüğe konulması ise imar hukuku açısından bir diğer

önemli gelişme sayılmaktadır. Bunu takiben 1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediyeler Kanunu imar mevzuatının kurumsal yapılanmasında bir dönüm noktası oluşturmuş, bu düzenlemeyi ise, 1933 tarihli, 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu izlemiştir. Belediyelerin yapısı, görevleri ve karar organlarına ilişkin ilke ve esasları tanımlayan 1580 sayılı Belediyeler Kanunu, belediyeleri merkezi yönetimin uzantısı olarak gören bir anlayış çerçevesinde oluşturulmuş, bu yasa ile belediyelerin diğer birçok hizmette olduğu gibi yayaya ilişkin hizmetlerde de aktif rol almalarına olanak sağlayacak bir yapılanma ve kurumsal işleyiş öngörülmemiştir. Yayalaştırmanın fiziki gelişmesini biçimlendiren imar planlarının hazırlanması, onaylanması ve uygulamaya geçirilmesi koşullarını belirleyen yasal ve yönetsel mevzuatta yaşanan bu aksaklıklar 2290 sayılı Yapı ve Yollar Kanunu ile de sürmüş, bu yasanın yolların genişliklerine ve arazi kullanım oranlarına kadar belirlemesi ile yönetmelik düzeyinde izlediği tutum, yaya mekanlarında da kendini göstermiştir. Kanun yaya yollarına taşıt platformunun kaldırım boyutu olmasının dışında herhangi bir işlev yüklememiştir. 2290 sayılı yasanın günün gereksinimleri karşısında yetersiz kalması nedeniyle 1956'da yürürlüğe konulan 6785 sayılı İmar Kanunu ile ise giderek artan kentleşme hızı yakalanamazken, bu yasa ile belediyelerin imar konusundaki yetkileri sınırlandırılarak merkezi yönetimin imar planı yapma, onaylama ve denetim yetkileri kentleşme hızı yakalanamazken, bu kanunu önemli ölçüde değiştiren 1605 sayılı güçlendirilmiştir. Söz konusu imar yasası ilk çıktığı hali ile yaya ve yaya mekanlarına ilişkin hiçbir hüküm bulundurmazken, 1972 yılında 1605 sayılı yasa ile getirilen ek maddelerde yaya yollarının (yaya kaldırımalarının) yapım masraflarında halkın katılımı ilkesinin benimsenmesi gibi kısıtlı çerçevede bir takım düzenlemeler öngörülmüştür (Kaplan ve Acuner 2005).

1960 sonrasında, sosyal ve teknik altyapı yetersizliklerinin özellikle metropoliten alanlara dönüşen kentlerimizde belirginleşmesi, kent yönetiminde yeni yapılanmalara gidilmesi gerektiğini ortaya koymuş, bu durum farklı modellerin tartışılmasına da yol açmıştır. 1980 sonrası metropoliten kentlerde oluşturulan iki kademeli belediyeler yapısı ise, sunduğu olanak/olanaksızları ile yerel kamu hizmetlerinin yerine getirilmesinde yerel yönetimleri güçlendirirken, kimi sıkıntıları da doğurmuştur. Büyükşehir belediyeleri yönetim modelinin öngördüğü bu yetki dağılımı ile ilçe belediyeleri kendi idari sınırları içerisinde diğer bir çok hizmeti olduğu gibi yayalaştırma, yaya mekanları düzenlemesi gibi hizmetlerini de yerine

getiremeyecek kadar etkisizleştirilmiştir. Yine bu dönemde sanayileşme ve kentleşmeye bağlı olarak kentlerin boyutlarında ve işlevlerinde yaşanan değişimin sonucu, kentsel ulaşım ve erişebilirliğe olan istem artmıştır. Bu ise, toplu taşımanın geliştirilmesinde ve yaya alanlarının düzenlenmesinde gecikme ve yetersizliklerden dolayı, araba sahipliğindeki artışın hızlanmasına neden olmuştur.

Araç kullanımındaki hızlı artışla, mevcut kullanımdaki yollarda giderek trafik yoğunlaşmış ve trafik sıkışıklıklarına neden olmuştur. Bu durumlarda kent merkezlerinin kalite ve canlılığını olumsuz etkilemiştir. Kent merkezlerindeki canlılığın korunması ve yaşam kalitesinin artması için yayalaştırma bir zorunluluk olmaya başlamışken, bu dönemde oluşturulan 3194 sayılı İmar Kanunu'nda ve yönetmeliklerinde yaya alanı ve yayalaştırmadan hiç bahsedilmemiştir (Kaplan ve Acuner 2005).

Aşağıda yayalaştırma faaliyetlerini kapsayan yürürlükteki yasal mevzuat şeması gösterilmektedir (Şekil 2.74).



Şekil 2. 74: Yayalaştırma faaliyetlerini kapsayan yürürlükteki yasal mevzuat şeması

Kaynak: Postalciöğlü 2009

2.2.8.1 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve İlgili Yönetmeliği

13.10.1983 tarihinde kabul edilerek 18.10.1983 tarih ve 18195 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre trafik, yaya yolu ve yaya geçidi tanımları aşağıdaki gibidir;

Trafik: Yayaların, hayvanların ve araçların karayolu üzerindeki hal ve hareketleridir (Md.3).

Yaya Yolu (Yaya Kaldırımı): Karayolunun taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzel kişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış olan kısımdır (Md.3).

Yaya Geçidi: Taşıt yolunda yayaların güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri ile belirlenmiş alandır (Md.3).

Görüldüğü gibi bu kanunla yayaya dair tanımlamalar kısır kalmış, yayalaştırma kavramı geniş kapsamda ele alınmamış, yaya olarak hareket edebilmek adına teşvik edici bir durum olmamıştır.

Yasada yukarıda belirtilen tanımların ise, belli tanımlama hataları barındırması yanında, günümüz koşullarında yetersiz kaldığı da ortadadır. Örneğin, söz konusu yasada trafiğin tanımı yayayı da içermesine rağmen, yasa taşıt trafiği konusuna yoğunlaşmakta, taşıt-karayolu ilişkisine odaklanmakta, dolayısıyla yaya konusu bu odak dışında ikincil, hatta edilgen bir konu olarak algılanmaktadır.

Ulaşım tekniği ve planlaması anlamında yayalara ayrılan kentsel mekanlardan sadece birisini oluşturan yaya kaldırımı yasada "yaya yolu (yaya kaldırımı)" olarak tanımlanmış böylece hem bir tanımlama hatası yapılmış, hem de yayayı ikinci plana iten bir indirgemeci yaklaşım benimsenmiştir.

Yaya geçidi sadece eş düzey (hemzemin) geçit anlamında tanımlanmış, yaya alt ve üst geçitleri-farklı kotlarda yaya geçidi- tanımlanmamıştır. Dolayısı ile bu farklı kotlarda yaya geçitlerinin yer seçim, yapım ve yerleştirmesi ile ilgili hükümlerin olmaması bu konuda boşluk oluşturmuş, yaya geçitlerinin nerede hangi koşullarda ve biçimde olacağını gösteren trafik araştırmasını öngörecektir hiçbir hükme değinilmemiştir. Bu da kentlerimizdeki hatalı yaya geçidi uygulamalarına yol açmıştır. Yasa, taşıtın tanımını yapmış ve buna ek olarak yirmi beş ayrı taşıtla ilgili terim tanımlamış, ancak yayanın tanımını yapmamıştır. Yaya yasal olarak tanımlanmadığı için tekerlekli sandalyeye bağımlı engelli gibi yayalar ve bunların mekansal dolaşımı ile ilgili yasal tanımlamalar eksik kalmıştır. Yasada cezalar ile ilgili önlemlere büyük önem verilmesine rağmen, kent içi ulaşım türel ayırımında önemli yer tutan yaya, yaya güvenliği ve yayalaştırma ile ilgili konulara gereken önem verilmemiştir (Kaplan ve Acuner 2005).

2.2.8.2 3194 Sayılı İmar Kanunu

3194 Sayılı İmar Kanunu 3 Mayıs 1985 tarihinde kabul edilip 09.05.1985 tarih ve 18749 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren bu kanun üzerinde yapılan en son değişiklikle 17.10.2003 tarih ve 25319 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır (Kaplan ve Acuner 2005).

3194 sayılı İmar Kanunu ile merkezi yönetim ile yerel yönetim arasındaki yetki dağılım dengesinin yerel yönetimler lehine değiştirilmesinde önemli bir adım atılmışken yasa yaya alanları ve yayalaştırmaya ilişkin; yerel yönetimlere tanıdığı imar planı onama yetkisi dışında başka bir hüküm getirmemiştir [Kaplan, Acuner, 2005]. Yasada yaya alanlarının düzenlenmesine ilişkin hiçbir hüküm bulunmamaktadır. Yayalaştırma tanımı yapılmadığı ve karar süreçleri belirlenmediği gibi kent merkezlerinde yayalaştırma ile ilgili herhangi bir ifade yer almamaktadır. Sadece kanunun 22. maddesinde; “imar planlarındaki gelişme alanlarında 7.00 metreden dar yaya, 10.00 metreden dar trafik yolu açılmaz” hükmü yer almaktadır. Yasa trafik terimini de sadece taşıt trafiğini tanımlamakta kullanmakta, dolayısıyla yaya trafiğini bu anlamda kapsamamaktadır.

İmar yasasında yol genişliği ile bina kat adedi eşleştirilmiştir. Yolun genişliği arttıkça katlarla birlikte taşıt ve yaya trafiğinin artacağı bilinmesine rağmen, imar planının kararı olarak belirlenen kaldırımlar hep aynı, birbirine eşit genişlikle verilmektedir.

İmar yasası bir yapı ve parsel yasası olmanın ötesine geçememiştir. Bu da yasanın kentleşme, kentlileşme, kentsel yaşam alanları ve yaşanabilirlik gibi kentsellik içeriğinden yalıtılmış olduğunu göstermektedir (Kaplan ve Acuner 2005).

2.2.8.3 Otopark Yönetmeliği

07.05.1976 tarih ve 15580 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanarak yürürlüğe konulan ilk otopark yönetmeliğinin, yayımlandığından bugüne kadar üzerinde pek çok değişiklik yapılmıştır. Otopark yönetmeliği üzerinde yapılan en son

değişikliklerle 02.09.1999 tarih ve 2384 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanmıştır (Kaplan ve Acuner 2005).

Son yıllarda ülkemizde artan kentsel ulaşım sorunlarından biri olarak ortaya çıkan otopark sorunu, özellikle kent merkezlerinde yayaların kullanımına ayrılmış cadde ve sokaklarda yaya erişimini ve dolaşımını engelleyecek boyutta artan yol boyu otoparklar ve beraberinde getirdiği yaya-taşıt çatışmaları ile bu konudaki yasal mevzuatta yaşanan eksikliklerin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır (Kaplan ve Acuner 2005).

Otopark yönetmeliğinde bireysel, tek tek yapılarda otopark aranması ana görüşü ve uygulaması benimsenmiş, toplu park yerleri düzenlenmesine ise gidilmemiştir. Toplu park yerleri-yaya alanı ilişkisi kurgulanmamıştır.

Yol kenarı ve kaldırım üzerine park etmeyi caydırıcı hükümler bu yönetmelikte bulunmamaktadır.

2.2.8.4 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu

5216 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu 10.07.2004 tarihinde kabul edilerek 23.07.2004 günlü ve 25531 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu'nun yaya ve yayalaştırmaya ilişkin en önemli hususu; 3194 sayılı imar kanunu ile imar planlarının onanmasında tek yetkinin yerel yönetimlerde olması hakkının 3030 sayılı yasa ile getirilen Büyükşehir belediyesi yönetim biçimi ile Büyükşehir belediyelerince kullanılıyor olmasının bu yasa ile devam ettiriliyor olmasıdır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu'na göre yayalaştırma, planlama dayanağını ilçe belediyelerine şans tanımayan yerel yönetsel yapı içerisinde Büyükşehir belediyelerinden almaktadır (Kaplan ve Acuner 2005).

Kanunun 7. Maddesinin;

(g) bendinde: "Büyükşehir belediyesinin yetki alanındaki meydan, bulvar, cadde ve anayolları yapmak, yaptırmak, bakım ve onarımını sağlamak, kentsel tasarım projelerine uygun olarak bu yerlere cephesi bulunan yapılara ilişkin yükümlülükler koymak",

(p) bendinde: "Büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işletirmek" Büyükşehir belediyesinin görevleri arasında tanımlanmıştır (Kaplan ve Acuner 2005).

Kentsel tasarım projesi ve toplu taşıma kavramlarının yayayı ilgilendiren kısımları algılanıp yorumlanabileceken bu hükümler yayaya yönelik yorumlanmadığında, ulaşım düzenlemelerinin mevcuttaki taşıt odaklı ulaşım anlayışının sürdürülüp, düzenlemelerin taşıt odaklı olmasına sebep olacaktır (Kaplan ve Acuner 2005).

Kentsel ulaşım yatırımları ise, yaya alanı düzenlemelerinin yanında, kent içi yolculuklarda önemli bir oran tutan yaya yolculuklarını, yaya erişebilirliğini de göz ardı eden bir anlayışla yapılmaktadır. Bir diğer deyişle, yaya kentlerimizin ulaşım yatırımları programlarında edilgen bir durumdadır (Kaplan ve Acuner 2005).

Dolayısıyla ulaşım planlamasının bir bileşeni, sürdürülebilir planlamanın uygulama aracı olan yayalaştırma uygulamalarının bilimsel olarak uygulanabilmesi için kapsamlı olarak yasal mevzuatta yönlendirici, düzenleyici, sorumluluk yükleyici düzenlemelerin getirilmesi gerekmektedir.

2.2.9 Yaya Bölgelerin Planlaması, Analizler ve Etütler

Yaya bölgeleri planlaması dört aşamadan oluşmaktadır. Bunlar sırayla, etüt aşaması, tasarım aşaması, uygulama aşaması, uygulama sonrası dönemdir.

2.2.9.1 Etüt Aşaması

Yaya bölgelerinin kullanıma en iyi şekilde hizmet verebilmesi ve verimin maksimumda olması için yaya bölgesi planlamasında etüt aşamasının iyi yapılması şarttır.

Yaya bölgeleri, şehir merkezi ulaşım planı ile birlikte etüt edilmeli ve yakın çevresiyle ilişkisi dikkate alınmalıdır (Kavi 2003). Çalışılacak alanın sınırlarının net olarak tanımlanması planlamayı kolaylaştıracaktır (Ökten ve Sancar 2004). Etüt aşamasında uygulanabilirlik analizi, fizibilite, finans ve amaçların belirlenmesi çalışmaları yapılmalıdır.

Uygulanabilirlik Analizi

Uygulanabilirlik analizi çalışması süreç sonunda yaya bölgesinin oluşturulup oluşturulamayacağı hakkında net bilgiler verir. Uygulanabilirlik raporunda bilgiler envanter haline getirilir ve önemli veriler grafiklerle ifade edilir (Demir 1999). Bu analizler kapsamında, kültürel, doğal, sosyo-ekonomik, siyasi, yasal ve sermayeyle ilgili faktörler incelenir (Rubenstein 1992).

Kültürel Faktörler

Trafik: Oluşturulacak yaya bölgesinin uygunluğuna karar vermek için, üzerinde çalışılan alandaki sokak ya da sokakların günlük trafik hacmi ölçülmelidir. Trafikle ilgili veri toplama işlemi, trafiğin kaynağı ve varışı, günlük ortalama trafik hacmi, kalabalık saatlerde (çalışma saatleri başlangıç ve bitişi, okulların başlama ve bitiş saatleri gibi) trafik hacmindeki artış, tüm kavşaklarda dönme hareket sayısı gibi bilgi verilerini içerir (Şenkaynak 2010).

Umumi Geçiş: Oluşturulacak yaya bölgesine erişim rahat sağlanmalıdır. İnsanların bu bölgeye gelebilecek ve buradan da istedikleri yere rahatça gidebilecekleri toplu taşıma sistemleri kurulmalıdır. Toplu taşıma sistemlerin, özel ulaşım sistemlerinin (taksi, dolmuş) durak yer ve adetleri belirlenmeli, komşu caddelerle olan ilişkisi incelenmeli, özel araç kullananlar içinde yaya bölgesine erişim mesafesinde otopark alanları tespit edilmeli veya düzenlenmelidir. Tasarlanacak yaya bölgesi ve çevresindeki caddeler için acil durumlarda kullanılan

araçlar (ambulans, itfaiye vb.) ve gerekli zamanlarda yük indirme bindirme için kullanılacak araçların da geçişleri dikkate alınmalıdır.

Park Etme: Tasarımda tanımsız alanlar uygulama sonrasında birçok karışıklığa sebep olacaktır (düzensiz araç park etmeler veya ticari işletmelerin kendileri için kullanabildikleri göze hoş gelmeyen bir kullanım sergilemeleri). Yaya bölgeleri çevresinde bisiklet, otomobil gibi araçlar için otopark alanları oluşturulmalı ve buralardan yaya bölgesine güvenli ulaşımın sağlanması gereklidir.

Servis Araçları: Yükleme-boşaltma kamyonlarının, çöp toplama araçlarının, itfaiye ve polis arabalarının alana girişleri üzerinde dikkatle durulmalıdır. Alan yaya bölgesine dönüştürüldüğünde alternatif girişler düzenlenmeli, geçiş zonları oluşturulmalıdır. Taşıt hızları 8-15 km/saat olmalı, yaya hızlarını geçmemelidir.

Yaya Dolaşımı: Yaya hareketlerinin başlangıcı, yönü, amacı, saati, hacmi iyi saptanmalı ve oluşturulacak yaya bölgesinde istenilen amaca uygun yaklaşımlar sergilenmelidir.

Kamu Hizmetleri- Alt Yapı Ağı: Kanalizasyon hatları, elektrik ve gaz boruları, bağlantı yerleri, nasıl ulaşıldığı, kapasitesi, şimdiki durumları gibi konular araştırılmalıdır (Şenkaynak 2010).

Mevcut Yapılar: Tasarlanacak alandaki mevcut yapıların genel karakterleri incelenmeli (yapının cephesi, rengi, dokusu, malzemesi, yaşı, detayları, yükseklikleri, tehlikeli bir durum arz ediyor mu vs.) ona göre bir veri altlığı oluşturulmalıdır (Şenkaynak 2010). Yaya alanları planlaması kentin yapısal düzenlemesiyle doğrudan ilişkilidir. Bu nedenle mevcut çevre yapıları ve mevcut çevre planlamasının özellikleri bilinmelidir. Uygulama tamamlandığında kent strüktürünün bütünlüğü bozulmamış, yaya alanı kentten ayrı bir kimliğe bürünmemiş olacaktır (Özcan 2013).

Donanımlar: Yön tabelaları, işaretlemeler, aydınlatma elemanları, kent mobilyaları analiz edilmelidir.

Doğal faktörler

Alandaki iklim, topografya, toprak, hidroloji ve arazideki bitki örtüsü gibi doğal faktörler analiz edilmelidir. Yaya alanlarının planlamasında ısı, nem, yağış miktarı ve rüzgar dikkate alınacak önemli verilerdir (Demir 1999).

Sosyo-Ekonomik Faktörler

Alışveriş ve rekreasyona dönük aktivitelerin tip, süre ve yoğunlukları irdelenmelidir. Alandaki iş hacmi, pazar talebi analiz edilmelidir. Alandaki nüfus verileri (sayı, yaş, cinsiyet) mevcut ve potansiyel kullanıcılar hakkında bize bilgi vereceğinden nüfus verileri analizi yapılmalıdır. Alandaki suç oranları, güvenlik sıkıntıları araştırılıp, güvenli bir alan tasarımı için veri girdisi olarak incelenmelidir. Alanda yer alan taşınmazların mülkiyeti ile ilgili bilgi (özel, kurumsal, devlet v.b.) toplama işlemleri ile sokak sakinlerinin gelir düzeyleri, okul, hastane, dini ve kültürel yapı sayısı analiz edilmelidir (Şenkaynak 2010).

Siyasi, Sermaye ve Yasal Faktörler

Projenin yetkililer tarafından onay verilmesi, finansal verilerin yeterliliği ile bu projeye ayrılan sermaye ve yaya bölgelerine ait yasal düzenlemeler çerçevesinde amaca uygun proje hazırlanabilir.

Etüt aşamasında toplanan bu verilerle fiziksel, işlevsel, sosyal ve çevresel amaçlara uygun projenin oluşmasında yeterli verilerin analizleri yapılmış olacaktır. Bu amaçları tanımlayacak olursak. Fiziksel amaç; mekanın fiziksel niteliğinin düzeltilmesi, tüm sokak alanında görsel öğelerin güçlendirilmesi, peyzaj elemanlarının sağlanmasıdır. İşlevsel amaç; yaya yolunun yapımı üzerinde çalışmalar, kullanım, girişler, hareket olanakları, bakım, onarım ve servislerdir. Sosyal amaç; sosyal, kültürel ve eğitimsel gösterilerin özendirilmesidir. Çevresel amaç; büro ve ticari etkinliklerle bağlantılı gelir getirici etmenlerin istek ve gereksinmelerini karşılamak olarak tanımlayabiliriz.

2.2.9.1.1 Fizibilite

Toplanan ve analiz edilen veriler değerlendirilir. Yasal ve ekonomik olanaklar tanımlanır. Belirlenen amaçlar doğrultusunda yayalaştırılacak alanın fizibilitesine karar verilir. Fizibilite çalışmaları olumlu sonuçlanırsa, yaya bölgesinin yerine, tipine, malzeme seçimine, gerekli tesislere ve maliyete ilişkin bilgiler bu verilere dayalı olarak belirlenir (Şenkaynak 2010).

2.2.9.1.2 Finans

Finans faktörü bir projenin uygulanabilirliğini doğrudan etkiler. Bu nedenle parasal olanakları bilmek önemlidir (Demir 1999).

2.2.9.1.3 Amaçların Belirlenmesi

Yaya bölgeleri planlamasında insan faktörü çalışmanın ana amacı olmalıdır. Kullanıcıların alandan çok yönlü yararlanması hedeflenmeli ve sadece estetik kaygı ile planlamaya yaklaşılmamalıdır. Toplumun katılım sağlayacağı, kaynaşabileceği, deneyim kazanabileceği mekan oluşturmak hedeflenmelidir. Alan tüm yaş ve cinsiyetteki kesime hitap etmeli engelliler de toplumun bir parçası olduğu için tasarımlar herkese hitap edebilecek düzeyde olmalıdır (Çermikli 2009). Alan ticari, kültürel ve rekreatif kullanımları içeren bütüncül bir sistem olarak tasarlanmalıdır (Teziş 1994). İssiz alanların, kör noktaların, karanlık koridorların ve suça teşvik edici mekan planlamasından kaçınılmalıdır (Yalvaç 2009). Planlanan alan, gece-gündüz ve farklı mevsimler için işlev çeşitliliği sağlamalı, bunlara uyumlu mekanlar yaratılmalıdır. Alan çeşitli işlevlere uyum sağlayabilecek şekilde değişken olabilmeli, toplumun isteklerine ve günlük olaylara göre bazı donatı elemanları kalkabilmeli, eklenebilmeli, yer değiştirebilmelidir (Kuntay 2008).

2.2.9.2 Tasarım Aşaması

2.2.9.2.1 Projenin Hazırlanması

Tasarım, öncelikle bir mekanın nasıl kullanıldığı ve bir mekanı başarılı kılan öğelerin neler olduğu üzerine bilgileri gerektirir. İkinci olarak, mekanın fiziksel boyutları ve mekanda kullanılacak tasarım elemanlarının boyutları ve adetlerinin saptanması gerekir (Şenkaynak 2010). Tasarım aşamasından önceki etüt çalışmalarının verileri ile ve planlamanın amaçları doğrultusunda bir proje oluşturulur.

Yaya bölgeleri yaya zonu, donatı zonu ve cephe zonu olmak üzere üç zonda planlanmalıdır (Döllük 2005).

2.2.9.2.2 Malzeme Seçimi

Malzeme seçiminde uzun ömürlülük, maliyet, onarım kolaylığı gibi etmenler önemli rol oynar. Ancak bu etmenler kadar, yaya yolunun genel görünümü ve estetik değerleri de göz önünde bulundurulmalıdır (Şenkaynak 2010). Malzeme seçimi projelendirme aşamasında, analiz edilen veriler, estetik kaygı ve bütçe sınırlandırması ile birlikte düşünülerek karar verilir.

2.2.9.3 Uygulama Aşaması

2.2.9.3.1 Koordinasyonun Sağlanması

Yaya bölgesi planlaması birçok meslek disiplini elemanlarından oluşan planlama grubu tarafından yönlendirilip sonuçlandırılır. Uygulama aşamasında planlama, ulaşım, trafik gibi konularla ilgili kamu kuruluşları ve özel kuruluşların iş birliğini gerektirir (Şenkaynak 2010). Çevreye en az zarar ile (gürültü, toz ve çamur kirliliği vb.) günlük yaşayışı minimum etkilemek adına (alışveriş, ulaşım vb.) en kısa

sürede projenin tamamlanabilmesi için, bahsedilen birimler arasında nitelikli bir koordinasyonun sağlanması gereklidir.

2.2.9.3.2 Uygulama Esnasında Alanın İşlerliğini Sürdürmesi

Uygulama aşamasında alanın taşıt trafiğine kapatılması, inşa faaliyetleri, gürültü ve buna bağlı olarak ticari işletmelerin iş kaybı uygulama sırasında ortaya çıkan önemli sorunlardır. Bu sebeple inşa faaliyetlerinin mümkün olduğunca hızlı, bunun yanında bölgeyi kullanan ve alanda ticaret yapanlara en az zararı verecek bir program dahilinde uygulanması gerekmektedir. Uygulama süresince acil servis yolları oluşturulmalıdır. Büyük uygulamalarda alanın inşa faaliyetleri etaplara bölünerek, tüm alanın uzun bir süre servise kapanması yerine etap etap kullanıma sokulması düşüncesi daha olumlu sonuçlar doğurur. Uygulama iyi organize edilmezse esnaf, mülk sahipleri ve diğer kullanıcıların tepkileri ile karşılaşılabilir. Alternatif kullanımlar üretilmezse kullanıcıları tekrar bu bölgeye çekmek mümkün olmayabilir.

2.2.9.4 Uygulama Sonrası Dönem

2.2.9.4.1 Bakım ve Onarım

Yaya bölgesinin bakımı; çevrenin temizliği, çöplerin toplanması, aydınlatmanın sürekliliği, canlı elemanların (bitki, ağaç) sulama, ilaçlama ve bakımınıdır. Onarımı; kırılan, bozulan elemanların yenilenmesidir. Ayrıca özel etkinlikler için süsleme, alanda kullanılan elemanların sayısındaki ya da konumundaki değişikliği de kapsamaktadır.

2.2.9.4.2 Finans

Çoğunlukla bağlı olduğu belediyelerce bakılan yaya alanları bütçe yetersizliğinde özel sektörden de destek alabilir.

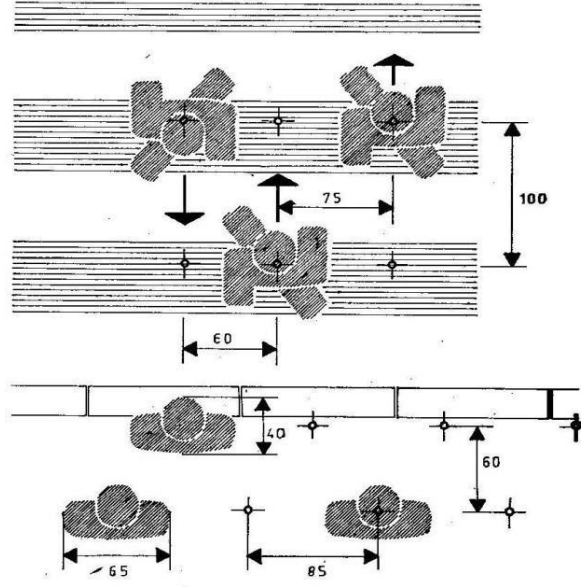
2.2.10 Yaya Bölgeleri Tasarımı

2.2.10.1 Yaya Bölgeleri Tasarım İlkeleri

Kentteki yaya alanları ve yaya yolları tasarlanırken uyulması gerekli olan belirli bir planlama ve tasarım ilkeleri bulunmaktadır. Planlama yapılırken bu ilkeler göz önünde bulundurulmalı, sağlıklı, kullanışlı ve başarılı bir yaya alanı oluşturulmak için yapılan çalışmalar, mevcut olan kurallar ve standartlar dahilinde yürütülmelidir. Yoksa güvenliksiz, tehlikeli, amacına uymayan mekanlar tasarlanmış olacaktır (Çol 2004). Yayalaştırılacak alanda başarılı bir yayalaştırma uygulaması olabilmesi için öncelikle alanda kapsamlı analiz yapılmalıdır. Demir (2008) der ki; “Alana ait fiziksel, ekonomik ve iklimsel özellikler, kullanıcı nüfusunun sosyal ve kültürel yapısı, alanın ulaşım sistemi içindeki yeri ve sunduğu hizmetler titizlikle belirlendikten sonra planlama aşamasına geçilmelidir.” Yayalar için geliştirilen alanlar ve ulaşım politikaları, bütüncül planlama anlayışı ile birlikte değerlendirilip, toplu taşıma ile bir bütün halinde tasarlanmalıdır (Çalışkan 2011). Oluşturulacak yaya alanlarına engelli, yaşlı, genç, çocuk, kadın, erkek tüm kullanıcıların katılımı sağlanmalıdır. Bu amaçla başarılı yaya bölgeleri oluşturabilmek için yaya bölgeleri tasarım kriterleri 4 ana başlık altında incelenmektedir. Bunlar; fiziksel özellikler, teknik özellikler, duygusal özellikler, psikolojik özelliklerdir.

2.2.10.1.1 Fiziksel Özellikler

Yayalar dinamik (yürümek, koşmak, alışveriş yapmak gibi) ve statik (oturmak, ayakta beklemek gibi) hareketlerde bulunurlar. Yayaların boyutları, diğer yayalarla yüz yüze ya da yan yana durmaları, aynı yönde ya da farklı yönde hareket etmeleri gibi durumlar yaya alanlarının biçimlenmesinde etkin rol oynar (Kuntay 1994) (Şekil 2.75).



Şekil 2. 75: Çeşitli hareket pozisyonundaki insan ölçüleri

Kaynak: Kuntay 1994

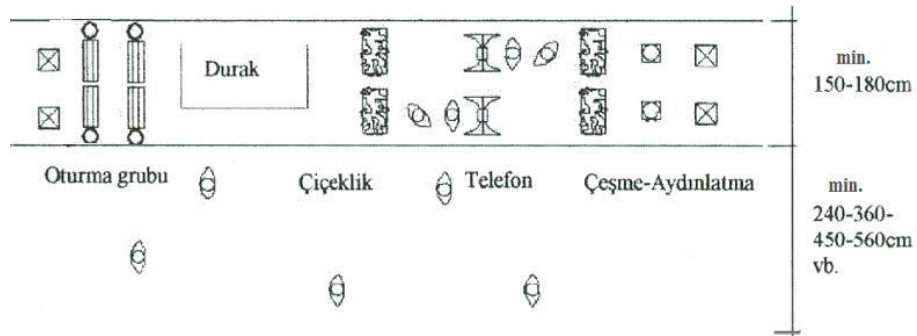
Yaya alanları tasarlanırken, engelliler, tekerlekli sandalye, bastonla ve çocuk arabası ile hareket edenler, elinde çanta, valiz ve yük taşıyanlar ve farklı hıza sahip olan yayalara ve bunlarında birbirini engellemeden hareketlerine izin verilen bir tasarım gerçekleştirilmelidir.

Yaya bölgelerinde, yayalar bir noktadan gidecekleri noktaya, güvenli bir şekilde ulaşmalıdır. Yayaların yorulmadan gidebilecekleri en uzak mesafe 1 kilometredir (Çınar 2007). Bu nedenle tasarlanan yaya mekanları arasında ara ara dinlenebilecekleri yerler oluşturulmalı (bank vb.), ya da dinlenebileceği mekanlar (kafe, restoran vb.) yaya bölgelerinin çevresinde yer verilmelidir.

Yaya bölgeleri toplu taşıma ile de desteklenmelidir. Yaya alanlarında, yaya hareketlerinin kolay olması sağlanmalı, kullanıcılar tarafından kolay benimsenmelidir. Yayayı yönlendiren mekânsal düzenlemeler yapılmalıdır. Dik ve keskin hatlardan kaçınılmalı, yumuşak dönüş ve geçişler sağlanmalıdır (Aksoy ve Sunar 2008). Yaya alanlarında rahatlık ön planda tutulmalı, bağlantı eksiklikleri, yol sapalıkları ve donatı elemanlarının geçişleri sınırlandırıp hareketliliği engellemesi gibi faktörlerin oluşmamasına özen gösterilmelidir (Robertson 1994).

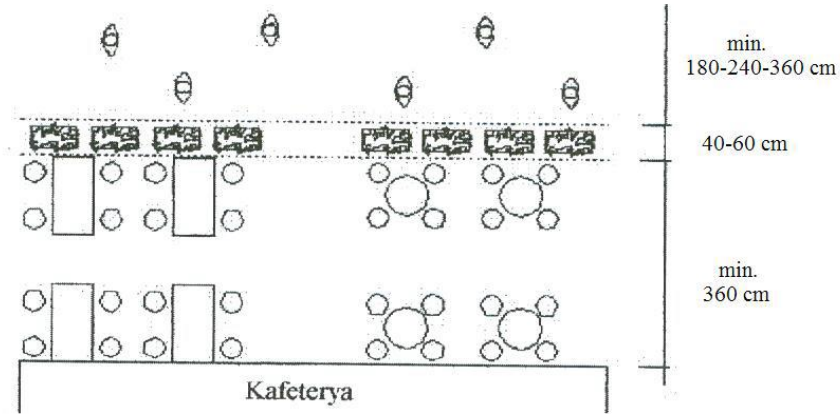
Yaya yolları mümkün olduğunca geniş oluşturulmalıdır. Yaya yollarının genişliği, yolun kullanılma amacına ve kullanım yoğunluğuna bağlı olarak değişir (Ökten ve Sancar 2004). Bu genişlik; çocuk arabalı (pusetli) ya da elinde paket taşıyan iki kişinin karşılıklı geçişine, üç kişinin aynı anda gidiş-gelişine ve tekerlekli sandalyeli ya da bastonlu iki kişinin karşılıklı geçişine yeterli alan sağlamalıdır. Yaya yolu sadece transit geçişler yapmak için kullanılıyorsa asgari ölçülerde (180-240-360 cm) tutulabilir. Yayaların yoğun olarak kullandığı yerlerde ise bu genişlikler daha da arttırılarak tasarım oluşturulmalıdır. Ayrıca yaya yolu üzerinde vitrin gibi seyredilebilecek mekanlar varsa, transit geçişler için kullanılan yaya yollarının genişlik ölçüsü en az 80 cm arttırılmalıdır (Pakdil ve Manisa 2001).

Yaya yolunun durum ve amacı dolayısıyla çeşitli işlevleri ve kentsel mobilyaları içermesi gerekiyorsa ise, yaya yolu genişliğine minimum 150-180 cm'lik bir donatı alanı şeridi eklenmesi gereklidir. Bu şeritte; çöp kutusu, çeşme, oturma bankı, aydınlatma elemanı vb. öğelere yer verilebilir (Şekil 2.76). Yol kenarında yer alan kafeterya, restoran vb. tesislerin önünde, oturma-yeme-içme alanları bırakılmak isteniyorsa ise tesisin önünde en az 360 cm'lik bir alan tasarlanmalıdır. Bu alanların yol ile ilişkisi sınırlandırılmak istenirse, bariyer, çiçeklik vb. donatı elemanları kullanılarak 40-60 cm'lik bir tampon zon oluşturulabilir (Şekil 2.77) (Pakdil ve Manisa 2001).



Şekil 2. 76: Yaya bölgelerinde oluşturulacak donatı alanı şeridi

Kaynak: Pakdil ve Manisa 2001



Şekil 2. 77: Tesislerin önünde bırakılması gereken genişlikler

Kaynak: Pakdil ve Manisa 2001

Yaya akışının önemli olduğu ve yol genişliğinin belirlenmesinde hassasiyetin gerekli olduğu hallerde yaya yolu genişliği, “ $W=V \times M/S$ ” formülü ile hesaplanabilir. Burada; “ W ” minimum yaya yolu genişliği (m), “ V ” yaya yoğunluğu (yaya/dak), “ M ” yaya başına düşen birim alan ($m^2/dak.$), “ S ” yetişkin bir yayanın yürüme hızı (m/dak)’nı ifade eder (Seçkin 1997).

Yaya yollarında ideal eğim % 1-3 arasındadır. Bu alanlarda eğimin %7-8’i aşmamasına dikkat edilmelidir. Maksimum çıkabilecek eğimin ise %5-10 olduğu unutulmamalıdır (Seçkin 1997). Yaya bölgelerinde, gerekli olmadığı takdirde merdiven kullanılmamalıdır. Merdiven kullanımının zorunluğu olduğu durumlarda ise, yaşlı, çocuk ve engellilerinde bu alanları aktif kullandığı unutulmayarak merdiven kullanımının yanına rampalı çözümler geliştirilmelidir. Rampaların eğimi ise, %5-8 arasında olmalıdır (Özkal 1990 ve Pakdil 2001). Merdivenin genişliği en az iki kişinin aynı anda kullanılmasına izin vermek amacıyla minimum 125 cm olmalıdır. Rampa genişliği ise, minimum 90 cm olmalıdır (Gülgün ve Altuğ 2006).

Yaya yolu tasarımlarında engellilerin gereksinimleri de göz önünde bulundurulmalıdır. Görme engelliler için zeminde özel tekstürlü/kabartmalı yürüme bantları yapılmalıdır. Bu bantlarda, engelliler ayakları ve bastonları ile hissederek istedikleri yönü seçmeli ve yaya alanını rahatça kullanmalıdır. Ayrıca, tekerlekli sandalye kullanıcılarının görme yüksekliğinin 110-130 cm olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Bu nedenle, alanda çok yüksek duvar, parmaklık kullanılarak ya da bitki toplulukları ile görüş alanının kısıtlanmaması gerekir. Duyma engelliler için ise, sinyalizasyon sistemi kurulmalı ve sesli anonslar yapılmalıdır (Pakdil 2001).

Araç trafiğinin olduğu yerden, ya da başka mekanlardan yaya bölgesine geçişlerde engelliler ve pusetlilerde düşünülerek, bölgeler arası geçişlerde uygun eğimde rampalar yapılmalıdır. Rampalı uygulamalarda da minimum genişlik iki tekerlekli sandalyenin geçişine olanak verecek şekilde düzenlenmelidir.

Yaya yolları bisiklet yolları ile entegre edilmelidir. Bisiklet yolu için, bisiklet yollarına dair düzenlemeler (park etme, güvenli sürüş) dikkate alınarak bisiklet yolu oluşturulmalıdır.

Yaya bölgelerinde iklim koşullarının olumsuz etkilerinden (kar, rüzgar, yağmur, soğuk) yayaların zarar görmemesi için çeşitli düzenlemeler yapılmalıdır. Arkadlar, avlular, ağaçların konumlanması ve çeşitliliğinin iklimle uyumlarına dikkat edilmelidir. Gece aydınlatması sağlanmalı, güvensiz alanlar oluşturulmamalıdır. Engeller, tümsekler, çukurlar, kuytu mekanlar oluşturulmamalıdır.

Yaya bölgelerinde yönlendirme, çevresel algının oluşması, dinlenme mekanları gibi sebeplerde doğal ve yapay donatı elemanlarına da yer verilmelidir.

Donatı elemanlarıyla oluşturulan fiziksel kurguda; form, ölçek, oran, ritm, denge, doku, devamlılık ve birlik gibi tasarım ilkeleri dikkate alınmalıdır (Atabay ve Pilehvarian 2001). Ayrıca, malzeme ve renk açısından çevreye uygun olması ve görünebilirlik, ulaşılabilirlik, kullanım kolaylığı ve bakım kolaylığı özelliklerinin bulunması gereklidir (Giritlioğu 1991). Sadece göze hoş gelen değil, belirli işlevleri yerine getirebilen, konforlu, ergonomik ve kullanıcıların fizyolojik ve psikolojik ihtiyaçlarını da karşılayacak öğeler kullanılmalıdır. Monotonluk yaratacak tekdüze kullanımlardan kaçınılmalıdır. Kullanılacak elemanların bir arada bütünlük oluşturması, yer seçimlerinin doğru yapılması, çok çeşit kullanılarak kargaşa ve görsel kirlilik yaratılmaması gereklidir (Yıldızcı 2001). Bunun yanında, kullanılan malzemelerin dayanıklı, düşük maliyetli ve bakımının kolay olması, zarar gördüğünde kolaylıkla onarılabilmesi istenir (Türkoğlu 1991).

Yaya bölgelerinde girişte yolların kolayca bulunmasını sağlayacak planlar, cadde ve sokak isimlerini taşıyan levhalar yerleştirilmelidir. Bilgilendirme ve yönlendirme panoları bulunmalıdır. Yaya kullanımını engelleyecek ve/veya güvenliğini tehlikeye düşürecek sabit ya da değişken hiçbir kullanımın (duraklar,

reklam ve ilan panoları, elektrik direkleri, çöp kutuları vb.) transit akslarda bulunmaması gerekir. Ağaç, direk, telefon, çeşme vb. donatılar yaya alanının paralelinde oluşturulacak ayrı bir zonda yer almalı, transit geçişi engellememelidir (Hepcan ve diğ. 2006).

Ayrıca yaya bölgesi düzenlemeleri bitkisel materyal ile donatılmalı, ağaçlar, çalılar, çiçeklikler ve yeşil alanlarla zenginleştirilmelidir. Kullanılacak bitki türleri, ortamın ekolojik koşullarına, kullanıcı isteklerine, kullanım işlevlerine ve bitkinin nerede kullanılacağına bağlı olarak seçilmelidir (Çınar 2007). Konforlu bir yürüyüş içinde suyun drenajı % 2 eğimle oluşturulmalıdır.

2.2.10.1.2 Teknik Özellikler

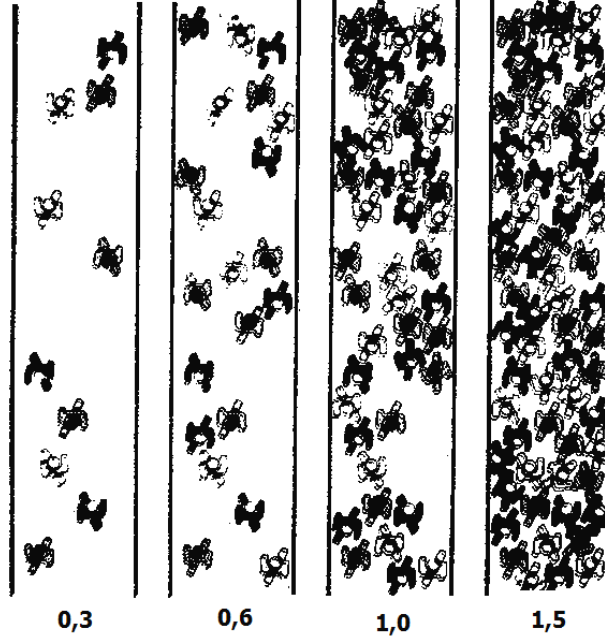
Yaya, hareket etmek için belirli bir alana ihtiyaç duyar. Yürüme hareketini, yayanın hızı ve dolaşılan yerdeki yaya sayısı belirlemektedir. Yürüme hızı, hareketin nedenine ve yürüme koşullarına göre değişmektedir. Yapılan etkinliklerin çeşidine göre yürüme hızları şu şekilde özetlenebilir (Kuntay 2008):

- Konut, tek yönde dolaşım ve işyerinde hız: 1,2-1,6. m/sn.
- Alışverişte ve karışık dolaşımında hız: 1,0-1,4 m/sn.
- Ticarete, boş zamanları değerlendirmede ve karşı yönden gelenlerin yoğun olduğu gezintilerde hız: 0,8-1,2 m/sn.dir.

Yürüme hızı ile yaya yoğunluğu arasındaki ilişki de oldukça önemlidir. Yaya yoğunluğu arttıkça, hız azalmaktadır. Normal bir yürüme eyleminde iki yaya arasındaki uzaklık 1 m civarında, yoğunluk ise metrekareye 0.4-0.7 yaya düşecek şekilde olmalıdır. İşlevler açısından bir alana düşen yaya yoğunluğu şu şekilde özetlenebilir (Kuntay 2008) (Şekil 2.78):

- Bağımsız, amaçsız yürümede: 0,3 yaya/m²
- Geçişlerin kolay olduğu yoğunlukta: 0,3-0,4 yaya/m²
- Karşı yönden gelenlerle kesişmelerin olduğu fakat yürüyüşün olanaklı olduğu yoğunlukta: 0,4-0,7 yaya/m²
- Yürüyüşün zor olduğu yoğunlukta: 0,7-1,0 yaya/m²

- Yayalar arasında kesişmelerin fazla, yürüyüşün çok zor olduğu yoğunlukta: 1,0-2,0 yaya/m²
- Yürümenin olanaksız olduğu yoğunlukta: 2,0 üzeri yaya/m²



Şekil 2. 78: Metrekareye düşen yaya yoğunluğu

Kaynak: Kuntay 2008

Yaya hareketlerinde etkili diğer bir faktör ise yaya akımıdır. Yaya akımı, genel olarak yaya gruplarının ortalama yürüme hızına bağlıdır. Yürüme hızı yapılan aktiviteye, yaşa vb. faktörlere göre değişebilir. Örneğin; alışveriş amaçlı yolculuklar her gün düzenli ve aynı olanaklarla yapılmadığı için yavaştır (Demir 1999). Bu fiziksel özelliklerin yanında ise; yürünen alanın eğimi, zemin malzemesi, boyutu ve yola katılan diğer akslar da yaya hareketini etkilemektedir (Özkal 1990).

2.2.10.1.3 Duygusal Özellikler

İnsanlar içinde buldukları mekanları, çevresini 5 duyusu ile algılar, kavrar ve ona göre tepki verirler (Giritlioğlu 1991). Algılama, duyu organları vasıtasıyla çevreden gelen verilerin değerlendirme şeklidir (İnceoğlu 2007). İnsanı mutlu hissettiren duyularımızla algıladığımız bazı optimum koşullar vardır. Mesela; gürültüden uzak, insanların şehrin keşmekeşinde yarattığı sesler yerine doğanın asıl seslerini (kuş sesi, sesi) duymak, göz alıcı parlak ışıklar ya da görmemizi

engelleyecek derecede az ışık olan ortamlar yerine, görmede zorluk oluşturmayacak oranda ışık olması, sert rüzgarlı, aşırı sıcak veya aşırı soğuk havalar yerine yumuşak bir havanın olduğu, egzoz veya çöplerin oluşturduğu kötü koku yerine, çiçeklerin doğal kokusunun ve temizliğin oluşturduğu bol oksijenli bir ortamda insanlar kendini mutlu ve huzurlu hissedecektir. Yaya bölgeleri tasarımları mutlu hissettirecek bu koşullara göre oluşturulmalıdır.

Kullanıcının görme duyusuyla mekanı algılamasında; bakılan uzaklık, görünen nesnenin büyüklüğü, görülme açısı, nesnenin rengi, aydınlığı ve gözlenme süresi önemlidir. Buna yayanın hızı da eklenebilir. Yayanın hızı arttıkça algılama süresi ve görüş açısı azalmaktadır. Örneğin hızla hareket eden, bir yere yetişmesi gereken bir yayanın çevresini gözlemesi, duran bir yayaya göre oldukça sınırlı olacaktır (Kuntay 2008).

Bu sınırlar yaya bölgelerinin boyutlarının biçimlendirilmesinde oldukça önemlidir. Yayaların görme, işitme ve algılama özellikleri dikkate alındığında aşağıda yer alan uzaklık sınırlarına ulaşılmıştır (Kuntay 2008):

- Konuşan iki kişi arasındaki maksimum uzaklık: 2,1-3,6 m
- Bireysel ilişkinin kesildiği uzaklık: 9 m
- Yüzün anlamını kavrayabilmek için gerekli maksimum uzaklık: 12 m
- Yüzü tanıyabilmek için gerekli maksimum uzaklık: 24 m
- Her hangi bir eylemi ayırabilmek için gerekli uzaklık sınırı: 135 m'dir.

Yaya bölgelerini biçimlendiren özelliklerden biri ise, yayaların işitme duyusudur. İnsanın konforunu bozan gürültülerin yanında; kuş sesi, yaprak kıpırdamasının verdiği ses, su sesi, müzik sesi vb. sesler de yaya bölgelerindeki yaşamı etkilemektedir (Kuntay 2008).

Yaya yolu tasarımlarında engellilerin gereksinimlerinin göz önünde bulundurulması da oldukça önemlidir. Görme engelliler için zeminde özel tekstürlü yürüme bantları yapılabilir. Bu bantlar sayesinde, engelliler ayakları ve bastonları ile hissederek istedikleri yönü seçip yaya alanını rahatça kullanabilirler. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının görme yüksekliği 110-130 cm kabul edilmektedir. Bu

nedenle, alanda çok yüksek duvar, parmaklık ya da bitki toplulukları kullanılarak görüş alanının kısıtlanmaması gerekir (Pakdil 2001).

2.2.10.1.4 Psikolojik Özellikler

Fiziksel çevre kişilerin davranışları üzerinde etkilidir. İnsanlar ve çevre arasında karşılıklı bir etkileşim vardır (Çakmaklı 1992). İnsan, çevrenin fiziksel, sosyal ve zamansal boyutuyla karşılıklı bir etkileşim içindedir. Bu bağlamda, kentsel mekanların düzenlenme biçimlerinin, insan davranışı üzerinde etkili olduğu görülür. Mekan ve içinde yer alan unsurlar kullanıcıların mekanı değerlendirmesinde ve mekânsal davranışlarda bulunmalarında etkilidir (Çermikli 2009).

İnsan, mekanda algılama, kavrama ve mekansal davranış olmak üzere üç psikolojik süreç geçirir. Algılama, etrafta olup bitenin farkına varmaktır. Algılama, kişiden kişiye değişen bir olgudur. Kişilerin farklı algıya sahip olmaları ise, kişilerin algılama sistemlerine, düşünce yapısına, yaşadığı sosyal gruba, kültürüne ve çevresine bağlıdır. Ayrıca algılama, kişilerin o ana kadar elde ettikleri bilgi birikim düzeyleri ile de bağlantılıdır. Mekanın algılanmasında; o mekanda oturma süresi, hareketlilik, ulaşım biçimi, kültürel öğeler, eğitim, yaş, cinsiyet, doğup büyüyen yer, kişilik özellikleri, psikoloji ve sosyal statü kişinin algılaması üzerinde etkili olurken, gürültü, sıcaklık, ışık düzeyleri vb. çevresel faktörler de kullanıcıların algılamasında etkili olan faktörlerdir. Birde mekanın boyutları, biçimi, tanınmışlığı, ulaşılabilirliği, iklimsel koşullar, estetik ve rekreasyonel olanaklar da mekanın algılanmasında etkilidir. Kavrama ise, kişinin algıladığı bilgileri değerlendirmesidir. Bu değerlendirme sonucunda kişinin gösterdiği eylemler ve tepkiler mekansal davranışa dönüşür. Bu anlamda mekansal davranış, kişinin çevre ile ilişkileri olarak tanımlanabilir. Mekansal davranış etkileri ise, tasarım sürecine yön vermektedir (Çermikli 2009).

2.2.10.2 Yaya Bölgeleri Tasarım Elemanları

Yaya bölgeleri tasarlanırken kullanılan donatı elemanları o mekanı özel kılmaya yardımcı olması beklenir. Tasarlanan bölgeler donatılırken en çok kullanılan

metot tasarım elemanlarının performansları hakkında bilgi edinilmeden kataloglardan elemanlar seçmeye çalışmaktır. Yayalaştırılacak bölgeler donatılırken, o mekanın türüne, büyüklüğüne, ölçeğine, konumuna ve bölgedeki hakim materyallere bakılarak karar verilir. Başarı ancak bir tema altında şekillenen birbiriyle uyumlu elemanlarla elde edilebilir (Rubenstein 1992).

Çağdaş kentsel alanların hem kenti hem de kentin parçalarını tanımlayan kentsel karakteristikleri, kişilikleri vardır. Bu nedenle ortak kamusal mekanlarda mekanın ve kentsel donatıların nitelikleri ve organizasyonların ket kimliğinin oluşturulmasında ve kentsel alanın hayat kazanmasında önemli roller vardır. Kamusal mekanlarda ki donatı elemanları, kentsel yaşamı daha zevkli ve anlamlı kılmaya, kentsel konfor ve kentsel estetik yaratmaya olanak verirler (Yücel 2006).

Yayalaştırılacak bölgenin fiziksel özellikleri tamamlandıktan sonra bu mekanların kullanımını artırıcı elemanlarla desteklenmesi gereklidir. Mekana eklenen elemanlarla mekan daha yaşanabilir ve çekici bir hal alacaktır (Karabay 1993). Yaya bölgelerine eklenecek elemanların bölgenin tarihine, dokusuna, çevrenin özelliklerine ve kullanıcıların kültürel yaşayışları dikkate alınarak seçimleri yapılması gereklidir. Seçilen tasarım elemanlarının konumlanması önemlidir. Yayaaların aktif dolaşımını rahatsız etmeyecek şekilde ve engelleyici bir unsur olmak yerine teşvik edici bir biçimde ihtiyaca cevap verir nitelikte ve ergonomik olmalıdır. Tasarım elemanları tek tek ele alınmaktan çok bütüncül düşünölmeli görsel ve fonksiyonel bütönlük sağlanmalıdır.

Tasarım elemanlarını doğal tasarım elemanları ve yapay tasarım elemanları olarak iki başlık altında incelenmiştir.

2.2.10.2.1 Yapay Tasarım Elemanları

Yaya bölgelerindeki yapay tasarım elemanlarının kullanım amaçları, güvenlik, işaret verme, alış-veriş yapma, bilgilendirme, görsel güzellik oluşturma, eğlence, oyun ve dinlenmedir (Döllük 2005).

Tasarım elemanları işlevlerini yerine getirebilmek için bazı özelliklere sahip olmalıdır. Bu özellikler; ekonomik, fonksiyonel ve estetik tasarıma sahip olmalı, maliyeti uygun olmalı, hızlı temin edilebilmeli, kolayca uygulanabilmeli, yüksek fizibilite ve sağlam olmalı, standartlara uygun ve ergonomik olmalı, tasarımcının özgün çizgilerini taşımaları, vandalizme dayanıklı olmalı, bakım kolaylığı olmalı, taşınması, monte edilmesi ve yedek parçalarının bulunması kolay olmalı, işçilikleri kolay olmalıdır (Döllük 2005).

Zemin Kaplamaları

Yayalaştırılmış mekanların tasarımında kaplama veya döşemeler önemli bir öge olup, çoğu kez yaya mekanları düzenleme projelerinin belkemiğini oluşturur (Seçkin 1997). Zemin kaplamalarında kullanılan malzeme, ölçek desen ve renk yaya bölgesine karakteristik bir özellik sağlar (Rubenstein 1992). Zemin kaplamalarında; tuğla, beton, ahşap, granit, mıcır, andezit, traverten, mermer vb. malzemeler kullanılabilir.

Bazen birden fazla malzeme bir arada kullanılabilir gibi tek bir malzemeyle ölçekte değişiklik yapılarak da farklı etkiler oluşturulabilir (Rubenstein 1992). Kullanılacak malzemelerin türü ve kalınlığı üzerine gelecek yüke uygun olmalı; görünümü, doku ve rengi tasarımla bütünleşmelidir (Özcan 2013). Seçilen malzeme dolaşmayı kolaylaştırıcı ve keyifli hale getirici olmalıdır. Yaya bölgelerinde özellikle hareketliliği kolaylaştıracak, güvenli, rahat yürümeyi sağlayan, ışık yansımalarını engelleyecek, kayma ve takılmaları önleyecek, dayanıklı, temizlenebilir, fiyatları uygun, bakım masrafları düşük olan malzemeler tercih edilmelidir (Çermikli 2009 ve Özcan 2013). Yumuşak ve kaba zemin dokusu gürültüyü emer (Döllük 2005). Böylece mevcut gürültünün yansımadan azalması sağlanarak daha konforlu bir yürüyüş sağlanmış olur.

Alandaki mimari yapı cepheleriyle zeminin malzeme, renk, biçim ve doku açısından bütünlük teşkil etmesi istenir. Ayrıca, alanda ağaçların çevresindeki döşeme malzemesinin bitki köklerine zarar vermeyecek şekilde kaplanması gereklidir (Kuntay 2008). Kapaklar ve rögarlar sağlam, döşeme rengiyle uyumlu, fakat ayırt edilebilir, yükseklik farkı olmayacak şekilde tasarlanmalıdır (Anılın 2001).

Yer döşemelerinde belirli yerlerde ızgaralara doğru eğim verilmeli, yaya yolunun yüzeysel drenajı sağlanmalı ve bu yolla yağmur suları alandan uzaklaştırılmalıdır. Döşeme malzemesi seçiminde, dayanıklılık, uzun ömürlülük ve rahat bakım olanağı önemlidir. Bunun yanında kış mevsiminde karın yerden kaldırılması için kullanılan tuz vb. kimyasal maddeler döşemelere zarar verirler, bu nedenle döşemeler dirençli malzemelerden seçilmelidir (Rubenstein 1992).

Zemin kaplamasının en belirgin işlevsel kullanımı yerde sabit bir yüzey oluşturma özelliğidir. Çamur ve tozu önler. Tüm yıl boyunca her iklim koşulunda yer alabilir. Desen özellikleri ile zemin kaplaması yayaları yönlendirir. Dikkati çeker ve nereye, nasıl gidileceğini hissettirir. Zemin kullanımı belirler. Durgunluk yaratılarak dinlenme ve yavaşlama duygusunu özendirir. Zemin elemanlarının yön bildirmeyen statik formları durma ve dinlenme alanlarına uygundur. Hızlı ritim duygusu yaratır, zemin kaplaması geniş veya dar, doğrusal veya eğrisel mekan kuşatmasıyla hareketin hız ve ritmini etkiler (Demir 1999).

Zemin kaplamasının diğer bir özelliği de işlevsel ve kompozisyon içindeki kullanımda ölçeği etkilemesidir. Zemin kaplamasında kullanılan her bir elemanın doku, büyüklük, renk ve modelleri kaplanan alanın algılanan ölçeğini etkiler. Tasarımda birlik sağlar. Alanda yer alan tüm tasarım elemanları arasında birlik ve bütünlük sağlar (Demir 1999).

Yaya bölgeleri tasarımında, servis araçlarının da buralarsan geçeceği hesap edilmelidir. Zemin kaplamaları, çeşitli amaçlarla kullanılma biçimine (yürüme, koşma, paten, bisiklet vb.) uyumlu olmalıdır.

Yaya bölgelerinde zemin kaplaması ile mekana; yatay ve dikey yönlenme, odaklanma, odaklanma ve yönlenme veya karışık desen ile yönsüzlük duygusu oluşturulabilir. Yaya mekanı eğer bir objeye yönleniyorsa çizgiler onu belirtebilir. Mesela kare kaplama deseni ile mekanda odaklanma yaratılabilir. Bu şeklin belirli bir yönde tekrarlanması hem odaklanma hem de yönlenme sağlar. Karışık desenlerle oluşturulan mekanda bir yönlenme olmadığı da hissettirilebilir (Döllük 2005).

Oturma Elemanları

Yayaların dinlenmesi amacıyla yayalaştırılmış bölgelerde yer yer oturma üniteleri tasarlanmalıdır. Fiziksel Dinlenmeye yönelik temel donatılardan oturma üniteleri, kullanım yerine ve türüne göre farklı düzenlemelerde olabilir. Oturma üniteleri ayrıca çiçeklik, duvar gibi elemanlarla birlikte düşünülebilir ve gerektiğinde sosyal iletişimi sağlamak amacıyla oturma grupları biçiminde düzenlenebilir (Zeren 1989). Oturma elemanları özellikle kolay ulaşılabilir olmalıdır. Oturma elemanlarının yüzeyleri kaygan ve parlak olmamalı, ağır metallere özellikle betonsan uzak durulmalıdır. Oturma elemanlarının önünde engeller bulunmamalı ve kot farklılıkları olmamalıdır (Döllük 2005).

“Federal Building Plaza” tarafından yürütülen bir araştırmada insanların öncelikle ahşap oturma elemanlarını daha sonra sırasıyla basamakları, çiçeklikleri ve taş oturma elemanlarını en son olarak da yerde oturmayı tercih ettikleri belirlenmiştir (Döllük 2005).

Yaya bölgelerinde yer alan oturma elemanları güneşe, manzaraya aktivite alanlarına karşı yönlendirilmeli ve yaya yoğunluğuna göre gereken sıklıkla yerleştirilmelidir. Oturma elemanları çeşitli seçenekler halinde (gölgede, güneşte, tekli, çiftli, grup halinde, karşılıklı, sırt sırta vb.) düzenlenmelidir. Oturma elemanları ergonomik ve fiziksel olarak konforlu olmalıdır (Döllük 2005). İnsanların kısa süreli dinlemeleri için oluşturulan oturma elemanları arka dayanma yerleri olmadan da oluşturulabilir fakat uzun süreli oturma eylemi gerçekleşecek alanlarda kullanılacak oturma elemanları arkaya yaslanılabilecek biçimde düzenlenmelidir (Döllük).

Bir dinlenme alanının tasarımı yapılırken oturma elemanlarının yanında tekerlekli sandalye kullanıcıları içinde uygun alanlar oluşturulmalı, yaşlı ve engellilerin oturup kalkarken destek alabilecekleri elemanlar da olmalıdır (Erkesim 1999).

Oturma öğelerinin ait olduğu kişi kuruluşlar ya da yerel yönetimlerce zaman geçirilmeden onarıldığı ya da bakımının sürekli yapıldığı izlenimi kullanıcılarda yerleştiği sürece Vandalizm'den kaynaklanan zararın en aza indirilebildiği

gözlemlenmiştir. Bu açıdan oturma birimlerinin zaman içinde yenilenmesi gerekebilecek parçaları hazır bulundurulmalıdır (Veral 1998).

Her insanın oturma ihtiyacı ve şekli birbirinden farklılık gösterir. Bu nedenle insanlara konum ve yapısıyla farklı oturma seçenekleri sunulmalıdır. Yaya alanlarında geleneksel bankların yanı sıra, hareketli sandalyeler, geniş sıralar ve basamaklar gibi çeşitlendirilmiş oturma elemanları sağlanmalıdır (Özcan 2013) (Şekil 2.79).



Şekil 2. 79: Çeşitli oturma elemanları

Kaynak: Pinterest



Şekil 2.79: Çeşitli oturma elamanları devamı

Aydınlatma Elemanları

Yayalaştırılmış alanlarda gece güvenliği sağlamada en önemli unsur caddedeki aydınlık seviyesidir. Bu faktör aynı zamanda caddenin gece kullanılabilirliğini belirleyen bir unsurdur. 24 saat canlı ve yaşayan mekanlar elde etmek doğru bir aydınlatma sisteminin oluşturulmasıyla mümkündür. Bir temaya sahip yayalaştırılmış sokaklarda mekana özgü tasarım aydınlatma elemanlarının kullanılması mekanı daha özel kılan bir faktördür (Döllük 2005).

Yayalaştırılmış alanlarda kullanılan aydınlatma sistemini fizyolojik aydınlatma, dekoratif aydınlatma ve dikkati çeken aydınlatma olarak gruplandırabiliriz. Fizyolojik aydınlatma, cisimlerin bütün gerçek nitelikleri ile en kısa zamanda, yorulmadan görülebilmesi için göz fizyolojisinin gerektirdiği ışık bilişimi, dağılımı ve şiddeti ile ilgili koşulların gerçekleştirilmesi için yapılan aydınlatmadır. Dekoratif aydınlatma, cisimlerin görülmesi istenen biçim ve formda, tasarlanmış olan estetik etkiyi ortaya çıkarmak için yapılan aydınlatmadır. Dikkati çeken aydınlatma, gözlemcisinin bir cisim ya da olay üzerine dikkatini çekmeyi amaçlayan aydınlatma sistemidir (Döllük 2005).

Bir başka açıdan aydınlatmanın amaçları ise, yayaların ve araçların emniyet içinde hareket etmesini kolaylaştırmak, çevre güvenliğini arttırmak, çevreye ve insanlara zarar verebilecek olası olayları minimuma indirmek ve yayalaştırılmış sokaklardaki bina cephelerinin okunabilirliğini arttırmakla beraber istenilen aydınlık düzeyi sağlanarak, bir bölgenin gece kullanımını özendirmek için o bölgeye ait göze çarpan özellikleri açığa çıkarmaya yardımcı olmaktır (Göl 2004).

Yaya bölgelerinin aydınlatılmasında göz önünde tutulması gereken bazı unsurlar şu şekildedir (Döllük 2005):

- **Aydınlık Seviyesi:** Konuma yaya miktarına ve yayalaştırılmış yolu toplu taşıma veya tramvayların kullanıp kullanmadığına göre değişir. Aydınlık seviyesinin dengelenmesi, önemli peyzaj öğelerinin gösterirken yol boyunca yürüyen bir kimsenin de rahatını sağlar.

- Güvenli Hareket: Yayaalar doğal olarak çevrelerini gördüklerinde kendilerini güvenli ve rahat hissederler. Aydınlatma güvenli unsurunun oluşmasında en önemli kriterdir.
- Kaplama Materyalinin Etkisi: Yaya yollarında kullanılan döşeme materyali aydınlatma tür ve seviyesini etkiler. Dökme beton gibi yüksek referanslı bir materyal kullanılarak oluşturulan yaya yollarında düşük bir aydınlatma seviyesi söz konusu olabilirken prztl bir dokuya sahip materyalle döşenen sokakların daha fazla aydınlatılması gerekir.
- Aydınlatma Modeli: yolun ilginçliği ve kullanım cazibesi üzerinde etkili olur. En iyi yaya aydınlatması, yol boyunca düzenli bir ışık dağılımı ile mümkün olur. Bu şekilde konfor arttırılır ve daha net bir görüş elde edilebilir. Armatrn şekli aydınlatma elemanının ışık dağılımını sınırlayabilir. Armatr aralıkları, ışık dağılım alanları bindirmeli olacak şekilde planlanmalıdır.

Dekoratif yaya yolu armatrlerinin uygun yerleri ve aralık mesafeleri, aydınlatmanın yola ulaşımını sağlayacak ve yol boyunca görsel görünüm başarılacak şekilde ayarlanmalıdır.

Yayalaştırılmış sokağı iki yandan çevreleyen sokak mekanının oluşmasına katkıda bulunan ve çoğu zaman mimari özellikli cepheleri ile yaya çekim potansiyeli bulunan bina cephelerinin aydınlatılması da önemlidir. Başarılı bir cephe aydınlatması sadece mimari yapının estetik görünümünü değil, aynı zamanda bu yapıyı tüm peyzaj tasarımı ile bütünleştirir ve güvenli rahat bir evre oluşturur. Cephe aydınlatması pozitif toplum etkisi oluşturulmasına ve kent görkeminin ifade edilmesine denk olanak verir (Seçkin 1997).

Sınır Elemanları

Taşıt trafiğini engelleyici bariyerler, sınırlayıcılar ya da caydırıcılar olup temel işlevleri güvenli sağlamak, istek dışı geçişleri önlemektir. Ayrıca işlevsel özelliklerinin yanında yaya alanı tasarımını bütünleyen elemanlar olarak ölçek, doku ve renkleri ile ilgi ekerler (Bayraktar 1998).

Sınırlayıcılar çeşitli materyallerden, örneğin ahşap, metal, doğal taş, dökme demir, prekast, çelik, alüminyum ve betondan yapılabilir. Uygulamalarda bir çok tip ve sanayi ürünü olan hazır elemanlara hatta dış mekan aydınlatma fonksiyonlarıyla birlikte kombine edilmiş olarak sağlanabilirler (Döllük 2005, Özcan 2013).

Sınırlayıcılar yapım materyaline bağlı olarak çok değişik form ve boylarda yapılabilir. Yuvarlak ve kare olarak doğal taştan tasarlanabildiği gibi ince uzun dörtgen bir form ya da yuvarlak bir direk şeklinde de olabilir. Yapım materyali ne olursa olsun değişik renk doku ve tekstürde yapılarak benzer amaçlar için yayalaştırılmış sokaklarda sıkça kullanılan bir donatı elemanıdır (Uzun 1996).

İki sınırlayıcı arasındaki uzaklık bir tekerlekli sandalyenin ayrıca çocuk arabalarının rahatça geçebileceği bir aralıkta olması gerekir. Bir tekerlekli sandalyenin genişliği 70-85 cm aralığında olduğu düşünülürse iki sınırlayıcı arası minimum 90 cm olmalıdır.

İki eleman arası uzaklığın taşıt girişini önlemek amacıyla 1.5 m'den fazla olmaması gerekmektedir. Ancak servis ve acil durum girişlerine imkân sağlamak amacıyla hareketli ya da kilitli elemanlar tasarlanabilir. Ticaretin yoğun olduğu alanlarda, belirli servis saatlerinde uzaktan kumanda ile çalıştırılabilir. Dış iklim koşullarına dayanıklılık, sessiz ve hızlı çalışmak, elektrik kesintilerinde el ile çalışır olmak bariyerlerde tercih edilen özelliklerdir (Özcan 2013).

Gölgeleme Elemanları

Gölgeleme elemanları, kent merkezi ve ticaret alanlarında, kullanım alanlarına göre güneş ışığı, rüzgar, yağmur gibi farklı iklimsel etkilerden korunma işlevlerini yerine getirirken aynı zamanda alana bir karakter kazandırmak, mekanlar arası bağlantıyı kurmak, özel aktivite ve düğüm noktalarını belirlemek amacıyla da kullanılabilir. Pergola, şemsiye, gazebo gibi farklı elemanlar gölgeleme elemanı olarak kullanılabilir. Bu elemanların aydınlatma, drenaj, oturma birimi, ısıtma vb. elemanlarla birlikte düşünülmesi gerekmektedir. Bitkisel öğeler bu elemanlarla ilişkilendirilebileceği gibi, malzeme, form ve dokusu da kullanılan mekana uyum sağlamalıdır (Bayraktar 1998).

Su Öğeleri

Yaya bölgelerinde, yapılan tasarımın amacına göre; havuz, gölet gibi durgun ya da fiskiye, şelale, kaskat, gösteri havuzları, su duvarları, su tünelleri gibi hareketli su öğelerine yer verilebilir. Sakin sessiz bir mekan ya da hareketli, canlı bir mekan yaratılabilir. Su öğesi yaya bölgelerinde, işlevsel ve estetik amaçlarla kullanılmaktadır. İnsanların dinlenmesi, görsel, zihinsel ve psikolojik olarak rahatlama, havanın temizlenmesine yardımcı olması, canlılar için doğal bir ortam oluşturması açısından önemlidir. Bu öğeler, trafik gürültüsünü perdeler ve dikkati üzerine çeker. Yaz aylarında serinletici etki yapar. Ayrıca; sulama, yangın söndürme amaçlarıyla da kullanılabilir (Uzun 2001). Suyun hareketli olarak kullanıldığı alanlarda rüzgar yönü ve hızı mutlaka düşünülmeli, su zerreciklerinin ziyaretçileri rahatsız etmesi önlenmelidir (Demir 1999). Bu alanlar yaya bölgelerinde, dinlenme alanlarıyla beraber tasarlanabilir, yeşil alan ve heykellerle bütünleştirilebilir. Günümüzde özellikle içinden insanların geçebileceği, çocukların su ile oynayabileceği, etrafında dolaşılabilen ya da oturulabilen şekillerde tasarlandığı ve akustik niteliğinden de yararlanılarak gece aydınlatılmaları ile gösteriler yapıldığı elemanlar haline gelmişlerdir.

Sanat Öğeleri

Sanat öğeleri yaşadığımız çevrede eğlendirici ve eğitici amaçla kamu kullanımına sunulmuş, tarihi, estetik, fonksiyonel özellikleri olan öğelerdir. Sanat öğeleri, kentsel çevre kalitesini geliştiren önemli tasarım elemanlarıdır. Sanat öğeleri kamu alanlarında heykeller, anıtlar, freskle, kabartmalar, resimler ve çeşmeler biçiminde yer alırlar. Bunlara ek olarak da oturma, aydınlatma ve işaret elemanları da aynı zamanda bir sanat öğesi niteliği de taşıyabilirler (Döllük 2005, Çermikli 2009). Sanat öğelerinin konumlandırıldığı yer ve ilişkilendirildiği öğeler çok önemlidir. Kullanıcıların sanat objesini her açıdan algılanabilir olması önemlidir. Bu öğelerin ölçeği, formu, kütlesi, hacmi ve rengi oldukça önemlidir (Çermikli 2009). Sanat öğelerinin gece aydınlatması da tasarımda göz önünde bulundurulması gereken önemli bir faktördür (Bayraktar 1998). Sanat öğesinin oluşturacağı malzeme mümkün olduğunca o yöreye has materyallerden seçilmelidir ve bölgedeki hava koşullarına dayanıklı olup, kolay yıpranmamalıdır. Mümkün olduğunca keskin, insanlara zarar verebilecek hatlara sahip olmamalıdır. Sanat öğesi aynı zamanda

sokağın bir simgesi olduğundan o şehrin veya bölgenin tarihinde yaşanmış önemli bir olayı yansıtmayı o mekana daha farklı bir anlam katabilir. Ayrıca sanat öğelerinin konumlandırılacağı yerde yaya akışına engel olmamasına dikkat edilmelidir (Döllük 2005).

İşaret ve Bilgi Levhaları

İnsanlar buldukları mekan içerisinde nerede olduklarını ve gitmek istedikleri yere nasıl ulaşabileceklerini bilmek isterler. Böylece kendilerini o mekanda daha güvenli hissederler. İşaretlemeler olumlu ve bilgi verici olmalıdır. İnsanlara tek başına hareket etme kolaylığı sağlamalıdır. İşaretlemeler; bilgilendirici ilan panoları, haritalar, eğitici işaretler ve yönlendirme levhaları olarak dört grupta toplanabilirler (Yücel 2006).

Yer bildirim panoları, reklam afişleri, poster ve ilan panoları, billboardlar, elektronik ekranlar, tarihi ya da anıtsal özelliği bulunan yapılara ilişkin bilgilendirici tabelalar yaya alanlarındaki bilgi iletişim kaynaklarıdır (Özaydın vd. 1991). Bilgi iletişim panoları fonksiyonları itibarıyla sosyal işlevi olan elemanlardır. Trafik işaret ve lambaları, bayrak ve flama direkleri, aydınlatma elemanları ve hatta çöp kutuları ile bir bütün halinde tasarlanabilirler (Bayraktar 1998).

Yaya alanlarında girişte yolların kolayca bulunmasını sağlayacak planlar, cadde ve sokak isimlerini taşıyan levhalar yerleştirilmelidir. Bu panoların, malzeme cinsi, boyutları, sıklıkları çevrenin sosyoekonomik, fiziksel, kültürel ve tarihi özelliklerine göre belirlenmelidir. Gece aydınlatmalarının yapılmasına dikkat edilmelidir. Birbirleriyle ve diğer donatı elemanlarıyla uyumlu fakat diğer donatılardan kolaylıkla ayırt edilebilecek renkte olmalıdır. Dar alanlarda, yürüme aksı boyunca geçişi engelleyecek yerlere konulmamalıdır (Özaydın vd. 1991).

Satış Kulübeleri, Stantlar, Büfeler

Yaya yoğunluğunun yüksek olduğu alanlarda gazete, dergi, sigara, çiçek, el sanatları ya da yiyecek satılan yerler olarak tasarlanırlar. Kentlilerin rahatça kullanabilmeleri için farklı yönlerden yaklaşım olanağı sağlayan, servis alabilecekleri yerlere yapılmalı, aydınlatma, çöp kutusu gibi elemanlarla ilişkilendirilmelidirler. Kullanılan renk, malzeme ve formları sade, fakat aynı zamanda ilgi çekici olmalıdır.

Işıklandırma, su, elektrik, gaz gibi alt yapı bağlantılarının sağlanması çok önemlidir (Giritlioğlu 1991).

Çöp Kutuları

Çöp kutuları, çoğunlukla metal, fiberglas, ahşap, dökme beton malzemelerden yapılır. Üstü açık, üstü yarı açık, kapaklı olabilir. Her türlü çöpü taşıyabilecek şekilde, en çok gereksinim duyulan, yaya trafiğinin yoğun olduğu ve kolay görülebilen noktalara, yaya akışını ve tekerlekli sandalye geçişini engellemeyecek şekilde yerleştirilmelidir. Sayısı, alanı kullanan kişi sayısına göre hesaplanmalıdır. Her gün boşaltılmalı, gerekli zamanlarda temizliği yapılmalıdır (Yücel 2006). Formları sade, renkleri canlı ve dikkat çekici olmalıdır (Giritlioğlu 1991). Çöp kutuları estetik, sağlam muhafazalı, etrafa yayılabilecek sıvıları ve kötü kokuları engelleyici, yanma ve tahribata karşı dayanıklı tasarlanmalı, bu tasarımlar da güvenlik tedbirleri de ihmal edilmemelidir (Anılsın 2001).

Çiçeklikler

Çiçeklik ya da saksılar, alana estetik değer katabilmek, perdeleme yapmak, sınırlayıcı eleman olarak kullanılmak ya da yönlendirici özelliğinden faydalanmak için kullanılır. Bitki materyalinin ihtiyaç duyduğu miktarda yeterli toprak derinliği olmalı, bitki için yeterli su depolayabilmeli, drenajı sağlanmalı, bakım ve sulama hizmetlerinin kolayca yürütülebileceği bir yapı göstermelidir. Malzeme olarak ahşap, alüminyum, dökme beton, granit ya da asbest beton kullanılabilir. Etrafında oturma birimleri oluşturularak fonksiyonellik kazandırılmalıdır (Şişman ve Yetim 2004).

Duraklar

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

Bu elemanların, estetik değerlere uygun ve evre ile uyumlu olması istenir (Giritlioğlu 1991).

Saatler

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

Tuvaletler

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

Diğer Yapay Elemanlar

Yaya bölgelerinde ayrıca; yangın musluğu, bayrak direkleri, flamalar, bilet otomatları, otopark saatleri, posta kutuları, sigara içme kabinleri, bisiklet park yerleri, wifi istasyonları, ağaç ızgaraları ve koruyucuları, termometre, barometre vb. lme cihazları ile alt yapı tesisleri bakım kapakları ve rögarlar bulunabilir. Bunun yanında kültür-fizik alanı ve oyun alanlarına ait bir takım donatı elemanları da kullanılabilir.

2.2.10.2.2 Doğal Tasarım Elemanları

Yaya bölgeleri tasarımında kullanılan; ağaç, çalı gibi bitkiler, hayvanlar, deniz, göl gibi durgun ya da hareketli sular ve kaya, taş gibi doğal elemanlar, alanın doğa ile bütünleşmesinde etkili olmaktadır (Çermikli 2009).

Bitkiler

Yaya bölgelerinde bitkiler ağaç, ağaççık, çalı, çiçek, yer örtücü olmak üzere çeşitli formlarda kullanılır. Bitkiler; boyut, biçim ve gruplanması ile mekana farklı bir boyut kazandırır. Özellikle yaya bölgelerinde ağaç türü seçimleri ve mekanda nasıl kullanıldıkları çok önemlidir.

Yaya bölgelerinde yeşil alanlar ve onların baskın elemanı olan ağaçlar, sürekli gelişen ve şekil değiştiren canlı elemanlardır. Bitkiler, yaya mekanının taşıt mekanından ayrılmasını sağlar, insanların kendilerini güvende hissetmelerine neden olur. Çevredeki havanın nemini yükseltir, çevre sıcaklığını etkiler, rüzgar koridoru oluşumunu engeller. Estetik, iklimi iyileştirme, gölge sağlama, toz süzme, gürültü etkisini azaltma, monotonluğu giderme, kullanıcılar üzerinde olumlu psikolojik etkiler yaratma, onları doğaya yaklaştırma gibi önemli görevler üstlenirler (Aslanboğa 1986). Mekan oluşturma, sınırlama, perdeleme ve mahremiyet kurma gibi işlevleri yerine getirir (Booth 1990). Ayrıca yüksek binalar ile insan ölçüsü arasında ilişki kurulmasına yardımcı olurlar. Yayaları yönlendirir, yol boyunca estetik ve doğal bir doku oluşturur (Rubenstein 1992). Alanda büyük genişliklerin yarattığı olumsuz etkiyi azaltır, yaya bölgesindeki farklı nitelik ve mimari karakterdeki yapıların yarattığı karmaşık görüntüyü düzenler ve kolay anlaşılabilen bir peyzaj sunar (Design Council 1979).

Bitki materyali, yaya bölgelerinde mekanı tamamlayan bir tasarım aracı olarak doğal öğelerle mimari öğeler arasında ilişki kurar, ölçü, renk ve tekstür açısından uyum veya kontrast sağlar (Atabay 1991). Tamamlama görevinin dışında yaya bölgelerinde; vurgulama, dekor, bütünleştirici etki, fon oluşturma, sert etkileri yumuşatma ve manzara oluşturma işlevleri üstlenerek yapısal tasarıma yardımcı olur (Booth 1990).

Yaya bölgelerinde kullanılacak bitki türü seçiminde; kök, gövde ve taç genişlikleri, su isteği, yer seçimi, mikroklimatik karakteristiği gibi unsurlar göz önünde bulundurulmalıdır (Rubenstein 1992). Estetik ve işlevsel, alana uyum sağlayabilecek formda ağaçlar kullanılmalıdır. Bitkisel tasarım açısından en önemli ve çarpıcı özellik ise, renkleridir. Renk etkisi; yapraklanma, çiçeklenme, meyve oluşturma, yaprak dökme zamanı olmak üzere çeşitlilik göstermektedir. Büyük ağaçlar, ağaççıklar, çalılar, yer örtücüler ve çiçeklere kadar mevsimlere bağlı sayısız renklemeler gösteren bitki materyali yaya bölgelerinde zengin kompozisyonlar oluşturur (Atabay 1991, Eroğlu ve diğ. 2005). Ayrıca seçilecek türlerin dallanma biçimi, renklenme süresi, çiçeklenme zamanı ve süresi, meyvelerin biçimi, gövde kabuğunun rengi ve dokusu da önemlidir. Ağacın olgunluk yaşına geldiğinde erişeceği boy, yavaş ya da hızlı büyümesi, herdem yeşil ya da yaprağını döken olması bitkisel tasarımı etkiler (Rubenstein 1992). Ağaç türü seçiminde dayanıklı, çabuk büyüyen ve uzun yaşayan türler tercih edilmelidir (Design Council 1979). Burada, ağacın kullanılacağı ortamın ekolojik koşulları, tasarım amacına uygunluğu, alanın genişliği, konumu, çevresinde bulunan yapıların yükseklik ve biçimleri dikkate alınmalıdır (Demir 1999).

10 metreden daha dar yaya bölgelerinde ağaç kullanılması doğru değildir (Kesim ve Eroğlu 2001). Yapraklı ağaçlar, kentlerin kirli havasına daha dayanıklı olduğu için tercih edilmelidir. Ayrıca yapraklı ağaçlar, yazın gölge imkanı sunarken, kışın güneş ışınlarının kullanıcıya ulaşmasını sağlar (Ürgenç 1998). Büyük taçlı ağaçlar gerek toprak altı gerek toprak üstü organlarıyla geniş yer kapladıkları için yaya bölgelerinde yerlerini daha çok küçük taçlı ağaçlara bırakırlar. Yaya bölgelerinde düzgün, dikey yönde dallanan, aşırı kalın gövde oluşturmeyen ağaçlar tercih edilir. İğne yapraklı ağaçlar, sarkık formlu ve doğal olarak düzgün gövde gelişimi göstermeyen ağaç türleri ise çok tercih edilmez (Aslanboğa 1986).

Bitkilendirmenin biçimi ve ağaç türlerinin seçimi, alanın gelecekteki görünümüne göre yapılmalıdır. Bitkisel düzenlemelerde bitkilerin yatay ve düşey doğrultularda zaman içinde alacakları boyut önemlidir. Sürekli değişim içinde olan bitkisel materyalin, kitle-boşluk oranlarının iyi tayin edilmesi gerekir (Atabay 1991). Ayrıca bitkilerin, yaya bölgelerine servis ya da hizmet amacıyla giren araçların geçmesine olanak verecek şekilde yerleştirilmesi gereklidir (Demir 1999).

Yaya bölgelerinde kışın yerlerin buz tutmaması için atılan tuzlar, ağaç köklerinde zarara neden olmaktadır. Ağaçların bu zarardan fazla etkilenmemesi için yazın bolca sulama yapılmalı, çok tuz atılmamalı ve tuza dayanıklı türler dikilmelidir (Ürgeç 1998). Yaya bölgelerinde yapılan alt yapı çalışmaları ve insanların ağaçlara verdiği mekanik baskılar; ağaçların tacının küçülmesine, açıkta kalan köklere ve devriklerin meydana gelmesine neden olmaktadır (Aslanboğa 1986). Bu nedenle antropojen baskıların önüne geçilmesi ve geçişin yoğun olduğu alanlarda ağaçların gelişim güvenliğinin korunması gereklidir. Çarpma, kırılma gibi etkilerden ağacın korunması için ağaç koruyucular kullanılabilir. Ayrıca yaya bölgelerinde ağaç ızgaraları kullanılarak, yağmur sularının köklere ulaşmasına yardımcı olunabilir, yayaların toprağı ezerek sıkıştırması, havalanma ve su tutma kapasitesini yitirmesi, su ve besin maddelerini alamaması ve köklere zarar vermesi engellenebilir (Rubenstein 1992).

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

Yaya bölgesi oluşturulan alanın özelliğine göre bitki türü seçimi değişmektedir. Örneğin; gürültüye maruz kalan, yoğun hava kirliliği yaşanan, yoğun deniz kenarında fazla tuza maruz kalan, karın fazla etkili olduğu ya da kuru ve sıcak kent alanlarında dikilecek bitki türleri farklıdır. Özetle yaya bölgelerinde amaçlanan plan hedeflerine ve yetişme ortamı koşullarına göre; iyi gelişen simetrik tepeli, uzun gövdeli, ilkbaharda güzel çiçeklenen, sonbaharda güzel yaprak renklenmesine sahip, yaz boyunca yapraklı olan ve bol gölge yapan, sağlıklı bir dallanma gösteren, temiz yapılı (dal, kabuk ve meyve dökmeyen, vb.), boylanma, çap artımı ve gövde şekli bakımından mekana uygun, budamaya elverişli, uzun ömürlü, böcek ve mantar zararına karşı dayanıklı ve doğal türler tercih edilmelidir (Atay ve diğ 1990).

Kentsel ekosistemde kalan bu bitkilerin gerekli zamanlarda bakım, form verme ya da canlandırma budamaları yapılmalıdır (Dirik 1991). Ayrıca dikim başarısızlıklarını ortadan kaldırmak için tamamlama, sağlıklı büyümesini sağlamak için destekleme gibi bakım tedbirleri alınması gereklidir. Bunun yanında, gerekli olan durumlarda sulama, gübreleme ve ilaçlama gibi önlemler alınabilir (Kavi 2003).

Diğer Doğal Elemanlar

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

2.2.11 Yaya Modelleri ve Yaya Yolu Planlama Teknikleri

Aswathy Dılıp (2009) tarafından hazırlanan, **COMPLETE STREET PLANNING WORKBOOK (BÜTÜN SOKAKLARIN PLANLAMA ÇALIŞMA KİTABI)** konulu çalışmada akıllı şehir misyonu kapsamında birçok Hindistan şehri sokak ve kavşak iyileştirme projeleri tanımlamaya başlamıştır. Bu projeler yaya ve bisiklet yollarını iyileştirmeye amaçlamıştır. Projeler planlama aşamasından sonra eskiz çalışmaları yapılarak ihtiyaca göre altyapı planlamaları yapılmıştır. Yapılan bu çalışmalar zonlarla belirtilmiştir. Uygulama için hazırlıklar yapılmıştır.

Aswathy Dılıp (2009) tarafından hazırlanan **COMPLETE STREET IMPLEMENTATION WORKBOOK (BÜTÜN SOKAKLARIN UYGULAMA ÇALIŞMA KİTABI)** konulu çalışmada akıllı şehirler misyonunu oluşturmak için motorsuz ulaşım altyapısı planlaması yapılmıştır. Birçok şehir bu sayede tasarlanmıştır. Birçok şehirde sokaklar uygulama aşamasına geçmiştir. İyi niyete rağmen yanlış planlama, inşaat süreci, zayıf uygulama ve işçilikten kaynaklanan hatalar uygulama bitiminde açıkça görülmüştür.

Kıt Mitchell (2015) tarafından hazırlanan **PLANNING FOR WALKING (YÜRÜYÜŞ İÇİN PLANLAMA)** konulu çalışmada araç kullanımı başladıktan sonra yapılan araştırmalarda en çok yürüme %22 ile İngiltere'dedir. Şehirlerden kasabalara gidildikçe bu oran azalmıştır ve bundan dolayı İngiltere'de yaya planlaması incelenmiştir. İnsanların bu konu hakkında düşüncelerini sorgulamak için bu konulara değinmiştir.

Keith McDonald (2020) tarafından hazırlanan **WALK&ROLL: MEMPHIS REGION PEDESTRIAN AND BICYCLE PLAN (WALK&ROLL: MEMPHIS BÖLGESİ YAYA VE BİSİKLET PLANI)** 2017'de Memphis MPO, bisiklet ve yaya raporunu hazırladı: Bölgede vurgulanan ilerlemeler, o zamandan beri tamamlanan bazı büyük projelerin bir özetidir. Ek projeler devam ediyor ve kısa menzilli Ulaştırma İyileştirme Programına dahil edildi.

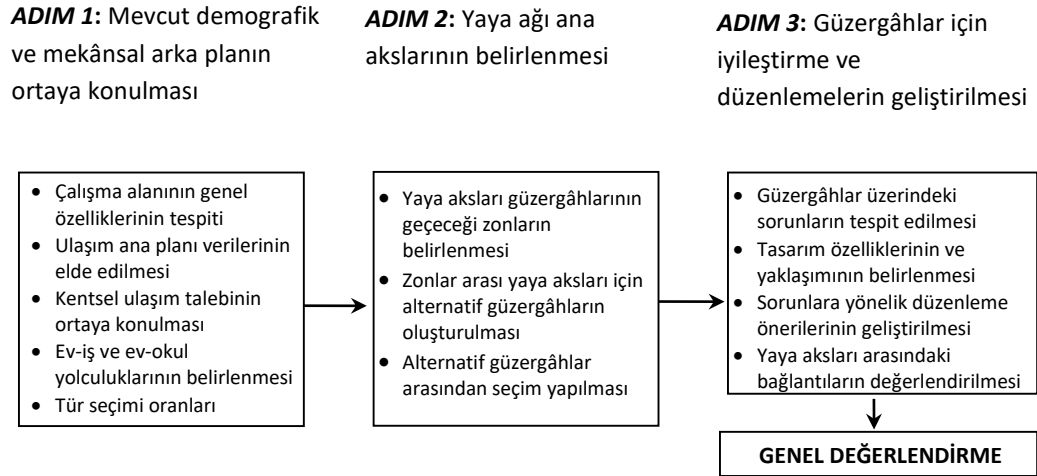
Hydén, C. (1999) tarafından hazırlanan **WALKING (YÜRÜME)** konulu çalışmada araçlarla yapılan bir dizi kısa yolculuk yerine yürüyüş ve bisiklet kullanımı üzerine araştırmalar yapılmıştır. Yaya yollarının oluşturulmasındaki amaç; kısa yolculuklarda taşıt kullanımının azaltarak yürüme ve bisiklet kullanımını yaygınlaştırmaktır.

Paula Perotte (2018) tarafından hazırlanan **BICYCLE AND PEDESTRIAN MASTER PLAN (BİSİKLET VE YAYA MASTER PLANI)** konulu çalışmada yaşam kalitesi, sera gazı emisyonlarını azaltmaktan veya obezite salgını, yürümenin ve bisiklete binmenin sağlık açısından sunduğu faydalardır. Daha uzun yolculuklar için bisiklet, daha kısa yolculuklar için yürümek sürdürülebilirlik açısından önemlidir. Yürümeyi güvenli ve sıradan bir yol olarak yeniden konumlandırma çabası içinde ulaşım modu ve yürüyen insan sayısının artması hedeflenmiştir. Daha güvenli ve daha dikkatli hale getirmek dikkat daha kolay hale getirmek için araba kullanımı yerine yürümenin önemi incelenmiştir.

3. YÖNTEM VE ÇALIŞMA ALANI

3.1 Yöntem

Çalışmada yaya ağının ana ulaşım omurgalarını oluşturacak olan yaya güzergâhları kentsel ulaşım talebi merkeze alınarak belirlenmiş olup devamında yaya güzergâhlarının çekiciliklerinin artırılarak türler arası geçişi tetikleme için öneriler geliştirilmiştir. Anılan model verilerin toplanması, güzergâhların bulunması ve güzergâhlarda yapılacak uygulamaların belirlenmesi kapsamında olmak üzere toplamda 3 adımlı bir akışa sahiptir. Şekil 3.1’de model akış şeması verilmiştir.



Şekil 3. 1: Model akış şeması

ADIM 1’de; öncelikle çalışma alanına ait mekânsal, sosyal, kültürel ve ekonomik veriler toplanmıştır. Bölgenin özellikle ulaşım özellikleri ve yaya yollarını etkilemesi muhtemel konularda bilgi depolaması yapılmıştır. Anılan veriler özellikle kentlerde ulaşım ana planları ve benzer ulaşım planlama çalışmaları içerisinde yer almaktadır. Bu nedenle Ulaşım Ana Planı verileri modelin geliştirilmesinde kullanılmak üzere elde edilmiştir. Ulaşım ana planı ile zonlar arası ulaşım talepleri türler ve kullanım amaçları bazında elde edilmiştir. Yürünebilir menzile dahilinde zonlar arası yolculukların yoğun olduğu bölgeler türler arası geçiş açısından potansiyeli olan bölgeler olarak değerlendirilmektedir. Yaya ulaşım türüne başka türlerden geçişler olması için ve kentsel ulaşımın iyileşmesi ev-iş ve ev-okul

yolculuklarından geçişlerin sağlanması ile mümkün olabilir. Bu nedenle iş ve eğitim hedefli yolculuklara odaklanılmıştır.

ADIM 2’de; ulaşım talebi dikkate alınarak kent merkezi etrafında yer alan yoğun mekânsal etkileşim oranlarına sahip zonlar hem mevcut durum hem de projeksiyon yılı için belirlenmiştir. Ev-iş ve ev-okul yolculuklarının kent merkezine doğru yoğun olduğu zonlar belirlendikten sonra yürünebilir mesafe açısından değerlendirme yapılmıştır. Anılan zonlar dahilinde oluşturulacak bir yaya aksının en yüksek türler arası geçiş potansiyeline sahip olacağı varsayılmıştır. Yaya aksının ana hatları ile bu zonlardan geçirilmesi öngörülerek taslak yönler/akslar/soyutlanmış rotalar oluşturulmuştur. Daha sonra anılan soyut yönelimler üzerinde kentsel işaretleri, donatıları, trafik özellikleri, yol üst yapısı, ticaret hareketliliği ve diğer çeşitli kentsel özellikleri dikkate alarak farklı alternatif güzergâhlar oluşturulmuştur. Daha sonra rotalar üzerinde bulunan alternatif güzergâhlardan seçim yapabilmek için seçim kriterleri ortaya konmuştur. Bu kriterlere ağırlık katsayıları verilmiş ve alt başlıklar oluşturularak, bu başlıklara değerlendirme puanları verilmiştir. Yerinde gözlemlerle daha çok tercih edilen noktalarda sanal güzergâh oluşturulmuş ve haritalandırılmıştır. Harita üzerinde netleştirilen güzergâhlarda belirlenen kriterler ve katsayılar doğrultusunda puanlama yapılarak çizelge oluşturulmuştur ve güzergâh seçimi yapılmıştır.

ADIM 3’te; belirlenen güzergâhların türler arası geçişi arttıracak/sağlayacak şekilde çalışması amacı ile güzergâhlar link bazında analiz edilmiştir. Seçilen güzergâhlardaki sokaklar, caddeler ve bulvarlarda detaylı anlatımlarla iyileştirmeler önerilmiştir. Çizelgede net bir şekilde okunabilen yüksek değeri alan güzergâhlar üzerinde detaylı çalışma yapılarak güzergâhın iyileştirmesi ve yaya kullanımı için en uygun hali alabilmesi için alanda çalışma yürütülmüştür. Öncelikle etkili bir yaya akışı oluşması önündeki engeller tespit edilmiş olup daha sonra tasarım özellikleri ve planlama yaklaşımı sunulmuştur. Sorunlara yönelik düzenleme önerileri/fikirleri geliştirilerek yaya aksları arasındaki bağlantılar değerlendirilmiştir.

Kurulan modelle birlikte türler arası geçişi sağlayacak rotalar/güzergâhlar ve bunlar üzerinde yapılması önerilen değişimler sunulmuştur. Böylece modelin ilk aşaması ile birlikte erişilebilirlik açısından doğru yer ve rota ile zaman kısıtının iyileştirilmesi sağlanmıştır. Devamla, yaya yolları özelliklerinin iyileştirilmesi ile

birlikte konfor özelliklerinin geliştirilmesi sağlanarak türler arası geçiş oranlarının artacağı öngörülmüştür.

3.2 Çalışma Alanı

3.2.1 Denizli İli Genel Özellikleri

Denizli’de ilk Belediye teşkilatı 1876’da kurulmuştur. Denizli’de, Merkezefendi ve Pamukkale il merkezi olmak üzere; Acıpayam, Babadağ, Baklan, Bekilli, Beyağaç, Bozkurt, Buldan, Çal, Çameli, Çardak, Çivril, Güney, Honaz, Kale, Sarayköy, Serinhisar ve Tavas olmak üzere 19 ilçe, her ilçenin kendisine ait belediyesi olmak üzere 19 belediye teşkilatı bulunmaktadır (DBB).

3.2.2 Denizli İli Coğrafi Konumu

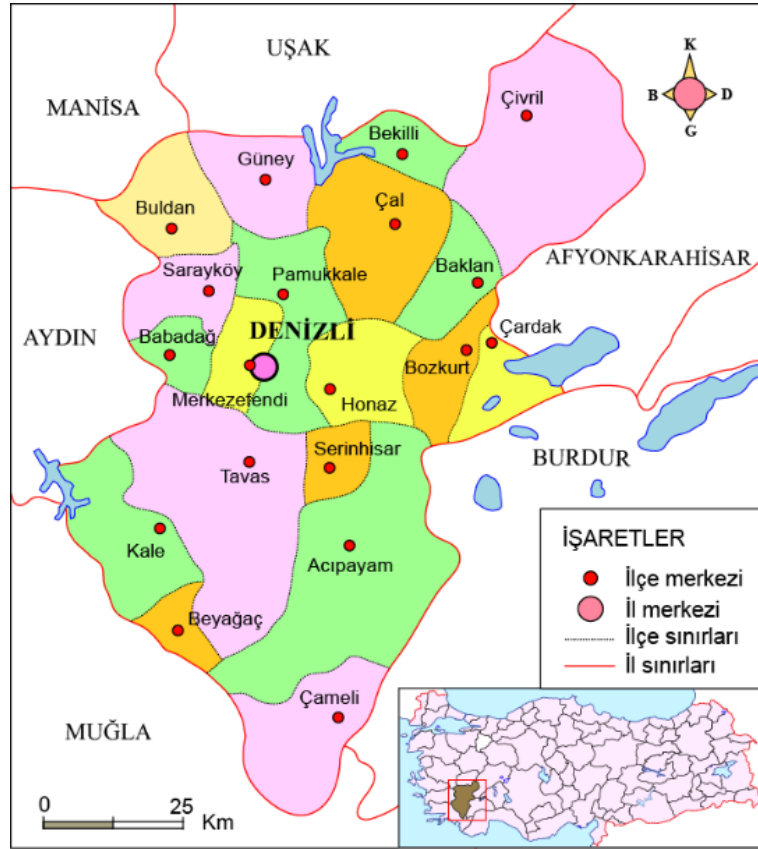
Denizli, Anadolu Yarımadasının güneybatısında, Ege Bölgesinin doğusunda yer almaktadır (Şekil 3.1). Ege, İç Anadolu ve Akdeniz Bölgeleri arasında bir geçit durumundadır. Denizli ili $28^{\circ} 30'$ - $29^{\circ} 30'$ doğu meridyenleri ile $37^{\circ} 12'$ kuzey paralelleri arasında yer alır. Doğudan Burdur, Afyon, batıdan Aydın, Manisa, kuzeyden Uşak, güneyden Muğla illeri ile komşudur (Şekil 3.2). İlin yüzölçümü 12.134 km^2 ’ dir, il Türkiye’nin yaklaşık %1,5’ ini ve Ege Bölgesinin %18,5’ ini oluşturmaktadır. Merkezin denizden yüksekliği 354 metredir. Deniz yüzeyine en yakın yer 170 metre rakımla Sarayköy ilçesi, en uzak yer ise 1350 rakımla Çameli ilçesidir (T.C. Denizli Valiliği, 2020).



Şekil 3. 2: Türkiye’de Denizli İli’nin yeri

Kaynak: URL 45

Denizli il ve ilçe sınırları Şekil 3.2’de verilmiştir.



Şekil 3. 3: Denizli İli'nin ilçelerini ve komşularını gösterir harita

Kaynak: URL 44

3.2.3 Denizli İli Demografik Yapısı

2019 yılı Türkiye İstatistik Kurumu Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verilerine göre ilin toplam nüfusu 1.037.208 kişidir. Nüfus yoğunluğu ise 86, 014 kişi/km² dir (TÜİK). Denizli kenti 2011-2017 yılları arasında göç alıp, 2018 yılından sonra da göç vermektedir (TÜİK).

3.2.4 Denizli İli İklimi ve Bitki Örtüsü

Denizli’de, Ege Bölgesinde olmasına rağmen, iklim olarak Ege Bölgesi’nin iklimi tamamen görülmez. Kıyı kesimlerinden iç bölgelere geçit yerinde olduğundan az da olsa iç bölgelerin iklimi hissedilir. Yıllık ortalama yüksek sıcaklık 34 C°,

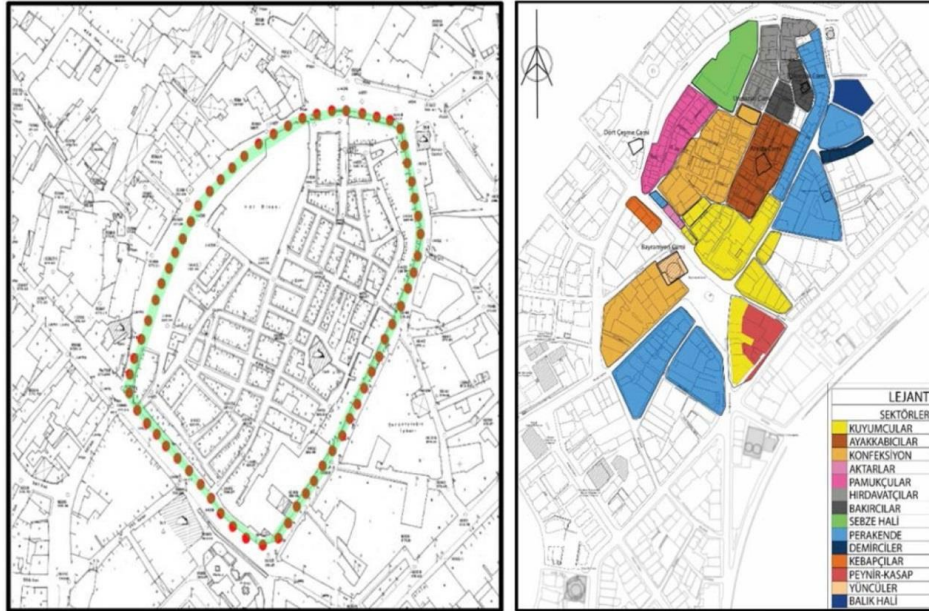
ortalama düşük sıcaklık ise 2 C° civarındadır. Bu değerler yaz aylarında 40 C°' ye kadar yükselir, kışın ise -10 C°' ye kadar düşer. Esasen Denizli, iklimi yönünden İç Anadolu Bölgesine yakın değerler vermektedir (T.C. Denizli Valiliği 2020).

3.2.5 Denizli İli Ekonomik Durumu

Denizli kenti sanayisi ile ülkede önemli bir konuma sahiptir. Tekstil ve mermer sanayisi ile turizm alanında dünya ile rekabet edebilir seviyededir. Yenilenebilir enerji potansiyeli açısından zengin bir ildir. Çeşitli tarım ürünlerinde ihracatlar yapmaktadır. Termal sağlık turizminde tercih edilen bir ildir (Denizli Ticaret Odası Yayınları 46).

3.2.6 Denizli İlinin Mekansal Değişimi

Denizli İli'nin ilk yerleşim yeri Kaleiçi bölgesidir (Şekil 3.4) (Şimşek 2007).



Şekil 3. 4: Kaleiçi

Kaynak: Tınaztepe, H. 2019

3.2.7 Denizli İlinin Planlanma Süreci

Günümüzde Denizli merkezinde kullanılan yollar, eski tarihlerde ki planlama ve uygulamalarının sonucudur. Öncelikle şehir merkezinde gerçekleşen ve sonrasında o zamanların mücavir alanı olan yerlerde yapılaşmaların ve yolların çeperlere kayması söz konusudur. Bu nedenle cumhuriyetimizin kurulmasından günümüze kadar olan planlama süreçleri ve planlama uygulamaları ele alınarak, şehir merkezinin hangi zamanlarda nasıl oluştuğu analiz edilmiştir.

3.2.7.1 İlk Kapsamlı Planlama Deneyimi: Nazım İmar Planı

Denizli kentine yönelik ilk kapsamlı planlama faaliyeti; İller Bankası tarafından hazırlanarak, 1967 yılında yürürlüğe giren 1/5.000 ölçekli nazım imar planı ve 1/1.000 ölçekli uygulama imar planlarıdır. Nazım imar planının öncelikli hedefinin; denetimsiz ve sağlıksız biçimde oluşmuş kentsel düzenin denetim altına alınması, sosyal ve teknik altyapı donanım eksikliklerinin giderilmesi üzerine odaklandığı söylenebilir. Bu çerçevede, temel teknik altyapı yatırımı olan kentsel ulaşım sistemi yeniden kurgulanarak, Batıda Denizli–İzmir, Kuzeyde ise Denizli–Afyon Karayolu bağlantıları kentsel ana ulaşım koridorları (Çevre Yolu) olarak planlanmıştır. Diğer taraftan, tarihsel gelişim sürecinde kentsel merkez alanını oluşturan Kaleiçi–Bayramyeri bölgesi odak olmak üzere gelişen geleneksel ticaret alanlarına ek olarak, Güneyde Çınar Caddesi–Lise Caddesi boyunca yüksek yoğunluklu konut–ticaret bölgesi niteliğinde yeni bir merkez bölgesi gelişimi öngörülmüştür. Bu kararların yanı sıra; kentin güney bölgelerinde doğu–batı yönünde uzanan yeni gelişme konut alanları belirlenmiştir. Sanayi Alanları için ise; özellikle 1950’lerden itibaren hız kazanan dokuma sektörü ağırlıklı fabrikalaşma süreci göz önüne alınarak, Denizli–Ankara ve Denizli–İzmir Karayolları arasında kalan kentin kuzeydoğu–kuzeybatı çeperlerindeki alanlar sanayi kullanımına ayrılmıştır. Nazım imar planı Denizli kentinin planlı gelişmeye geçiş süreci olarak planlama deneyimleri açısından ilk kırılma noktasıdır (Özcan ve Özkan 2013).

3.2.7.2 İlk Üst Ölçekli Plan Deneyimleri: Çevre Düzeni Planları

Sanayileşme sürecine koşut hızlı göç hareketleri, 1967 nazım imar planında 1995 kestirim yılı hedefi olarak öngörülen 85.000 nüfus barajının aşılması, 1975 yılında 107.000 nüfusa ulaşılması, Denizli kentinin mevcut planlama alanlarının yetersiz kalmasına neden olmuştur. Bu süreçte, kentin yakın komşuluğundaki alanlarda gerçekleşen plansız gelişmeler ve mücavir alan tartışmaları yeni bir plan hazırlığını gündeme getirmiştir. Bu gündem ile birlikte 1984 yılında İmar Kanunu'nun değiştirilerek, 3194 sayılı İmar Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ve plan yapım yetkisinin yerel yönetimlere devredilmesi ile Denizli kentinin planlama deneyiminde yeni bir sürecin başladığı söylenebilir. Bu süreçte, gerek plansız kentleşme sorunları gerekse mücavir alan sorunlarının çözümüne yönelik olarak salt Denizli kent bütünü için değil, aynı zamanda yakın çevresini de kapsayacak üst ölçekli plan çalışmaları hız kazanmıştır (Özcan ve Özkan 2013).

- 1984 yılında 1/5.000 ölçekli ikinci nazım imar planı onaylanarak, yürürlüğe girmiştir.
- 1994 yılında, Denizli kenti ve yakın çevresini kapsayan 1/25.000 ölçekli ilk çevre düzeni planı ile üst ölçekli planlama süreci başlamış, ancak, söz konusu planın mücavir alan tartışmaları eşliğinde idari yargıya konu edilerek, iptal edilmesi ile üst ölçekli planlama süreci sonlanmıştır.
- 1994–1998 döneminde, Denizli’de 19 beldenin Belediye statüsü kazanması ve bağımsız plan yapma yetkisine sahip olması, Denizli kentinin mücavir alan sorununun kökleşmesine neden olmuştur.
- 1999–2007 arasında ki süreçte; Denizli ve komşuluğundaki belde belediyeleri de içine alan geniş kapsamlı bir çevre düzeni planı hazırlanmıştır. Ancak, 2005 tarihli çevre düzeni planı ulaşım kararları, Denizli İdare Mahkemesi’nin 2006/1462 sayılı kararıyla iptal edilmiştir.
- 2005 yılında çıkarılan 5393 sayılı Belediye Kanunu ile, yakın çevre 13 belde belediyesinin (5 km mesafe içinde kalanlar) Denizli Belediyesi’ne bağlanarak, Denizli Belediyesi çatısı altında planlama

yetkisi altına alınması ile Denizli kentinde yaşanan planlama kaosu sonlandırılmıştır.

- 2007 yılında yeni çevre düzeni planı onaylanarak yürürlüğe girmiştir.
- 2010 yılı itibarıyla kentsel gelişmenin yönlendirilmesine yönelik güncelleme çalışmaları devam etmektedir.

3.2.7.3 Kentsel Dönüşüm Projeleri: Parçalı Tasarım-Planlama

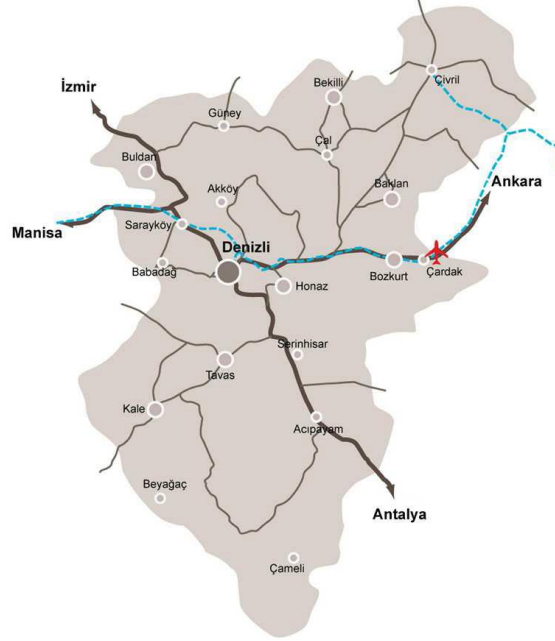
Kentsel dönüşüm projelerinin başında, 2006–2009 yılları arasında gerçekleştirilen kaçak yapılaşma ve gecekondu bölgelerine yönelik TOKİ–Denizli Belediyesi destekli “Gecekondu Gelişim ve Kentsel Yenileme Projeleri” gelmektedir. Denizli Belediyesi tarafından yarışma yoluyla üretilen Hükümet Konağı ve Kent Meydanı ile Belediye Hizmet Binası ve Çevresini konu alan kentsel merkezin yeniden yapılandırılmasına yönelik dönüşüm projeleri ise kentin işlevsel kimliği ve kent imajı açısından dikkat çekicidir. Sümerbank Fabrika alanı dönüşüm projesi kapsamında üretilen Sümer–Park ile EGS–Park ve Teras–Park gibi alışveriş merkezleri (AVM) temalı projeler, kentin değişen tüketim alışkanlıklarına yönelik üretilen ve mekânsal gelişme sürecinde önemli etkileri olan planlama–tasarım çalışmaları arasında sayılabilir (Özcan ve Özkan 2013).

3.2.8 Denizli İlinin Ulaşım Yapısı

Denizli Anadolu Yarımadasının güneybatısında, Ege Bölgesinin güneydoğusunda, Ege, İç Anadolu ve Akdeniz Bölgeleri arasında bir geçit teşkil etmektedir. Ankara, İzmir ve Antalya yollarının oluşturduğu sapan omurgası üzerinde bulunmaktadır. Denizli ili kara, demir ve havayolu ulaşımı olanaklarına sahiptir. Denizli iki ayrı kara yolu ile İzmir’e bağlanmıştır. Bunlardan biri Manisa üzerinden, diğeri Aydın üzerinden kurulan bağlantılardır. Denizli-Aydın-İzmir karayolunu izleyen demir yolu da kentin, İzmir ile bağlantısını sağlamaktadır. Denizli’nin Ankara ile karayolu bağlantısı Afyon üzerinden, demiryolu bağlantısı ise Afyon-Kütahya-Eskişehir üzerinden kurulmuştur. Ayrıca Çardak ilçesinde bulunan

havalimanı üzerinden İstanbul ile Havayolu ulaşımı da sağlanmaktadır (Besim 2019) (Şekil 3.6).

Denizli ili şehirlerarası ve ilçeler arası bağlantıları şekil 3.6' da gösterilmektedir.



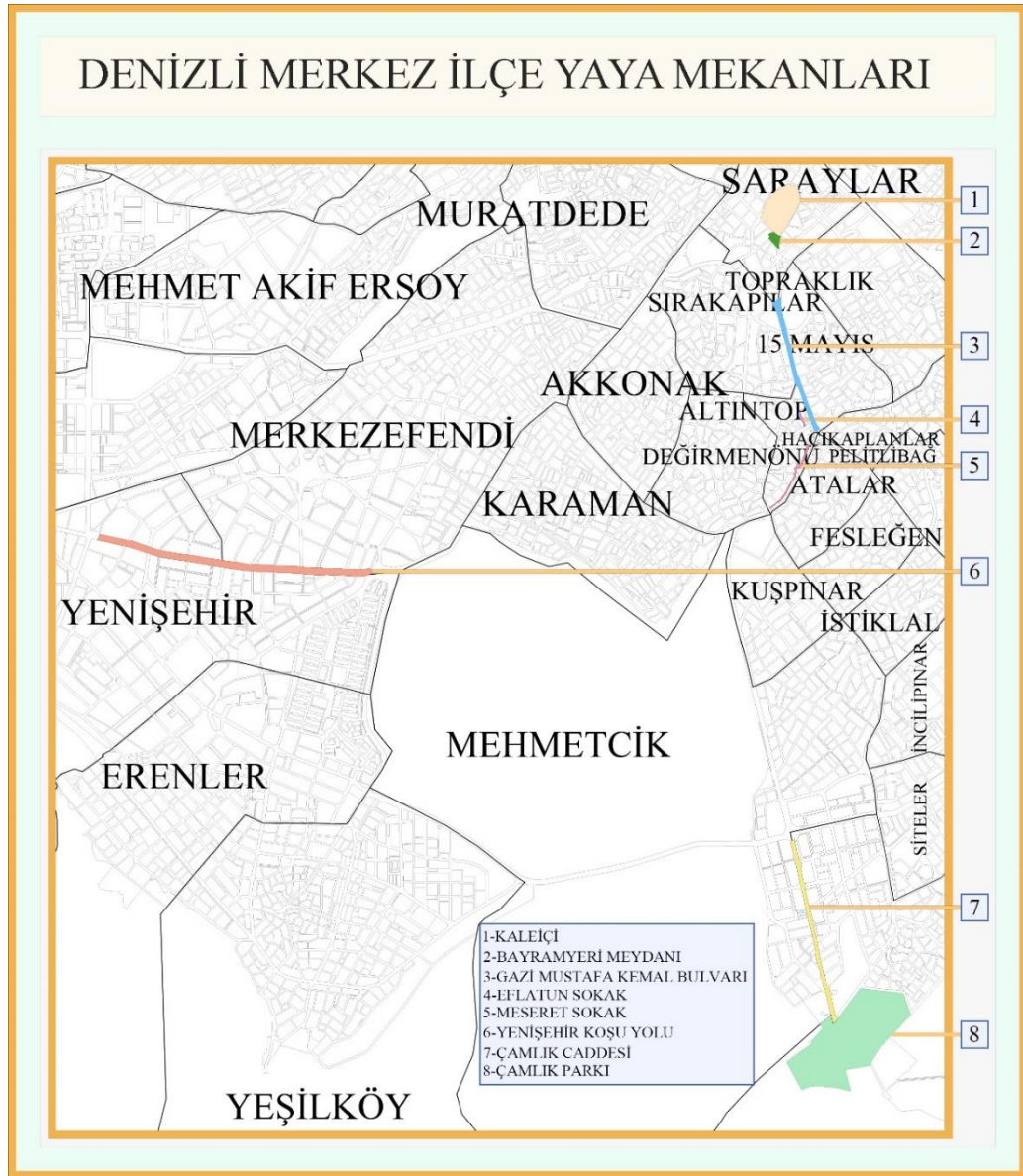
Şekil 3. 6: Denizli İli'nin şehirlerarası ve ilçeler arası bağlantı yolları

Kaynak: Çınar Ş. 2009

3.2.9 Denizli İli Yaya Altyapısı

Denizli Kenti'nin hava koşulları yürüyüş aktivitesine 4 mevsim de elverişlidir. Ege bölgesi insanının samimi ve sıcakkanlı olduğu çoğu kişi tarafından bilindiği üzere; Denizli kentlisinin yapısı gereği sosyal çevre ile etkileşime girme becerisi ve etkileşime girme isteği ön plandadır. Bu nedenle istemsiz bir şekilde Denizli Kentlisi kendisini sosyalleşebileceği mekanlara yönlendirir. Denizli kentlisinin “-geçerken uğradım. -bi soluklanayım dedim.” gibi ifadelerle aslında yapması gereken ana eylemlerinin dışında da bir yerlerde vakit geçirme eylemleri söz konusudur. Hiç değilse Pazar gezme alışkanlıkları vardır. Bu eylemlerinin de yer-zaman kısıtlaması olmamasından ve çoğunlukla vakit geçirme istekleri ile birleştiğinde çoğunu yürüyerek gerçekleştirmektedirler. Hem hava koşullarının uygun olması hem de Denizli kentlisinin yürüme potansiyeli oldukça fazla

olduğundan Denizli de ki yaya alanları birbirinden kopmadan/sürekli bir şekilde ve yaya aktivitesini konforlu, güvenli bir biçimde gerçekleştirmeleri sağlanırsa yaya mekanlarının çokça kullanılacağı aşikardır. Yaya alanları yürüme eyleminden vazgeçiren en büyük etken, eylemlerini gerçekleştirirken bazı noktalarda koşulların uygun olmaması, bazı noktalara doğru gittikçe azalması ya da hiç uygun koşulların olmamasıdır. Kısaca parçalı mekanların olmasındandır. Bu nedenle Denizli Kenti için yaya mekanlarının düzenlenmesi, birbirinden kopmadan büyük bir ağ olarak Denizli Kentinin içine entegre edildiği takdirde, çokça kullanılacağı aşikardır. Denizli’de yaya alanları ayrılmış ya da yaya öncelikli olan birkaç yeri vardır. Bu mekanlar şekil 3.7’de tanımlanmıştır.



Şekil 3. 7: Denizli İli’nde yaya alanlarını gösterir harita

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Şekil 3.8’de yaya mekânlarından çekilmiş fotoğrafları ile tanımlanmıştır.



Şekil 3. 8: Denizli yaya mekânlarından görseller

Kaynak: Akbaş Görseleştirme 2020

Şekil 3.8’de görüleceği üzere alansal bir oranlama yapıldığında yaya mekânlarının çok az bir alan kapladığı görülmektedir. Ayrıca yaya mekânlarının ne kadar parçacıl/birbirinden kopuk, olduğu saptanmaktadır. Denizli için yapmış olduğumuz bu çalışmanın ne kadar gerekli olduğu aşikardır.

4. ANALİZ VE BULGULAR

Yaya güzergâhlarının belirlenmesi ve yaya yolları ağının oluşturulmasında ulaşım talebinin değerlendirilmesi ve zonlar arası yolculuk çekimlerinin merkeze alındığı üç alt bölümden oluşan bir yaklaşım geliştirilmiştir. Bu yaklaşım ile yöntem kısmında detaylıca aktarıldığı gibi ilk bölümde yaya yolları ağının içerisindeki yüksek talepli zonlar belirlenmiştir, ikinci bölümde belirlenen zonlar arasındaki yaya yolu güzergâhları tespit edilerek karşılaştırılmıştır, daha sonra üçüncü bölümde ise güzergâhların alt ölçekte özellikleri değerlendirilerek geliştirilmiştir.

4.1 Yaya Yolu Ağının Belirlenmesi

Yaya yollarının güzergâhlarının planlanmasında, literatürde yolculuk çekimlerinin, özellikle ev-iş ve ev-okul yolculuklarının dikkate alındığı modellerin oldukça az olduğu görülmektedir. Kentsel trafiğin en yoğun olduğu zirve saatlerdeki zonlar arası talep, ulaşım ana planlarında yapılan hane halkı anketlerinden elde edilen yolculuk çekimleri ve üretim oranlarından yararlanılarak belirlenmiştir.

Zonların ürettiği ve çektiği taleplerin en yoğun olduğu mahalleler tespit edilerek potansiyel yaya yolu menzilleri olarak tartışılmışlardır. Bu doğrultuda zonların ürettikleri ve çektikleri yolculuk miktarları mevcut durum ve 2030 yılları için elde edilmiştir. Devamla, zonlar arası talepler dikkate alınarak hangi zonlar arasında yaya yolu moduna geçişin arttırılmasının potansiyel olarak yüksek olduğu araştırılmıştır.

Zonlar arası mekânsal etkileşim hareketleri, ev-iş ve ev-okul yolculuklarında ağırlıklı olarak özel araç ve toplu taşımadan oluşmaktadır. Türler arası geçişin olanaklı hale gelmesi için özellikle anılan türlerden yaya yolu türüne geçiş olması için pek çok parametre değerlendirilmelidir. Özel araç sahiplerinin ya da toplu taşıma kullanıcılarının yaya yolu türüne geçiş yapmaları için güvenlik, iklim, eğitim, konfor vs. gibi pek çok çekici özelliğin uygun durumda olması da beklenmektedir. Eğer yaya yolu türünün tercih edilmesi önünde uygun olmayan kentsel, coğrafi vs.

özellikler varsa bu özelliklerin getirdiği olumsuzluklar uygun altyapı ve iyileştirme müdahaleleri ile giderilmelidir. Bu şekilde yaya yolları ağı cezbedici hale getirilerek kentlilerin türler arası geçiş yapma olasılıkları yükselmektedir.

Anılan türler arası geçişinin, kentsel trafiğe etki edecek derecede bir fark yaratması önemlidir. Bu fark da ancak talebin yoğun olduğu yerlerde anılan geçiş gerçekleşirse oluşacaktır. Bu doğrultuda yaya yolu güzergâhlarının cezbedici hale getirilmesi kadar bu uygulamaların hangi başlangıç ve bitiş noktalarında yapılacağı da önemlidir. Yapılan değişiklikler talebin yüksek olduğu bölgelerde uygulanırsa yaya yolu türüne çok daha fazla kentli geçiş yapacaktır/tercih edecektir.

Bu doğrultuda oluşturulan yaklaşımda öncelikle Denizli’de yapılan planlama çalışmaları incelenmiş olup modelin kurulmasında ihtiyaç duyulan veriler elde edilmiştir.

4.1.1 Denizli Ulaşım Ana Planının Değerlendirilmesi

Denizli Ulaşım Ana Planı çalışmaları 2010 yılında tamamlanmıştır. Çalışma, alan araştırması, hane halkı anketlerinin yapılması ve trafik etütleri için veri toplanması bölümleri ile analiz bölümlerinden oluşmaktadır.

Ulaşım planlaması süreci içerisinde hane halkı anketleri, envanter çalışmaları ve etütler için veri toplama çalışmalarının tamamlanmasının ardından "Acil Eylem Bölgesi- (ACEB) "olarak tanımlanan ve kentin merkezi zonlarından oluşan çekirdek bölgenin trafik yönetimi çalışmalarına öncelik tanınmıştır. Bu çalışmalarla birlikte bölgenin yol sistemindeki tek ve çift yönler, yol sınıfları (alt toplayıcı-toplayıcı-ana arter-çevre yolu) belirlenmiştir. (DUAP 2010)

Dört aşamalı klasik ulaşım planlama süreci kapsamında ulaşım talep çalışmaları ve atamalar tamamlanmıştır. Çalışma kapsamında aşağıdaki hedefler gerçekleştirilmiştir:

- 1.Aşama Final Raporu çevresinde tamamlanmış olan Hane Halkı Anketleri sonuçları ve ACEB planlama çalışmalarının sonuçları paylaşılmıştır.

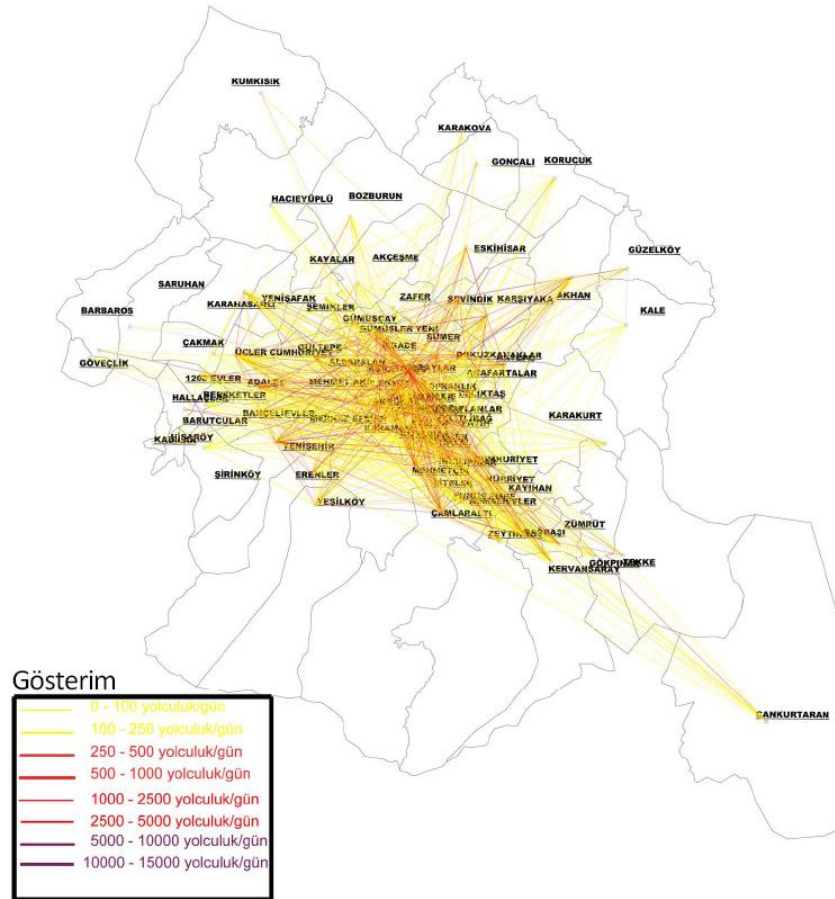
- *Trafik etütleri, otoparklar, trafik sorunları, otobüs hat ve durakları, yayalar, bisiklet kullanıcıları, kavşaklar, kazalar ve toplu ulaşım memnuniyeti başlıkları altında çalışılmış ve elde edilen bilgiler tamamen paylaşılarak etüt çalışmaları sonuçlandırılmıştır.*
- *Bölgenin planlama geçmişinin irdelenmesi sonucunda tespit edilmiş ve ulaşım planlaması kararlarını etkilemesi öngörülen kentsel planlama kararları sorgulanmıştır. Şehir planlamasına dair gelecekle ilgili atılması gerekli adımlara yönelik ilkesel önerilerde bulunulmuştur.*
- *Toplu taşıma ataması yapılarak mevcut durumun performans analizi yapılmış ve bu performansın sonuçlarına göre toplu taşıma kararları geliştirilerek mevcut sorunlara yönelik çözümler geliştirilmiştir.*
- *2030 yılı için yapılmış ve sonuçları daha önce paylaşılmış olan seyahat üretiminin ardından seyahat dağılımı yapılmıştır. Yolculuklar Ev-iş, ev-okul ve ev- diğer sınıflamasında dağıtılmıştır. Ayrıca seyahat dağılımı aşamasında, seyahat üretimi sürecinde belirtilmemiş olan zonların mevcut çekim değerleri hesaplanmıştır.*
- *2030 yılı için dağılımı yapılan yolculukların tür seçimi kestirimleri yapılmıştır. Yolculuklar otomobil, yaya ve toplu taşıma olmak üzere üç gruba ayrıştırılmıştır.*
- *2030 yılı için trafik ataması yapılmış ve zonlar arası yolculukların hangi güzergâhları tercih edeceği tespit edilerek istek hatları oluşturulmuştur. Mevcut ulaşım durumu bilgisayar destekli programlarla hacim-hız-yoğunluk ilişkisi içerisinde gösterildikten sonra oluşturulan senaryoya göre gerçekleşen iyileşme oranları bulunmuştur.*
- *Yapılan trafik ataması sonuçlarına göre ekonomik ve fiziki değerlendirme yapılmış ve ulaşım yatırım kararları geliştirilmiştir.*
- *Denizli'nin büyükşehir olma durumunun, kentin ulaşım yapısına olası etkisi araştırılmış ve beraberinde getireceği değişikliklerin tahmini yapılmıştır. Aynı zamanda süreç sorgulanmış ve gelecekte atılması gereken adımlara dair çeşitli önerilerde bulunulmuştur.*

Çalışma Denizli ili Pamukkale ve Merkezefendi ilçeleri kapsamında kalan mahalleler için yapılmıştır. 2020 yılında mahalle sayıları yenilenmiştir ve bazı mahalleler daha küçük parçalara ayrılmıştır. Tez kapsamında Denizli'de Ulaşım Ana Planı'nda kullanılan 2014 yılı mahalle yapısı ele alınmıştır. Şekil 4.1'de Denizli arazi kullanım durumu ve analiz birimleri (zonlar) verilmiştir.

değer ya da özel araç kullanımı için daha yüksek bir değer, trafikte olumsuz etkilerin oluşmasında önemli bir pay sahibi olacaktır.

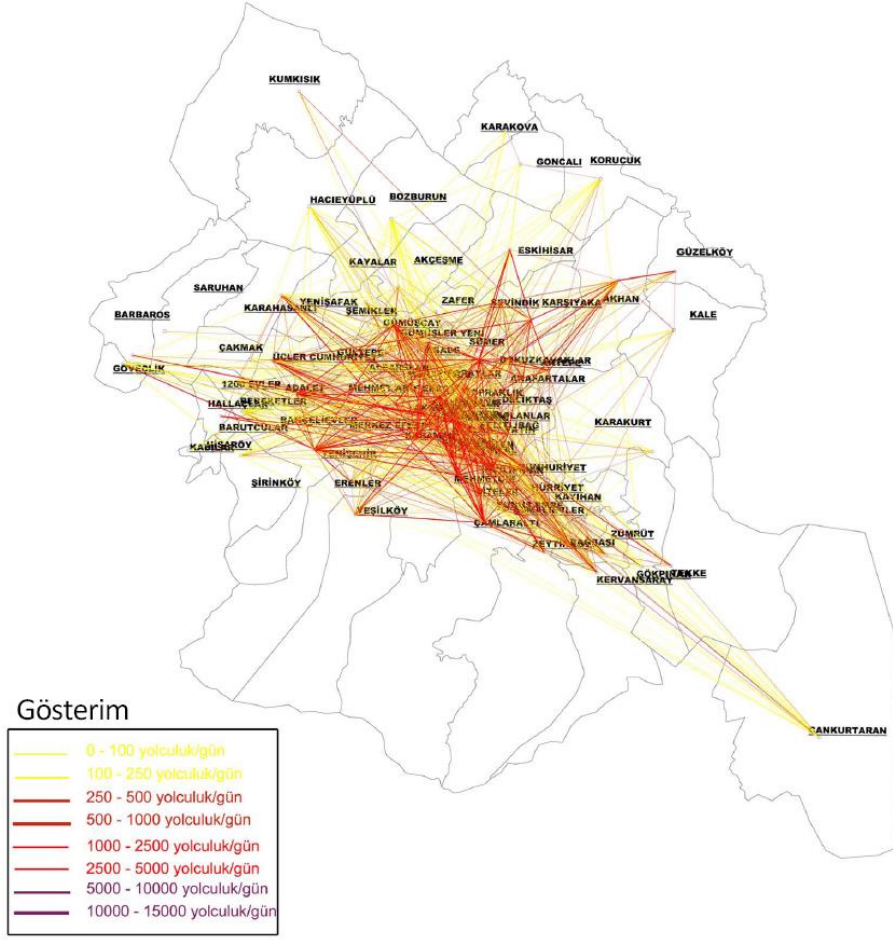
Şehirde ki yaya payı % 37 sahip olması yaya hareketliliğinin aktif olduğunu ve aslında şehirde yaya öncelikli bir çalışma gerçekleştirildiğinde Denizli kentlisinin yürüme eylemini arttırabileceğini görmekteyiz.

Yolculuk istek hatları ikinci aşama kestirimleriyle de elde edilmiştir. Bu kez söz konusu hatlar 2010 ve 2030 yılları için ve kentsel bölge düzeyinde oluşturulmuştur. Analiz bölgeleri sayısı merkez kentte 80 adettir. Şekil 4.2 ve Şekil 4.3 2010 ve 2030 yılları için 80 bölge arasındaki yolculuk istek ağırlıklarını ayrı ayrı göstermektedir.



Şekil 4. 2: 2010 yılına ait istek hatları

Kaynak: DUAP 2010



Şekil 4. 3: 2030 yılına ait istek hatları

Kaynak: DUAP 2010

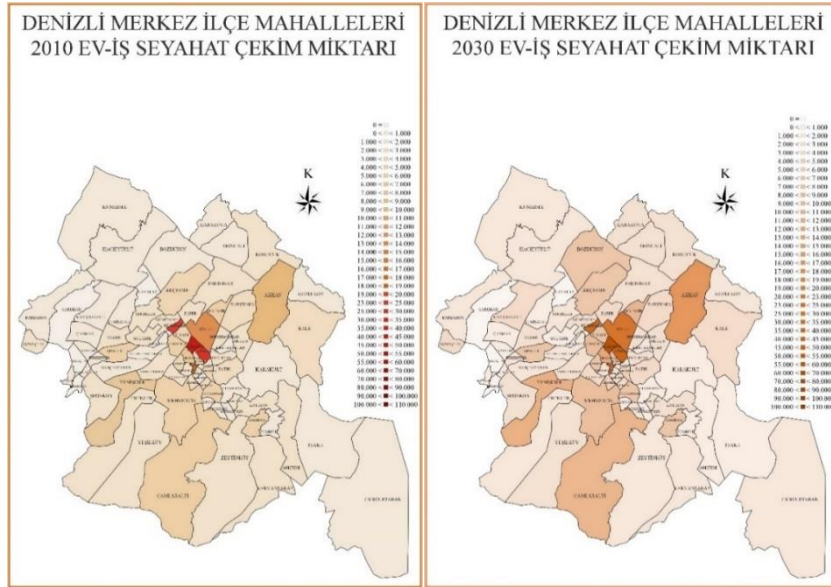
Denizli Ulaşım Ana Planı kapsamında yaya etütleri çalışmaları da ayrıca ek bir rapor olarak araştırılmıştır. Bu kapsamda yaya ve engelliler için sunulan hizmetler ve yaşanan aksaklıklar incelenmiştir. Denizli kent merkezinde 33 bulvar incelenerek sorunlar tespit edilmiştir. Denizli kenti, 2002 ulaşım ana planı dikkate alındığı takdirde hala yaya türünü etkin kullanan ve erişilebilirlik düzeyi yüksek bir şehir olarak tanımlanabilir. Yayalara sunulan koşullar ve fiziki ortam gerçekleştirilmiş olan yaya etütleri ile daha detaylı bir şekilde ortaya konmuştur (DUAP 2010).

4.1.2 Seyahat Üretim ve Çekim Matrislerinin Değerlendirilmesi

Kentsel yolculukların en yoğun olarak ev-iş türü yolculuklardan oluştuğu bilinmektedir. Bu durumda zirve saatlerde ev-iş yolculuklarının mümkün olduğunca yaya türüne aktarılması trafiği rahatlatıcı en önemli etken olacaktır.

Yaya yollarının ağ olarak gerekli altyapısı ile birlikte her zon ve mahallede yapılması kentlilere sunulması gereken bir haktır. Eldeki kaynakların ise öncelikli olarak nerelerde kullanılacağı ise gene kamu yararını gözetilen temel bir yaklaşımdır. Yaya yolculuklarının toplu taşıma veya özel araç türünden çekeceği her yolculuk kentsel trafiği ve toplu taşımayı rahatlatarak kamu yararına katkı sağlayacaktır. Bu durumda anılan türler arası değişimi sağlamak için yaya yolları için çekici ve değiştirici altyapı yatırımlarının talebin en yoğun olduğu zonlar arasında yapılması gerekmektedir.

Denizli’de merkez ilçeler için 2010-2030 yılına ait ev-iş seyahat çekim miktarları Şekil 4.4’de verilmiştir.



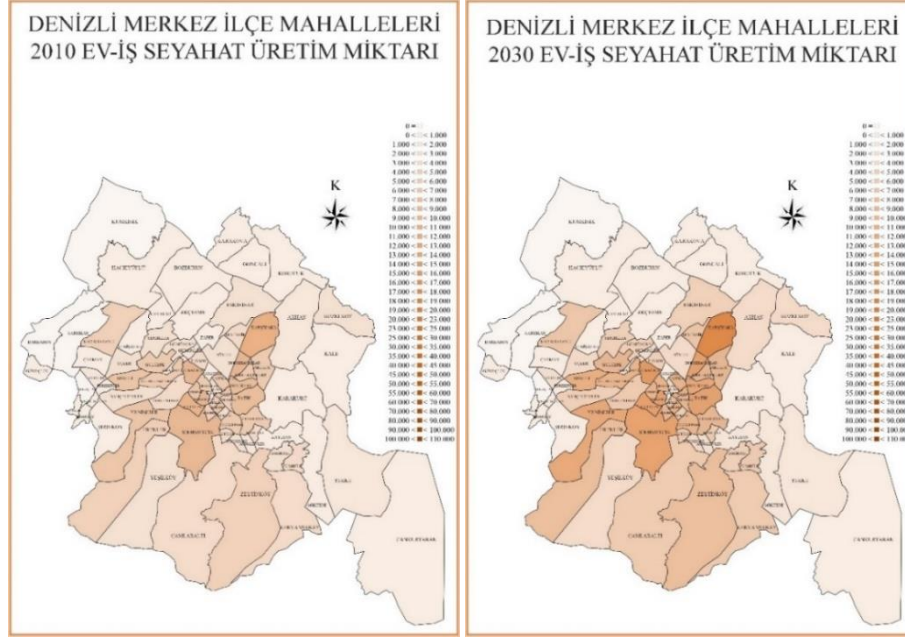
Şekil 4. 4: Denizli merkez ilçe mahalleleri 2010-2030 ev-iş seyahat çekim miktarları

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Gümüşler, Sümer, Topraklık ve Saraylar mahallelerinin 2030 yılında yüksek oranda iş çekim yolculukları çekecekleri görülmektedir (Ek A.4). Denizli ‘de merkezi konumda yer alan bu mahallelere nerelerden yani hangi zonlardan yolculuk geleceği araştırılmalıdır.

Ev-iş yani ticaret amaçlı yolculuklar insanların her sabah işe gittikleri zonlu dolayısı ile her akşam geri dönüş yaptıkları zonları temsil etmektedir. Bu zonlara giriş yapan yaya yollarının güçlendirilmesi türler arası geçiş olanaklarını arttıracaktır ama bu yolların hangi yollar olduğu ise hangi zonlardan üretim olduğu ile ilgilidir.

Şekil 4.5’de 2010-2030 yılları için seyahat üretim miktarları verilmiştir.



Şekil 4. 5: Denizli merkez ilçe mahalleleri 2010-2030 ev-iş seyahat üretim miktarları

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Yolculuk miktarları incelendiğinde en fazla yolculuk üreten zonların **Muratdede, Karşıyaka, Dokuzkavaklar, Deliktaş, Fatih, Değirmenönü, Topraklık, Fesleğen, Mehmetçik, Karaman, Yenişehir, Adalet, Gültepe ve Mehmet Akif Ersoy** gibi zonlar olduğu görülmektedir.

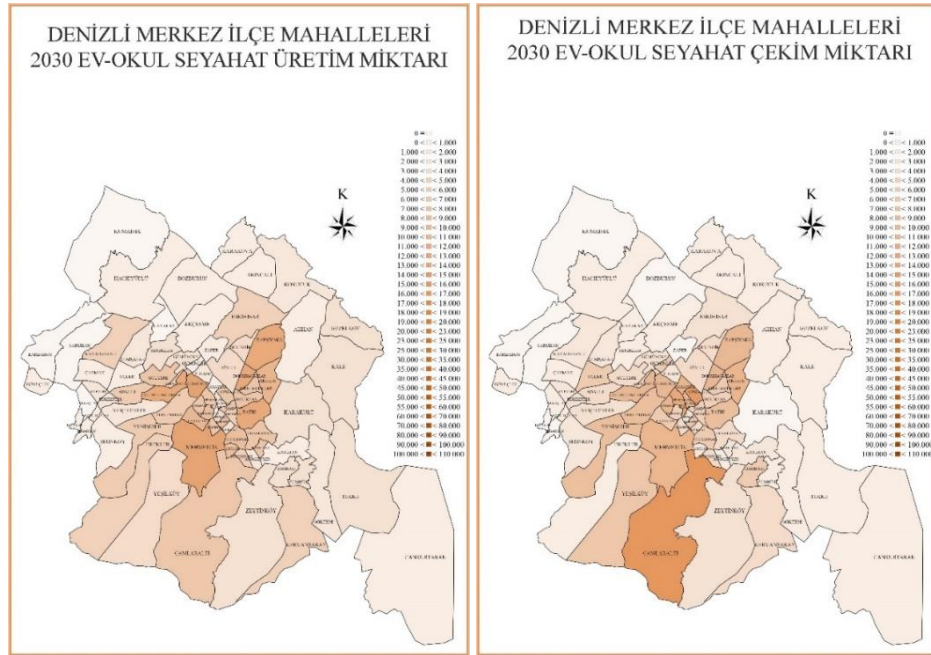
Denizli’de yoğun olarak seyahat çekimi olan zonların merkezde, üretim yapan zonları ise daha çevrelere doğru yayıldığı görülmektedir. Bu durum beklendiği gibi işçi ve memur sınıflarının her gün merkeze olan günlük hareketinin göstergesidir. Dolayısı ile yüksek yolculuk üreten zonlar aynı zamanda yoğun toplu taşıma ve özel araç hareketi de üretiyor demektir. Anılan akışın yaya hareketine yönelmesi için yaya altyapı olanaklarının artırılması gerekmektedir. Ama diğer yandan bu zonların bazıları merkeze değil de daha dış çevre zonlara üretim yapıyor olabilir. Bu durumda bu farkı görmek için zonlar arası hareketlerin de incelenmesi gerekmektedir.

Ek olarak, zonlar arası yaya yolları önerisinde, sadece talebin dikkate alınması dışında zonlar arası uzaklığın da dikkate alınması gerekmektedir. Çünkü iki zon arasındaki talep ne kadar fazla olursa olsun yayaların yürüyebileceği günlük menzil sınırlıdır.

Ev-iş yolculuklarından sonra en yüksek yolculuk oranlarının ev-okul yolculukları olduğu görülmektedir. Ev-okul yolculuklarından yaya türüne geçiş sağlanması toplu taşıma ve özellikle servis türüne olan talebin azalması zirve saatlerde trafik yükünü düşürecektir.

Bu anlamda ev-okul yolculuklarında ev-iş yolculukları gibi aynı yaklaşım ile değerlendirilmesi gerekmektedir. Ev-okul yolculuklarının merkeze yoğunlaşması yerine okulların yoğun olduğu bölgelere doğru yoğunlaşması beklenmektedir.

Şekil 4.6’da 2030 yılı için ev-okul yolculukları üretim ve çekim miktarları verilmiştir.



Şekil 4. 6: Denizli merkez ilçe mahalleleri 2030 ev-okul seyahat üretim ve çekim miktarları

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

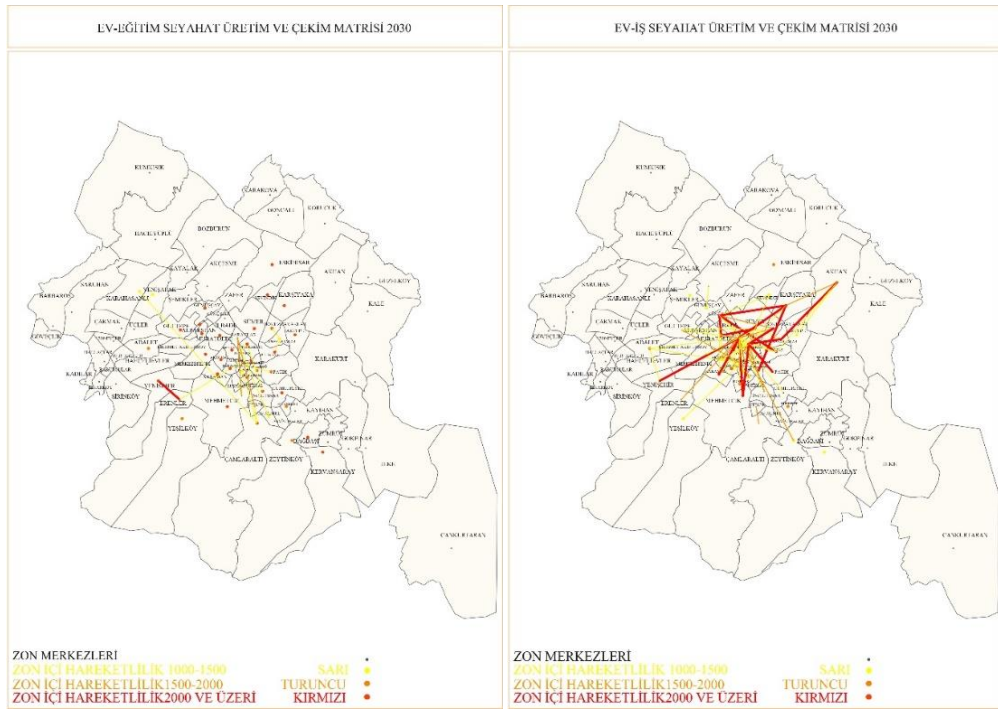
Ev-Okul yolculuklarının yoğun olduğu mahalleler, **Mehmet Akif Ersoy Muratdede, Karşıyaka, Dokuzkavaklar, Fatih ve Mehmetçik** mahalleleridir (Ek A.1). Bu mahallelerin ortak özelliklerinin merkeze en yakın periferide olmalarıdır.

Seyahat çekimlerinin ise okulların konumlarına göre dağıldığı yorumu yapılabilir. Bu nedenle Çamlaraltı Mahallesi dışında homojen bir dağılım sergilendiği görülmektedir.

4.1.3 Yaya Yolu Ana Akslarının Gececeği Zonların Belirlenmesi

Sadece ev-iş ve okul yolculuk oranlarının yaya altyapısının öncelikli olarak hangi zonlardan geçmesi gerektiğine tam bir yanıt olması beklenemez bu durumda zonlar arası hareketler de belirleyicidir.

Şekil 4.7’de 2030 yılı için ev-iş ve ev-okul yolculukları miktarları verilmiştir.



Şekil 4. 7: Ev-iş ve ev-okul üretim ve çekim matrisi 2030

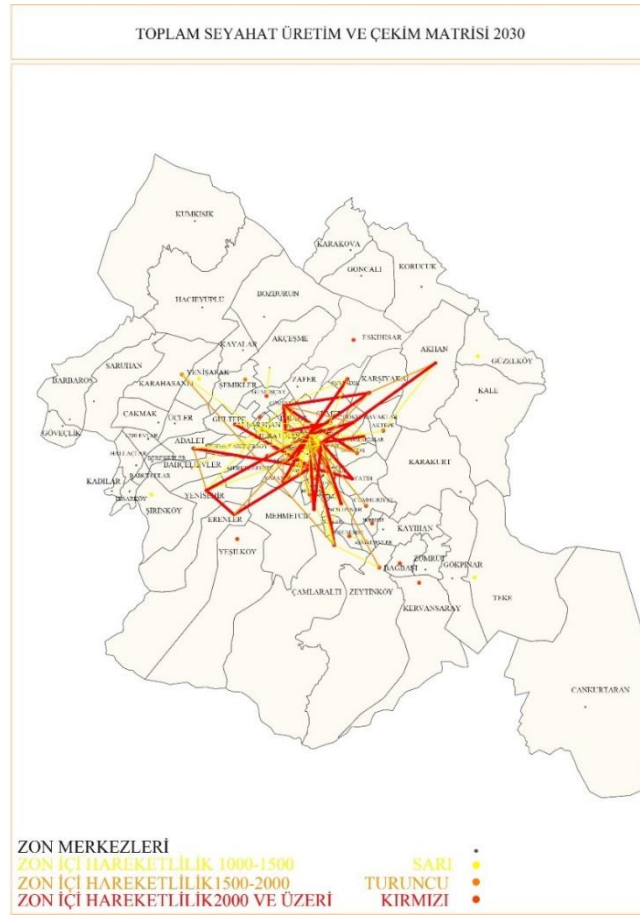
Kaynak: Akbaş Görşelleştirme 2020

Şekil 4.7 incelendiğinde eğitim amaçlı yolculukların iş amaçlı yolculuk hacimlerine göre zonlar arası hareketlilikte daha düşük olduğu görülmektedir. Bu

durum okul yolculuklarının genellikle aynı mahallede çözülüyor olması ile açıklanabilir. Özellikle merkez ve etrafında yer alan yoğun iş yolculukları hareketliliğin okul amaçlı yolculuklarda aynı şiddette olmadığı gözlenmektedir.

Bu durum eğitim amaçlı yolculukların düşük bir yaya hareketliliği olacağı sonucunu oluşturmamalıdır. Zonlar içi yaya hareketliliğinin yüksek olması da yaya yolları talebi oluşmasında önemli bir etkidir.

Okul ve iş yolculuklarının üst üste binmesi ile toplam yolculukların yarattığı yaya talebi Şekil 4.8’ de 2030 yılı için verilmiştir.



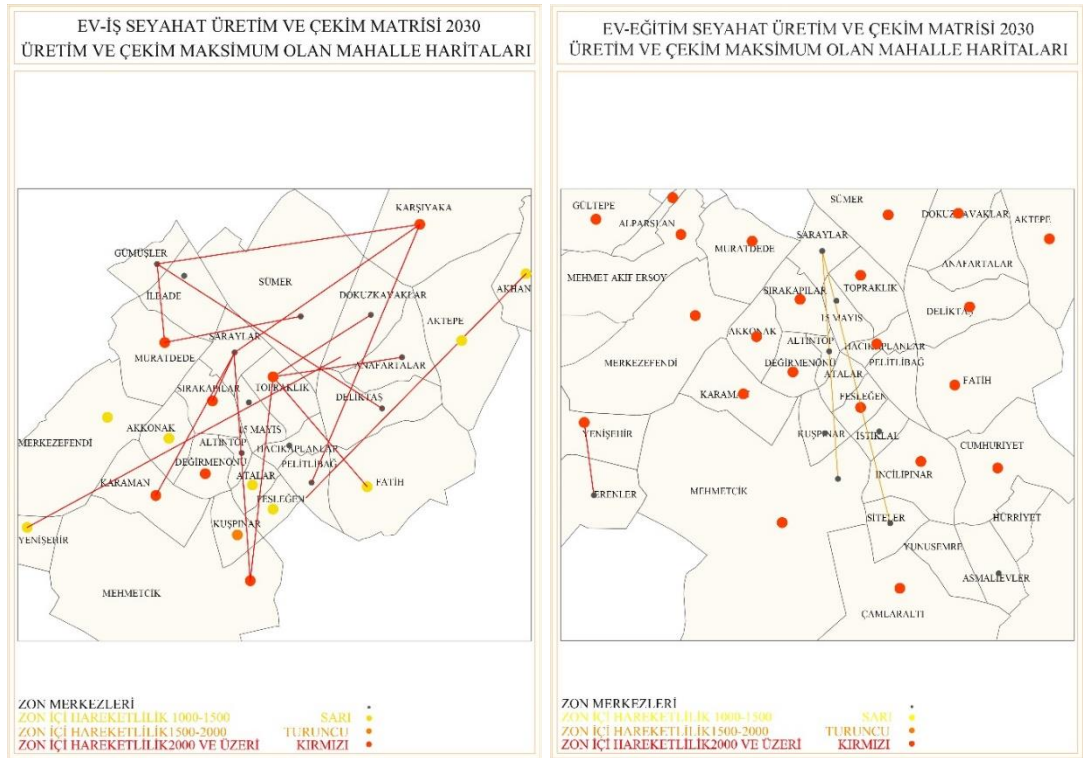
Şekil 4. 8: Toplam seyahat üretim ve çekim matrisi 2030

Kaynak: Akbaş Görşelleştirme 2020

Hareketliliğin yoğun olarak kent merkezi ve etrafında oluştuğu Şekil 4.9’ de izlenmektedir. Bu durum okul ve iş yolculuklarının üst üste binmesi ile merkez etrafında yoğun bir yaya talebini de göstermektedir (Ek 6.A).

4.1.4 Yaya Yolu Ağlarının Belirlenmesi

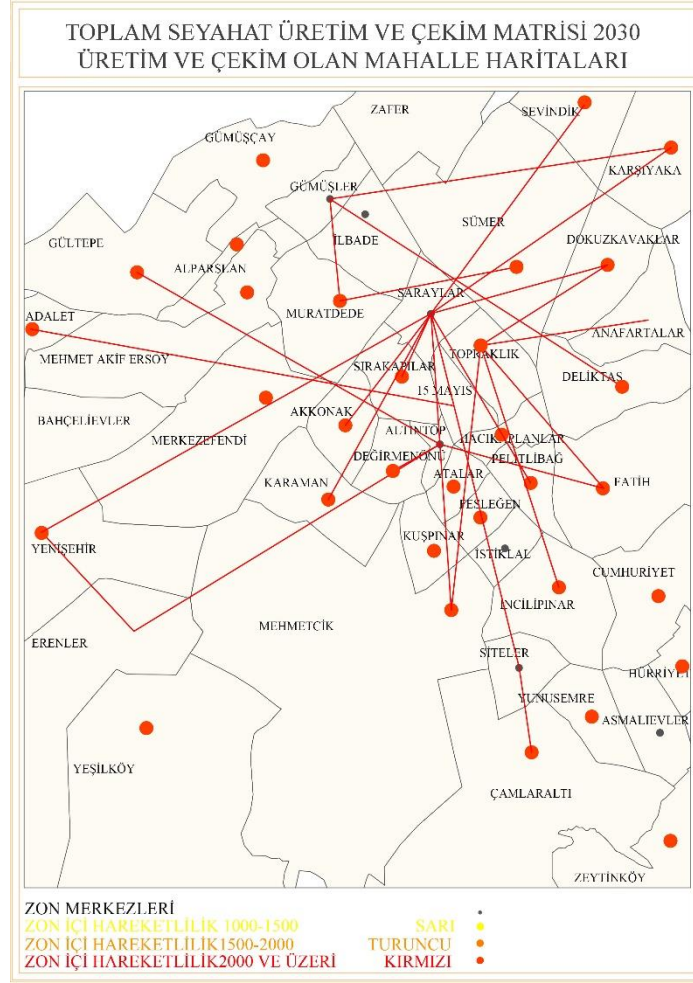
Merkez etrafındaki bu hareketliliğin yakından izlenmesi yolculuk taleplerinin daha iyi değerlendirilmesini sağlayacaktır. Bu doğrultuda arzu hatları merkez etrafında şematik olarak detayda incelenmiştir. Şekil 4.9 'da 2030 yılı için ev-iş ve ev-okul yolculukları verilmiştir.



Şekil 4. 9: Ev-iş ve ev-egitim seyahat üretim ve çekim matrisi 2030 üretim ve çekim maksimum olan mahalle haritaları

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Zonlar arası yolculuklar türlerine göre ayrıştırılmadan üst üste bindirildiğinde Şekil 4.10 elde edilmektedir.



Şekil 4. 10: Toplam seyahat ve üretim ve çekim matrisi 2030 üretim ve çekim olan mahalle haritaları

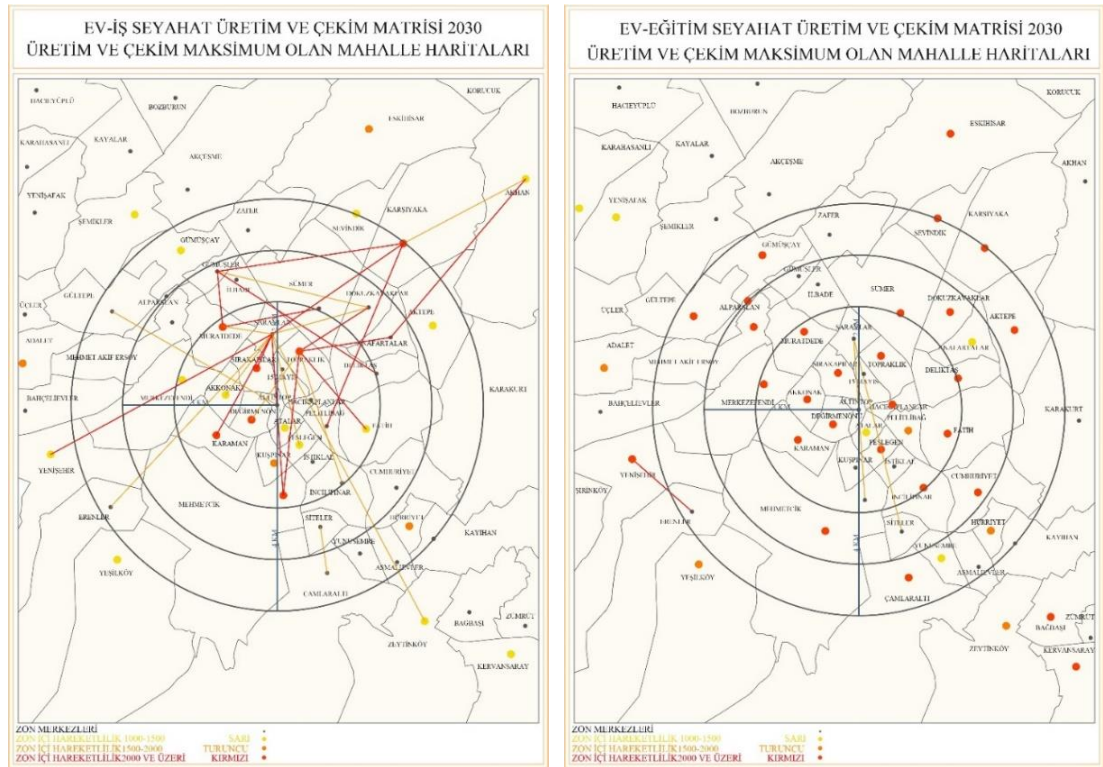
Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Kentsel yaya Omurgaların ve yaya akslarının çekiciliği arttıkça teorik olarak tür seçim gereği mutlaka bir geçiş olacaktır. İnsanlar, yollar cazip hale geldikçe, yolların çekiciliği arttıkça toplu taşımalarının ve araçlarını bırakıp yürümeye meyillidirler. Bunlar teorik olarak bir varsayımdır. Bu konu Türel ayırım konularının niceliksel, sayısal olarak incelenebilecek bir alandır. Bunun şiddetinin ne olduğu Hangi planlama türlerinin nasıl tepkiler oluşturulacağı çok önemli çalışmalardır Bunlar Analitik metotlarla optimizasyon teknikleri araştırılmaktadır Bu araştırma alanı bizim çalışma konumuz değildir biz bu çalışmanın niceliksel boyutunu yani yaya yollarının kent içi talebinin yüzde kaçını kendini çekeceği ile ilgili bir araştırma yapmıyoruz. Fakat bu alan geniş çalışılması gereken bir alandır mutlaka değerlendirilmesi gereken bir alan olarak durmaktadır.

Şekilde görülen zonlar arasında yaya yolları kurulması ve bu yaya yollarının çekiciliklerinin yatırımlarla ve planlama alternatiflerinin geliştirilmesi ile artırılması teorik olarak başka ulaşım türlerinden yaya türüne geçişler sağlayacak bir varsayım ile hareket edilmiştir.

Burada şu ana kadar elde edilen en önemli sonuç öncelikle bu zonlar arasında yaya hareketliliklerinin artırılması/geliştirilmesi gerektiğidir. Kaynakların ve eldeki imkanların öncelikli olarak en verimli uygulamalar için harcanması sürdürülebilirliğin ve kamu yararının gereğidir. Bundan dolayı anılan zonlar arasında yaya aksları güzergâhları öncelikli olarak oluşturulmalıdır.

Diğer yandan her zon aralığı yürünebilir mesafe dahilinde değildir. Bu nedenle yürünebilir mesafenin hesaplanması ve aksların bu sınırlar dahilinde belirlenmesi gerekmektedir. Şekil 4.11’ de merkez ve etrafındaki yürünebilir bölge ev-iş ve ev-okul yolculuk türlerine göre tariflenmiştir.



Şekil 4. 11: Ev-iş ve ev-egitim yolculuklarının yürünebilir mesafeleri

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Yürünebilir mesafeler 4, 3 ve 2 km yarıçaplı daireler ile temsil edilmektedir. Buna göre maksimum yolculuk türlerini içeren taleplerin 4 km'lik daire sınırı içerisinde olduğu görülmektedir. Saatlik yürünebilir mesafenin 6-7 km olduğu düşünüldüğünde 30-40 dakikalık bir yürüme mesafesinde en yüksek yolculuk taleplerinin görüldüğü söylenebilir.

Yürünebilir menzil daraltıldığında anılan mesafe 3 km'lik daireler ile 25-30 dk. ve 2 km 'lik daireler ile 15-20 dakikalık mesafelere inmektedir. Bu durumda öncelikli olarak belirlenmesi gereken, yaya yolu rotalarının hangi zonlar arasında üretileceği belirlenirken yürüme menzillerine göre de değerlendirme yapılması gerektiğidir.

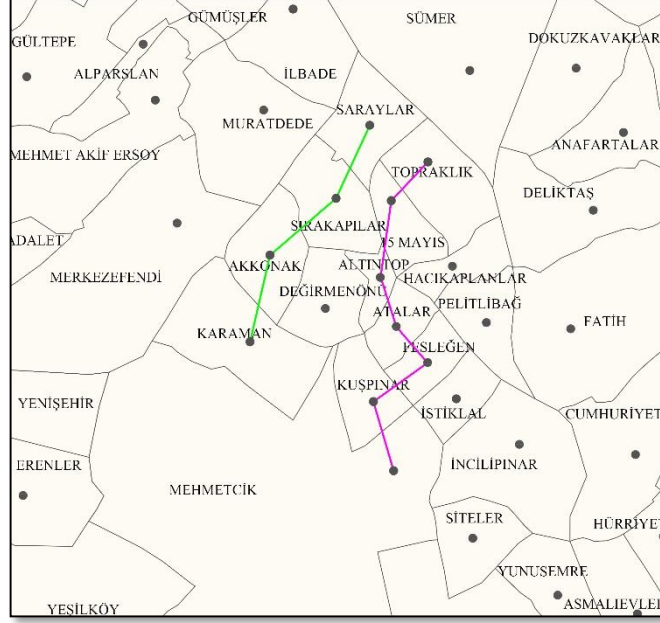
Bu durumda zonlar arası talepler incelendiğinde öncelikli olarak taleplerin ana hatları ile iki ana soyutlanmış rota üzerinde yoğunlaştığı değerlendirilmektedir. Rotalara ait zonlar, zonlar arası talebin eklenik olarak artacağı değerlendirilerek oluşturulmuştur. Bu rotaların ait olduğu zonlar aşağıdaki gibi değerlendirilebilir:

Rota 1: *Karaman-Akkonak-Sıracapılar-Saraylar*

Rota 2: *Mehmetçik-Kuşpınar-Fesleğen-Atalar-Altıntop-15 Mayıs-Topraklık.*

Anılan zonlar özet olarak rotanın geçeceği mahalleleri göstermektedir. Zonlar arası talebe göre, en fazla yolculuk talebinin yürünebilirlik menzili dahilinde bu bölgelerde olduğu tespit edilmiştir. Dolayısı ile etkin kurulacak çekiciliği yüksek bir yaya yolu ağı bu bölgelerde başka ulaşım türlerinden yaya türüne kaymalara neden olacaktır. Bu durumda eldeki yatırımların öncelikli olarak anılan güzergâhlara yönlendirilmesi kaynakların etkin kullanımı açısından önemli görülmektedir. Şekil 4.12' de anılan rotaların taslak/yaklaşık geçki izleri verilmiştir.

Yaya alanları oluşturulurken eğim parametresi çok önemli bir etkidir. Denizli merkezinde yayayı olumsuz etkileyecek derece de bir eğimin olmaması ve neredeyse eğim yok denecek kadar az olmasından dolayı eğim parametresi bu tezde değerlendirme dışında bırakılmıştır. Fakat başka modellerde, ya da başka coğrafyalarda eğim parametresi dikkate alınması gerekli olabilmektedir.



Şekil 4. 12: Rota 1 ve rota 2'nin yaklaşık/taşlak izleri

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.2 Yaya Yolu Güzergâhlarının Kesinleştirilmesi

4.2.1 Yaya Yolu Güzergâhlarının Belirlenmesinde/Kesinleştirilmesinde Kullanılan Parametrelerin Belirlenmesi

Güzergâh belirleme; bir noktadan nihai noktaya kadar olan yolculuk taleplerini karşılayabilecek ulaşım altyapısını sunacak olan sistemin yer seçimidir.

Taleplerin yoğun olduğu noktaları etkileşime sokacak olan güzergâhların belirlenmesi kentsel ulaşımın sağlanması ve sürdürülebilirliği açısından önem arz etmektedir. Tasarlanan yeni güzergâhın şehrin yapısına, taleplere, şehrin geleceğine uygun olması ve belirli kriterlere göre yapılması kentsel ulaşımın iyileşmesinde ve ilgili güzergâhın etkin ve sürdürülebilir olmasında kritik öneme sahiptir. Yapılan ulaşım yatırımlarında kentin imar planı ve ana ulaşım planı gibi kurumsal planlarının dikkate alınması gerekliliği de sürdürülebilir kentsel ulaşım için önemlidir (Hamurcu ve Eren 2016).

Güzergâhın netleştirilmesinde belirli kriterler doğrultusunda ilerlenmesi yönetici, yolcu, çevresel faktörler ve alt yapı özellikleri bir araya getirerek tüm boyutlarıyla ele alınması gerekmektedir.

Bu bölümde farklı alanlarda yapılan güzergâh belirleme çalışmaları incelenerek, yaya güzergâhı belirlemek için dikkate alınacak kriterler belirlenmiş ve uygulanmıştır. Yaya güzergâhları belirlenmesinde kentsel ulaşım talebinin önceliklendirildiği ve güzergâhın zonlar arası talep ekseninde oluşturulduğu yöntemler konusunda ilgili yazında boşluklar bulunmaktadır.

Yaya güzergâhlarının belirlenmesinde Altunkasa ve Gültekin'in 2008 yılındaki "*Kent içi yolların yaya kullanımına yönelik değerlendirilmesinde çözümlenmeli bir yaklaşım: Adana Örneği*" çalışmasında kullanılan puanlama teknikleri tezde güzergâhların kesinleştirilmesi amacı ile kullanılmıştır. Yolculuk başlangıç ve bitiş noktaları arasında birkaç yaya yolu belirlenerek, bu yolların hangisinde iyileştirmelerin yapılabileceği ve hangisinin güzergâh olarak belirlenmesinin daha doğru olacağını belirlemek üzere kriterler seti üretilmiştir. Bu kriterlere ağırlık katsayıları verilmiş ve alt başlıklar oluşturularak bu başlıklara değerlendirme puanları verilmiştir. Sonuçlara göre de alternatif güzergâhlardan hangisinin en uygun olduğu ve puanını düşüren koşullardan hangisinin iyileştirilmesi gerektiğine karar verilerek yayalar için uygun olabilecek yolun türüne karar verilmiştir. Bu kriterler;

1. **Motorlu araç için kesişme (kavşak) sayısı**, ağırlık katsayısı 3 olarak alındığında, belirli mesafedeki kesişme sayısına göre değerlendirme kriterlerinden geçirildiğinde 3 ile -3 arasında değerler verilmiştir.
2. **Çevresel etkilere duyarlılık**, ağırlık katsayısı 3 olarak alındığında, kullanımla ilişkili eylemlere hoşgörü düzeyi; eylemlerden olumsuz etkilenecek bitki varlığı; yaşam ortamları ile koruma gerektiren tür ve alanların varlığı gibi değerlendirme kriterleri neticesinde 3 ile -3 arasında değerler verilmiştir.
3. **Güzergâh genişliği**, ağırlık katsayısı 3 olarak alındığında, motorlu araç trafiğinin tamamen ayrılmasına uygunluğu; belirli saatlerde araç trafiğinin kapatılmasına uygunluğu; geniş ve ayrı bir yaya şeridi düzenlemesine uygunluğu; dar ve ayrı bir yaya şeridi düzenlemeye

uygunluğu ifadeleri değerlendirme kriterleri neticesinde 3 ile -3 arasında değerler almıştır.

4. **Motorlu araç yoğunluğu**, ağırlık katsayısı 3 olarak alındığında, hafta içi, hafta sonu olarak sınıflandırıldığında sürekli veya doruk saatlerdeki yoğunlukları; hafta boyunca bakıldığında ise gün boyu olan yüksek ve düşük yoğunlukları değerlendirme kriterleri neticesinde 3 ile -3 arasında değerler almıştır.
5. **Bitkisel varlığı**, ağırlık katsayısı 2 olarak alındığında, ağaç yoğunluğuna/seyrekliğine; ağaççık, çalı ve yol ağaçlandırması varlığına göre değerlendirme kriterlerinden geçirildiğinde 3 ile -3 arasında değerler almıştır.
6. **Fiziksel koşullar**, ağırlık katsayısı 3 olarak alındığında, bozuk veya düzgün yüzey olmasına bağlı olarak; yüzeydeki yeterli/yetersiz akaçlama, aydınlatma ve güvenli/güvensiz fiziksel vre değerlendirme kriterleri neticesinde 3 ile -3 arasında değerler almıştır.
7. **Güzergâh vresinin niteliği**, ağırlık katsayısı 2 olarak alındığında, erinç ve çekicilik sunabilme düzeyine göre ve erinci kısıtlayan/olumsuz etkileyen duyuşal (ses, koku vs.) etmenlerin değerlendirme kriterleri neticesinde 3 ile -3 arasında değerler almıştır.
8. **Var olan eğlence-dinlenme olanakları(güzergâh üzerinde)**, ağırlık katsayısı 2 olarak alındığında, farklı büyüklükteki parklar ve oyun alanlarına; kısıtlı yararlanabilecek okul bahçesi sayısına ve eğlence-dinlenme olanaklarına göre değerlendirme kriterleri neticesinde 3 ile -3 arasında değerler almıştır.
9. **Alan kullanım türü**; ağırlık katsayısı 1 olarak alındığında, kamu/gelişme/park/oyun alanı; çoğunluğu/kısıtlı kamu alanı; çoğunluğu özel iyelik alanı (konut ya da tarım); yoğun tarım alanı (tarım öncelikli alan); koruma altına alınmış ya da koruma öncelikli alan olma durumuna göre değerlendirme kriterleri neticesinde 3 ile -3 arasında değerler almıştır.
10. **Kullanıcı kaynağı ve yoğunluğu**, ağırlık katsayısı 1 olarak alındığında, farklı yoğunluklarda konut blęesi olma durumu; seyrek ve dağınık konut blęesi olma durumu; konut blęesinde bulunma

durumu ve konut bölgeleri ile bağlantısının olma durumuna göre değerlendirme kriterleri neticesinde 3 ile -3 arasında değerler almıştır.

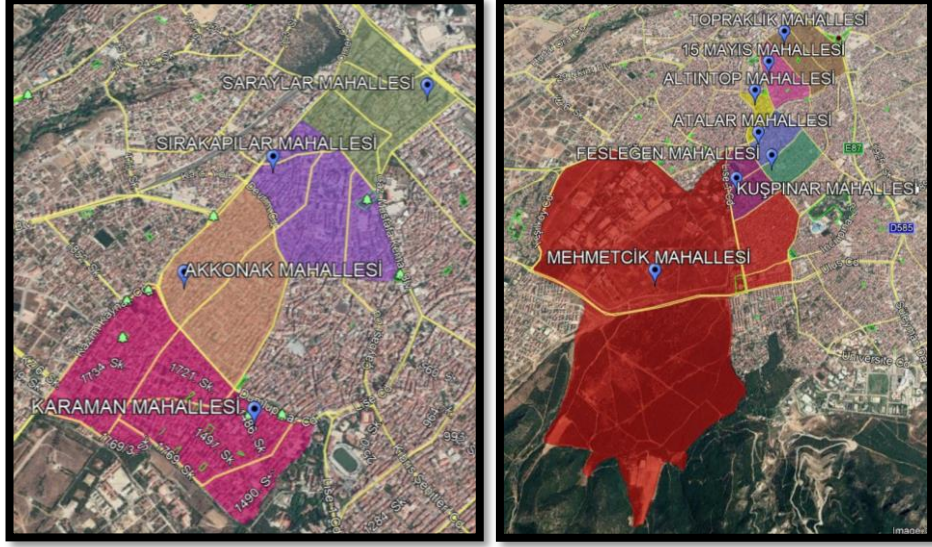
Bu kriterler kapsamında dikkate alınan güzergâhlar puanlandırılmış ve yüksek, orta, düşük düzeyler olarak gruplandırılmıştır. Yaya etkinliklerine uygunluk ya da yanıt verebilme düzeylerine göre 3 farklı yaya kullanım modeli önerilmiştir.

1. *Motorlu araç trafiğine tamamen kapatılarak düzenlenmiş yaya bölgeleri*
2. *Araç yolundan bordürle ve tampon yeşil şeritle ayrılarak düzenlenmiş yaya aksları*
3. *Araç yolundan bordürle ayrılarak düzenlenmiş yaya aksları*

Seçilen güzergâhlarda yayalar için nasıl bir düzenleme yapılabileceği tek tek analiz edilmiştir. Yayalar için güzergâh belirleme kriterleri çerçevesinde yaya aksı belirleme işlemi gerçekleşmemiş olup akslar üzerinde yayaya uygunluk oluşturulmaya çalışılmıştır.

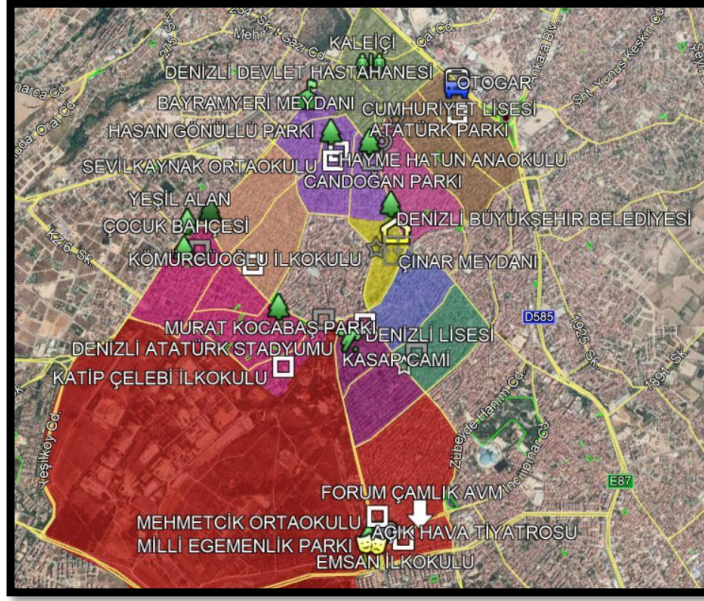
4.2.2 Belirlenen Parametreler Doğrultusunda Yaya Yolu Güzergâhlarının Belirlenmesi

Önceki bölümde yürünebilirlik menzili dahilinde yolculuk talebinin en fazla olacağı öngörülen zonlardan geçmesi muhtemel iki taslak/soyut/temsili rota oluşturulmuştur. Rota 1 ve Rota 2'nin içerdiği mahalleleri Şekil 4.13'de gösterilmiştir. Her iki rota üzerinde bulunan önemli yaya potansiyel varış yerleri (landmarklar ve önemli donatı alanları) de Şekil 4.14' de tanımlanmıştır.



Şekil 4. 13: Solda rota 1 mahalleleri, sağda rota 2 mahalleleri

Kaynak: Google –Earth 2020 yılı uydu görüntüsü esas alınarak hazırlanmıştır



Şekil 4. 14: Mahalleler üzerinde sık uğrak yerler

Kaynak: Google –Earth 2020 yılı uydu görüntüsü esas alınarak hazırlanmıştır

Bu rotalar üzerinde aşağıda belirtilen kriterler dahilinde alternatif güzergâhlar oluşturulmuştur

- Yol genişlikleri: İnsanlar dar ve sıkışık mekanlarda bulunmaktan burada hareket etmekten huzursuzluk duyarlar. Çevresini algılayamadığı mekanlarda bulunmak istemez, kendine uzaktan gelecek zararı algılayıp ona göre kendini savunabileceği bir zaman

kazanıp kendini savunmak ister. Bu nedenle insanlar, yaya olarak hareket ettiği sokaklarda da geniş, çevresini algılayabildiği mekanlarda ulaşımını sağlamak ister.

- En kısa ve dik mesafeler: İnsanlar, bir noktaya belli bir amaç için ulaşmayı hedefledilerse, oraya en kısa sürede varmayı isterler. Gün içinde çeşitli sebeplerle akılları dolu olan insanlar, aynı anda işlerini de yürüttükleri için, ikide bir dikkat gerektirecek seçimler yapmadan (yön değiştirmek, çıkmaz sokaklara sapmamak, gideceği yönün istikametinde gitmeyen sokaklarda yürümek zorunda kalmak) hedefledikleri noktaya ulaşmak isterler.
- Yol üzerinde alışveriş mekanlarının varlığı: İnsanlar günün yoğun temposu içerisinde kendi işlerini hallederken, küçük çaplı alışverişlerini ya da anlık gelişen ihtiyaçlarını karşılamak için vakit kaybetmek istemezler ve araç trafiğinin yoğun olduğu yerlerde durmak istemez ve yaya halindeyken bu alışveriş ihtiyaçlarını tamamlamak isterler. Ayrıca alışveriş mekanlarının varlığı, spor ya da gezinti amacıyla dışarı yürüyüşe çıkan kişilere de farklılık katacaktır.
- Işıklıandırmanın yeterliliği: Yeterli ışıklandırmanın olmadığı mekanlarda suç oranları artmakta ve insanlar o mekanlara gitmekten çekinmektedirler. Zorunlu olmadıktan sonra o mekanlara gitmemekte ve oralarda yalnız hareket etmemektedirler. Bu nedenle spor, gezinti veya zorunluluktan kaynaklı yaya hareketlerinin olduğu mekanlarda ışıklandırma en önemli etkidir.
- Yeşil doku varlığı: İnsanların psikolojisine iyi gelen şeylerden biri yeşil dokunun varlığıdır. Hem görsel olarak hem de doğal yaşamın izlerini taşımasından kaynaklı insana huzur veren bir etkisi vardır.
- Toplu taşıma geçen aksların varlığı: insanlar hedefledikleri noktaya yaya olarak varmak istediklerinde, ellerindeki yükün varlığı, yada gideceği mekana geç kalınması, gün içinde karşılaşılabilecek çeşitli aksiliklerden kaynaklı yürümekten vazgeçip, taşıtla hareket etmek isteyebilir. Bu nedenle yürüyüş akslarının toplu taşıma ile entegre olabildiği yerlerde olması alınabilecek en sağlıklı kararlardan biri olacaktır.

- Kamu yapıları: Çeşitli sebeplerden dolayı insanların, belediyelerde, maliyede, hükümet konağında resmi çalışma günlerinde farklı zaman dilimlerinde işleri olacaktır. Ayrıca oralarda çalışan personellerinde mesai başlangıç ve bitişinde, mesai molalarında bir yaya hareketi oluşturacaktır. Mesai aralarında çalışanların günlük işlerini veya gezinti ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla da buralara yakın yerlerde bir yayalaştırma çalışması yapılması olumlu katkılar sunacaktır. Ayrıca stadyum, açık hava gibi eğlence, kültür ve spor amaçlı kullanılan yerlerin de çevresel ulaşımında yayalaştırılması daha sağlıklı olacaktır.
- Önceden yayalaştırılmış veya kısmen yayalaştırılmış yolların varlığı: yayalaştırılacak yolların mali açıdan bütçeye yük olmaması ve tüm yaya yollarının birbiriyle entegre ve birbirini takip eden akslar olması çok önemlidir. Bu nedenle seçilen yollarda önceden yayalaştırılmış veya kısmen yayalaştırılmış yolların varlığı dikkate alınarak seçimler yapılmıştır.
- Okul – hastane – eczane – ibadethane gibi mekanların varlığı: anaokul, ilkokul, lise ve üniversiteye giden öğrenci- öğretmen- görevli bir sürü insan vardır ve bu kişiler ev ve okul akslarında haftanın çoğu gününde zorunlu olarak eğitimin başlaması ve bitmesi saatine paralel olarak okul çevresinde bir hareket oluşturmaktadırlar. Hastane ve eczane gibi mekanlarında her gün çalışan personelinin dışında, yoğunluğu zamanla değişen hastalardan kaynaklı bir hareket söz konusudur. Bu mekanlarda insanlar zorunlu yaya hareketi gerçekleştirmektedirler. Bu nedenle bu mekanların olduğu yerlerde yayalaştırılmış mekanların olması gerekmektedir. İnsanların inançları doğrultusunda belirli gün ve saatlerde, kendilerine yakın olan ibadethaneyi ziyaretlerinden kaynaklı belirli bir yaya eylemi söz konusu olduğundan güzergâh seçimleri sırasında dikkate alınmıştır.
- Gölgeleme elemanlarının varlığı: yazın sıcağında ve kışın yağmurlu günlerinde zorunlu yaya hareketleri veya gezinti yaya hareketlerinde insanlar konforlu bir yürüyüş isterler. Bu nedenle yaya akslarında

gölgeleme elemanı olan yerlerin varlığı dikkate alınarak güzergâh seçimi yapılmalıdır.

- Meydanların varlığı: insanlar ferah geniş ve algısının geniş olduğu mekanlarda vakit geçirmeyi severler ve insanların sosyalleşebildiği mekanlar olan meydanlara bağlanan yaya aksları en doğru planlama şekli olacaktır.
- Yol işaret ve bilgi levhaları düzenlenmiş cadde ve sokaklar: bu sokaklarda trafik daha kontrollü ve daha güvenlidir. Genellikle ana yollarda işaret ve bilgi levhaları daha fazla bulunmaktadır.
- Kültürel etkinliklerin sergilendiği sokaklar: çeşitli sosyo-kültürel etkinliklerin gerçekleştiği, mekanlar insanların kültürel olarak birleşmesini, bazı değerlerini koruması ve insanları bir paydada toplaması özelliği vardır. Bu nedenle çeşitli amaçlarla hareket eden yayaların bu gibi noktalarda kesiştirilmesi ve sosyalleşmesinin sağlanması toplumu bütünleştirici bir etki sağlayacaktır.
- Heykel- çeşme- sokak mobilyalarının varlığı: insanlar gezinti yaparken, ruhen ve bedenen kendilerine iyi gelecek nesnelerin olduğu mekanlarda hareket etmeyi yeğleyeceklerdir. Buralarda arada mola vereceklerdir.
- Büyük alış-veriş merkezleri: insanlar gezmek, eğlenmek, muhabbet etmek, alışveriş yapmak, çeşitli kültürel etkinliklere dahil olmak amacıyla alışveriş merkezlerinde bulunurlar. Büyük alışveriş merkezlerin sunduğu çoklu hizmet insanları cezbeder ve bu nedenle genellikle tatil günlerinde yoğunluğun daha sık karşılaşıldığı fakat her gün her saat aktif olarak bir insan kalabalığının olduğu mekanlardır. Bu nedenle alışveriş merkezlerin çevrelerinde de yaya mekanları oluşturulabilir.

Bu kriterler çerçevesinde oluşturulacak iki temel rota için üzerindeki alternatif rotalar ile etkileşime giren mahalleler tek tek analiz edilmiştir.

En geniş yol aksı ve toplu taşıma geçen yollar; Karaman Mahallesi'nde, Kazım Kaynak Caddesi, Yeşilköy Caddesi, 1718 Sokak olarak, Akkonak Mahallesi'nde, Fatih Caddesi, Yeşilköy Caddesi ve Lozan Caddesi, Sırapapılar

Mahallesi'nde, *Merkezefendi Caddesi, Şehit Albay Karaoğlanoğlu Caddesi, Yeşilköy Caddesi, Mimar Sinan Caddesi, Saltak Caddesi ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı, Saraylar Mahallesi'nde, Örnek Caddesi, Selçuk Caddesi, Demirciler Caddesi, Saltak Caddesi, 2. Ticari Yol ve Gazi Mustafa Kemal Bulvarı, Sarayköy Caddesi, Mehmetcik Mahallesi'nde, Çamlık Bulvarı, Ulus Caddesi, Almelo Caddesi, Doğan Demircioğlu Caddesi, İncilipınar Caddesi, Zübeyde Hanım Caddesi, Kıbrıs Şehitleri Caddesi, İnönü Caddesi, Kuşpınar Mahallesi'nde, Lise Caddesi, Lise 1 Caddesi, Emek Caddesi, İnönü Caddesi, Kıbrıs Şehitleri Caddesi, Fesleğen Mahallesi'nde, Kıbrıs Şehitleri Caddesi, İnönü Caddesi, Emek Caddesi, İstiklal Caddesi, Atalar Mahallesi'nde, Lise Caddesi, Kıbrıs Şehitleri Caddesi, Emek Caddesi, Kıbrıs Şehitleri Caddesi, Altıntop Mahallesi'nde, Lise Caddesi, Çaybaşı Caddesi, Saltak Caddesi, Mimar Sinan Caddesi, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı, 15 Mayıs Mahallesi'nde, Atatürk Caddesi, Kayalık Caddesi, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı, Topraklık Mahallesi'nde, Kayalık Caddesi, Atatürk Caddesi, Halk Caddesi, Turan Güneş Caddesi, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı* olarak tespit edilmiştir.

Mahallelerdeki okul, hastane, eczane ve ibadethaneler ise; Karaman Mahallesi'nde, *Katip Çelebi Ortaokulu, Hacı Osman Kepenekoğlu Cami, Nevzat Erten Ortaokulu, Akkonak Mahallesi'nde, Kazım Kaynak Lisesi, Kömürcüoğlu Orta Okulu, Sırapapılar Mahallesi'nde, Denizli Devlet Hastanesi, Hayme Hatun Anaokulu, Sevil Kaynak Ortaokulu, Sevil Kaynak Ortaokulu, Arif Yalınkaya İlköğretim Okulu, Gazi İlköğretim Okulu, Esmâ Hatun Cami, Kurşunlu Cami, Saraylar Mahallesi'nde, Bayramyeri Cami, Mehmetcik Mahallesi'nde, Mehmetcik Ortaokulu, Kuşpınar Mahallesi'nde, Denizli Lisesi, Atalar Mahallesinde, Yeni Çınar Cami, Altıntop Mahallesinde, Çaybaşı Cami, Topraklık Mahallesi'nde, Cumhuriyet Lisesi ve Ulu Cami'dir.*

Mahallelerdeki park-bahçe, kamu yapıları ve alışveriş merkezleri ise, Karaman Mahallesi'nde, *Çocuk Bahçesi, Murat Kocabaş Parkı, Kazım Kaynak Caddesi üzerinde öbekleşmiş birkaç yeşil alan, Akkonak Mahallesinde, Akkonak Parkı, Sırapapılar Mahallesinde, Denizli Devlet Hastanesi, Hasan Gönllü Parkı, Atatürk Parkı, Denizli Vergi Dairesi Başkanlığı, Mehmetcik Mahallesinde, açık hava tiyatrosu, milli egemenlik parkı, çamlık beyaz kafe, forum çamlık alış-veriş merkezi Kuşpınar Mahallesinde, Denizli Atatürk Stadyumu, Altıntop Mahallesi'nde, Denizli*

Büyükşehir Belediyesi, Candoğan Parkı, 15 Mayıs Mahallesi'nde, Hükümet Konağı, Topraklık Mahallesi'nde, Denizli Otogarı'dır. Burada en fazla yoğunluk oluşturan yerler, hastane, alışveriş merkezi, otogar ve stadyumdur. Bu nedenle seçim yapılırken bu yapıların varlığı dikkate alınmıştır.

Meydan ve önceden yayalaştırma çalışması yapılmış ya da yaya alanı olan yerler ise, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı, Bayramyeri meydanı, 15 Temmuz Delikliçınar Şehitler Meydanı ve Kaleiçi'dir.

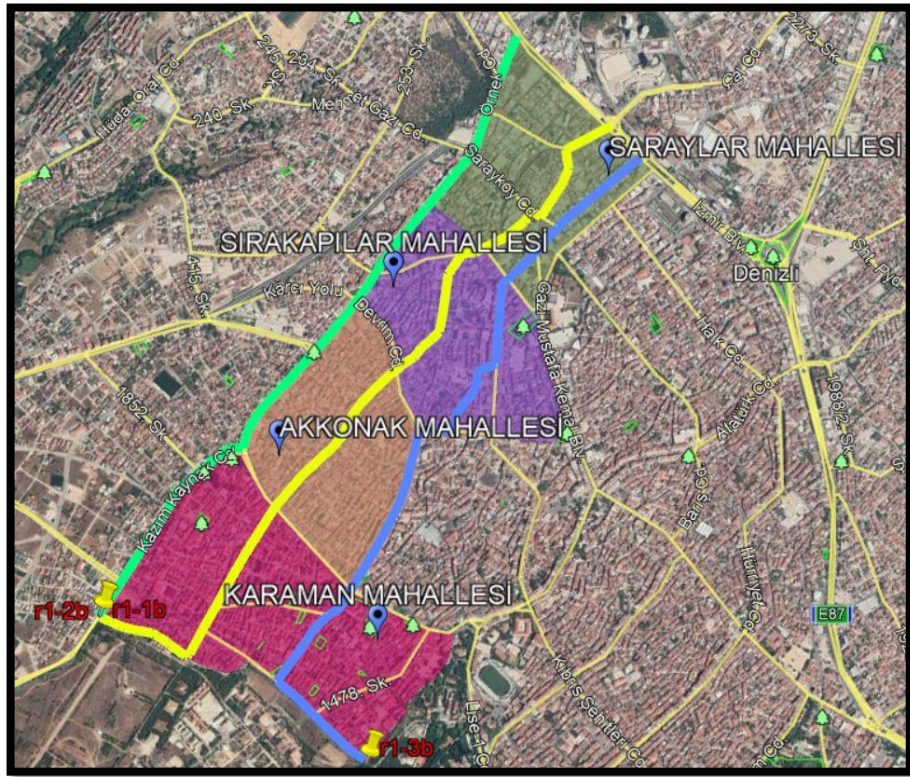
En geniş yol aksı ve toplu taşıma geçen yollar, meydanlar, kamu yapıları, okullar, camiler, yayalaştırılmış mekanlar, alışveriş mekanları, hastaneler, park bahçeler konum itibari ile dikkate alınarak, her 2 rota üzerinde oluşturan taslak izlerin alternatifleri dikkate alınarak, güney-kuzey askında gidebilecek en kısa mesafeli alternatif güzergâhlar belirlenmiştir. Bu güzergâhların hedeflenen mahallelerin hepsinden kesintisiz ve en kısa şekilde olabilmesi için bazen ara sokaklar da güzergâh alternatiflerinde yer almıştır. Kritik noktalarda da yerine gidilip yaya hareketleri gözlemlenerek yayaların nereleri tercih ettikleri kontrol edilmiştir. Bu çerçevede ve 2 rotanın her birinde, belirlenen zonlardan geçen üçer alternatif güzergâh belirlenmiştir.

Rota 1 üzerinde 1. alternatif güzergâh; Kazım Kaynak Caddesi ve Yeşilköy Caddesi kesişiminde başlangıcı belirlenmiştir. Kazım Kaynak Caddesi boyunca Akkonak Parkı'nın önünden Fatih Caddesi ile devam edilmiştir. Kazım Kaynak Lisesi önünden geçerek Denizli Devlet Hastanesi'nin altından Merkez Efendi Caddesi boyunca ilerlenmiştir. Örnek Caddesi'nin 2. Sanayi Camisinin önünden 146. Sokağa bağlanan ve 146. Sokak sonunda İzmir Bulvarı'nda sonlanan bir güzergâh belirlenmiştir.

Rota 1 üzerinde 2. alternatif güzergâh; Kazım Kaynak Caddesi ve Yeşilköy Caddesi kesişiminde başlangıcı belirlenmiştir. Yeşilköy Caddesi boyunca ilerlenerek, Selçuk Caddesi ile bağlanmıştır. Bayramyeri Meydanı üzerinden, Demirciler Caddesi'ne uzanarak, 505 Sokak üzerinden İzmir Bulvarı'nda son bulan bir güzergâh belirlenmiştir.

Rota 1 üzerinde 3. alternatif güzergâh; 1490/4 Sokak başından sırasıyla, 1769 Sokak ve 1718 Sokak'tan ilerlenmiştir. Lozan Caddesi'nin Mimar Sinan Caddesi ile kesiştiği yere kadar uzatılmış, Mimar Sinan Caddesi'nin de 1531 Sokakla kesiştiği yerden devam edilmiştir. 1531 Sokakla 1526 Sokak üzerinden Saltak Caddesi'ne bağlanan, 2. Ticari yol boyunca devam ederek İzmir Bulvarı'nda sonlanan bir güzergâh belirlenmiştir.

Rota 1 üzerinde belirlenen 3 alternatif güzergâh Şekil 4.15' de gösterilmektedir. Rota 1' de 1. alternatif güzergâh yeşil renk, Rota 1' de 2. alternatif güzergâh sarı renk, Rota 1' de 3. alternatif güzergâh mavi renk ile tanımlanmıştır.



Şekil 4. 15: Rota 1' de belirlenen 3 alternatif güzergâh

Kaynak: Google –Earth 2020 yılı uydu görüntüsü esas alınarak hazırlanmıştır

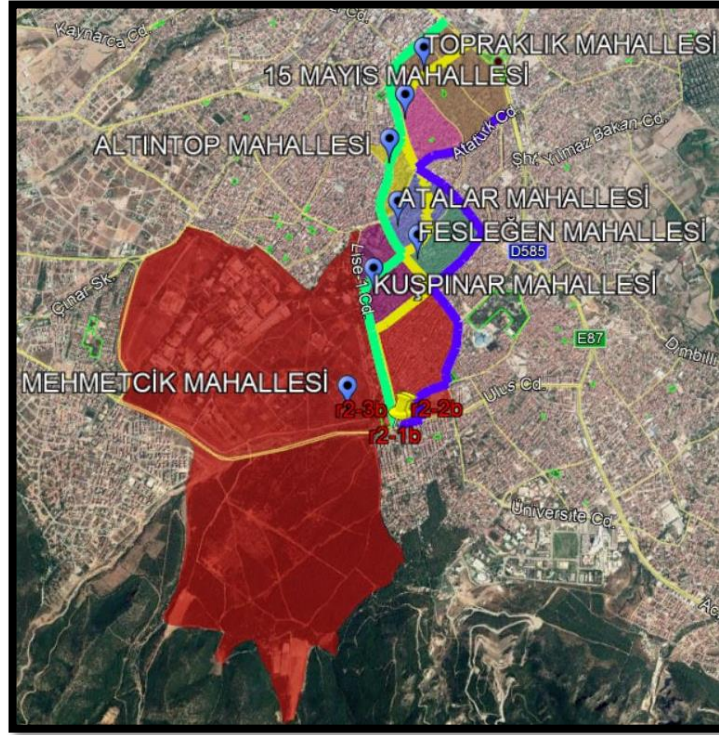
Rota 2 üzerinde 1. alternatif güzergâh; Denizli Açık Hava Tiyatrosu'nun önündeki Ulus Caddesi ve Çamlık Bulvarı'nın kesiştiği noktada başlangıcı belirlenmiştir. Lise 1 Caddesi'nden Emek Caddesine kıvrılıp Kıbrıs Şehitler Caddesi ile kesiştiği noktadan ilerlenmiş ve Denizli Lisesi'nin önünden geçilmiştir. Çaybaşı Caddesi boyunca devam ederek Candoğan Parkı'ndan yarı yayalaştırılmış yol olan ve üzerinde Gazi İlköğretim Okulu, Merkez Bankası, Maliye, Hükümet Konağı gibi

çeşitli önemli yapıların bulunduğu Gazi Mustafa Kemal Paşa Bulvarı boyunca devam eden ve İzmir Bulvarı'nda sonlanan bir güzergâh belirlenmiştir.

Rota 2 üzerinde 2. alternatif güzergâh; Denizli Açık Hava Tiyatrosu'nun önündeki Ulus Caddesi ve Çamlık Bulvarı'nın kesiştiği noktada başlangıcı belirlenmiştir. Çamlık Bulvarı'nın İnönü Caddesi ile kesiştiği yerden ve İnönü Caddesi'nin de Kıbrıs Şehitleri Caddesi ile kesiştiği noktadan devam edilmiştir. Emek Caddesi'nin 958 sokak ile kesiştiği noktaya kadar ilerlenerek, 958 sokak boyunca devam edilmiş ve sırasıyla 925/1 sokak-884 sokak üzerinden geçilmiştir. Yeni Çınar Cami arkasından İstiklal Caddesi'ne bağlanılmış, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı üzerine geçilmiştir. Gazi İlköğretim Okulu'nun karşısında yer alan Pamukkale Kaymakamlığı'nın yanındaki 554 sokak üzerinden 552 sokağa ilerlenmiştir. Denizli İtfaiyesi'nin önündeki Turan Güneş Caddesi boyunca devam edip Cumhuriyet Lisesi ile Denizli Otobüs Terminali'nin arasından geçerek İzmir Bulvarı'nda son bulan bir güzergâh belirlenmiştir.

Rota 2 üzerinde 3. alternatif güzergâh; Denizli Açık Hava Tiyatrosu'nun önünde ki Ulus Caddesi ve Çamlık Bulvarı'nın kesiştiği noktadan başlanmıştır. Ulus Caddesi üzerinden Almelo Caddesi'ne bağlanıp Emsan İlköğretim ile Forum Çamlık AVM arasından İncilipınar Caddesi'ne geçilmiştir. Demokrasi Meydanı'ndan dönerek Zübeyde Hanım Caddesi boyunca ilerleyip Kıbrıs Şehitleri Caddesi'ne bağlanılmıştır. İnönü Caddesi kesişiminden İnönü Caddesi'ne geçip İstiklal Caddesi boyunca ilerlenmiştir. 15 Temmuz Delikliçınar Şehitler Meydanı'ndan Atatürk Caddesi boyunca giden ve İzmir Bulvarı'nda sonlanan bir güzergâh belirlenmiştir.

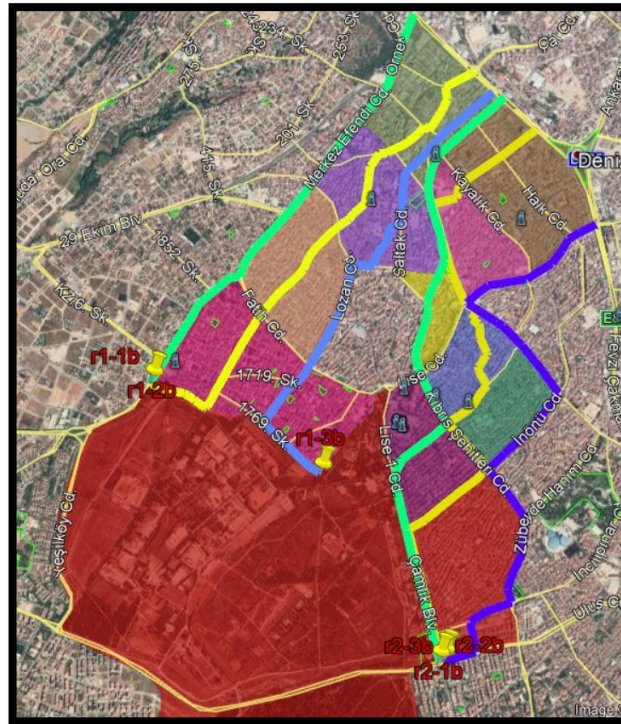
Rota 2 üzerinde belirlenen 3 güzergâh Şekil 4.16'da gösterilmektedir. Rota 2'de 1. alternatif güzergâh yeşil renk, Rota 2'de 2. Alternatif güzergâh sarı renk, Rota 2'de 3. alternatif güzergâh mavi renk ile tanımlanmıştır.



Şekil 4. 16: Rota 2' de belirlenen 3 alternatif güzergâh

Kaynak: Google –Earth 2020 yılı uydu görüntüsü esas alınarak hazırlanmıştır

İki rota üzerinde seçilen güzergâhlar şekil 4.17'de gösterilmektedir.



Şekil 4. 17: Rota 1 ve rota 2' de belirlenen alternatif güzergâhların birlikte gösterimi

Kaynak: Google –Earth 2020 yılı uydu görüntüsü esas alınarak hazırlanmıştır

Belirlenen alternatif güzergâhlar linklere ayrılarak, tek tek olması gereken kriterler doğrultusunda analiz edilerek, her kriterin olumlu ya da olumsuz etkisine göre -2 ile 5 aralığında katsayı atanarak her 2 rotada en uygun güzergâh belirlenmiştir.

Yol genişlikleri metre cinsinden ele alınmış ve katsayı değeri 1 olarak belirlenmiştir. Motorlu araç trafiğiyle kesişme sayısı belirlenmiş ve katsayı değeri -2 olarak ele alınmıştır. Her linkte kırmızı ışık varlığı not edilmiş ve katsayı değeri -1 olarak belirlenmiştir. Meydan yaya hareketinin en aktif olduğu yer olması ve yaya hareketinin her özelliğini çokça barındırmasından seçilen güzergâhlardaki meydan kesişmeleri belirlenmiş ve katsayı değeri olarak 5 alınmıştır. Yeşil doku varlığı yol boyunca kontrol edilmiş ve yoğunluk derecesine göre 0 ile 3 arasında değer verilerek tanımlanmıştır ve katsayı değeri 5 olarak alınmıştır. Yeşil alan park sayısı insanların ara ara dinlenmek ve mola vermek için ihtiyaç duyabildiği bir yer olmasından yaya aksları üzerindeki etkisinden dolayı güzergâh üzerindeki sayıları tespit edilmiş ve katsayı değeri 5 olarak alınmıştır. Alışveriş mekanı içeren mekanların yoğunluğuna göre 0 ile 3 arasında değer verilip katsayı değeri 4 olarak alınmıştır. Hastane eczane varlığı da yoğunluk derecesine göre 0 ile 3 arasında değerlendirilmiş ve katsayı değeri 4 olarak alınmıştır. Güzergâhların çevresindeki okulların olması ya da olmamasına göre ve sayısına oranla 0 ile 3 arasında değerler verilmiş ve katsayı değeri 4 alınmıştır. Işıklıdırmanın da yeterli düzeyde olması ve ideal olan ışıklandırmanın olması değerlendirilmiş olup 1 ile 3 arasında değerlerle ifade edilerek katsayı değer 2 olarak alınmıştır. Toplu taşıma geçen linklere 1 geçmeyen linklere 0 değeri verilmiş ve katsayısı 3 olarak ele alınmıştır. Önceden yayalaştırma yapılan linkler günümüzde de aktif kullanımı söz konusu olmasından dolayı tespitleri yapıp katsayı değeri 5 olarak ele alınmıştır. Kültürel etkinlik içeren linkler tespit edilmiş ve katsayı değeri 5 olarak atanmıştır. Heykel, çeşme, sokak mobilyası içeren linkler de tanımlanmış ve katsayı değeri 5 ile değerlendirilmiştir (Tablo 4.2).

	yol genişlikleri (ortalama) (metre)	motorlu araç trafiği için kesişme (kavşak) sayısı	kırmızı ışık mevcutluğu	meşin alan kesişme	yeşil doku varlığı (yol üzerinde) (0<1<2<3)	yeşil alan park sayısı	alışveriş mekanı içirme (0<1<2<3)	hastahane eczane varlığı (0<1<2<3)	okul yolu varlığı (0<1<2<3)	ışıklandırma yeterlilik düzeyi (1<2<3)	toplu taşıma geçen aksların varlığı(0<1)	yayalaştırılmış ve ya kısmen yayalaştırılmış yolların varlığı	yol işaret ve levhaların yeterlilik düzeyi (0<1<2<3)	kültürel etkinliklerin sergilendiği mekanların varlığı	heykel çeşme ve sokak mobilyalarının varlığı
değerlendirme kat sayısı (-2 ile +5 aralığı)	1	-2	-1	5	5	5	4	4	4	2	3	5	3	5	5

Tablo 4. 2: Güzergâhların değerlendirme kriterleri ve atanan katsayıları

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Güzergah Seçenekleri (rota 1 üzerinde)	Güzergah uzunlukları (metre)	Güzergah üzerindeki ara linkler	yol genişlikleri (ortalama) (metre)	motorlu araç trafiği için kesişme (kavşak) sayısı	kırmızı ışık mevcudluğu	meydan ile kesişme	yeşil doku varlığı (yol üzerinde) (0<1<2<3)	yeşil alan park sayısı	alış veriş mekanı içerme (0<1<2<3)	hastahane ezcane varlığı (0<1<2<3)	okul yolu varlığı (0<1<2<3)	çıklandırma yeterlilik düzeyi (1<2<3)	toplu taşıma geçen aksların varlığı(0<1)	yayalaştırılmış ve ya kısmen yayalaştırılmış yolların varlığı	yol işaret ve levhaların yeterlilik düzeyi (0<1<2<3)	kültürel etkinliklerin sergilenildiği mekanların varlığı	heykel çeşme ve sokak mobilyalarının varlığı	güzergahların sonuç değerlendirilmesi
1. seçenek güzergah	3.240	Kazım Kaynak Caddesi	14	26	2	0	0	2	1	0	1	2	1	0	2	0	0	128
		Fatih Caddesi 1. kısım(akkonak parkı-29 Ekim Bulvarı)	15	12	1	0	1	1	1	1	0	2	1	0	2	0	0	
		Fatih Caddesi 2. kısım(29 Ekim Blv.-Kazım Kaynak lisesi)	25	5	1	0	2	0	1	0	2	2	1	0	2	0	0	
		Merkezefendi Caddesi	28	18	2	0	1	2	1	3	0	2	1	0	2	0	0	
		Örnek Caddesi	14	7	1	0	0	0	1	0	0	2	1	0	2	0	0	
		146. Sokak	20	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	
toplam			116	73	7	0	4	5	4	3	12	5	0	11	0	0		
çarpın katsayısı			1	-2	-1	5	5	4	4	2	3	5	3	5	5	5		
parametre toplamı			116	-146	-7	0	20	25	20	16	12	24	15	0	33	0	0	
2. seçenek güzergah	3.630	Yeşilköy Caddesi (Karaman)	10	29	2	0	2	1	0	0	1	2	1	0	2	0	0	65
		Yeşilköy Caddesi (Akkonak)	12	23	1	0	0	0	1	0	1	2	1	0	2	0	0	
		Yeşilköy Caddesi (Sırapapılar)	12	20	0	0	0	0	1	0	3	2	1	0	2	0	0	
		Selçuk Caddesi	13	8	1	1	1	0	2	2	0	2	1	0	2	0	0	
		Sarayköy Caddesi	13	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0	
		Demirciler Caddesi	10	8	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	2	0	0	
505. Sokak	9	5	2	0	0	0	2	0	0	2	1	0	2	0	0			
toplam			79	95	6	1	3	1	11	2	5	14	5	0	14	0	0	
çarpın katsayısı			1	-2	-1	5	5	4	4	4	2	3	5	3	5	5		
parametre toplamı			79	-190	-6	5	15	5	44	8	20	28	15	0	42	0	0	
3. seçenek güzergah	3.550	1490/4. Sokak	9	2	0	0	3	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	148
		1769. Sokak	12	5	0	0	3	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	
		1718. Sokak	12	15	1	0	0	1	1	0	0	2	0	0	2	0	0	
		Lozan Caddesi	17	22	1	0	0	0	1	0	1	2	1	0	2	0	0	
		Mimar Sinan Caddesi	17	3	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	2	0	0	
		1531. Sokak	9	6	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	
		1526. Sokak	9	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	
		Saltak Caddesi	19	13	1	0	1	0	2	2	2	2	1	0	2	0	0	
2. Ticari Yol	17	12	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	2	0	0			
toplam			121	80	3	0	7	1	8	2	7	14	3	0	15	0	0	
çarpın katsayısı			1	-2	-1	5	5	4	4	4	2	3	5	3	5	5		
parametre toplamı			121	-160	-3	0	35	5	32	8	28	28	9	0	45	0	0	

Tablo 4. 3: Rota 1 üzerindeki güzergâhların belirlenen kriter ve atanan katsayılar ile yapılan değerlendirme tablosu

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Güzergah Seçenekleri (rota 2 üzerinde)	Güzergah uzunlukları (metre)	Güzergah üzerindeki ara linkler	yol genişlikleri (ortalama) (metre)	motorlu araç trafiği için kesime (kavak) sayısı	kırmızı ışık mevcudluğu	meydan ile kesime	yeşil doku varlığı (yol üzerinde) (0<1<2<3)	yeşil alan park sayısı	alışveriş mekanı (0<1<2<3)	hastahane eczane varlığı (0<1<2<3)	okul yolu varlığı (0<1<2<3)	işiklandırma yeterlilik düzeyi (1<2<3)	toplu taşıma geçim aklarının varlığı(0<1)	yaşayabilirliği ve yolların varlığı	yol işaret ve levhaların yeterlilik düzeyi (0<1<2<3)	kültürel etkinliklerin sergilenliği mekanların varlığı	heykel çeşme ve sokak mobilyalarının varlığı	güzergahların sonuç değerlendirilmesi
1. seçenek güzergah	4.480	Çamlık Bulvarı	25	15	3	0	3	1	1	0	1	3	1	0	2	0	0	177
		Lise 1 Caddesi	19	8	1	0	3	0	1	0	0	1	1	0	2	0	0	
		Emek Caddesi	17	10	1	0	1	1	1	0	0	2	1	0	2	0	0	
		Kıbrıs Şehitleri Caddesi	19	12	1	0	1	0	2	0	1	2	1	0	2	0	0	
		Çaybaşı Caddesi	18	26	0	0	0	3	2	1	0	2	1	0	2	0	0	
		Gazi Mustafa Kemal Bulvarı	25	21	4	0	2	3	3	1	1	3	1	1	3	1	1	
toplam			123	92	10	0	10	8	10	2	3	13	6	1	13	1	1	
çarpan katsayısı			1	-2	-1	5	5	5	4	4	4	2	3	5	3	5	5	
parametre toplamı			123	-184	-10	0	50	40	40	8	12	26	18	5	39	5	5	
2. seçenek güzergah	4.800	Çamlık Bulvarı	25	16	3	0	3	1	1	0	1	3	1	0	2	0	0	311
		İnönü Caddesi	19	15	1	0	1	0	1	1	0	2	1	0	2	0	0	
		Kıbrıs Şehitleri Caddesi	19	13	1	0	1	0	1	1	0	2	1	0	2	0	0	
		Emek Caddesi	17	8	0	0	1	0	1	0	1	1	1	0	2	0	0	
		958. Sokak	7	6	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	
		925/1. Sokak	7	9	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	
		884. Sokak	9	3	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	
		İstiklal Caddesi	24	3	1	0	1	0	2	0	0	2	1	0	2	0	0	
		Gazi Mustafa Kemal Bulvarı	24	17	1	1	3	2	3	1	1	3	1	1	3	1	2	
		554. Sokak	12	2	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	
552. Sokak	7	3	1	0	3	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0		
Turan Güneş Caddesi	20	12	1	0	2	0	2	0	1	2	0	0	2	0	0	0		
toplam			190	107	9	1	21	4	12	3	4	20	6	1	20	1	2	
çarpan katsayısı			1	-2	-1	5	5	5	4	4	4	2	3	5	3	5	5	
parametre toplamı			190	-214	-9	5	105	20	48	12	16	40	18	5	60	5	10	
3. seçenek güzergah	4.550	Ulus Caddesi	35	6	2	0	2	1	1	0	0	2	1	0	2	0	0	255
		Almelo Caddesi	20	5	0	0	2	0	1	0	1	2	0	0	2	0	0	
		İncilipınar Caddesi	20	5	1	0	3	0	3	1	0	3	1	0	2	0	0	
		Zübeyde Hanım Caddesi	20	9	1	0	3	1	1	0	0	2	1	0	2	0	0	
		Kıbrıs Şehitleri Caddesi	20	11	1	0	2	0	2	2	0	2	1	0	2	0	0	
		İnönü Caddesi	19	14	1	0	2	0	1	0	0	2	1	0	2	0	0	
		İstiklal Caddesi	24	29	3	0	3	2	2	1	1	2	1	0	2	0	0	
Atatürk Caddesi	19	30	3	0	3	1	2	1	0	2	1	0	2	0	0			
toplam			177	109	12	0	20	5	13	5	2	17	7	0	16	0	0	
çarpan katsayısı			1	-2	-1	5	5	5	4	4	4	2	3	5	3	5	5	
parametre toplamı			177	-218	-12	0	100	25	52	20	8	34	21	0	48	0	0	

Tablo 4. 4: Rota 2 üzerindeki güzergâhların belirlenen kriter ve atanan katsayılar ile yapılan değerlendirme tablosu

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

2 Rota üzerinde seçilen 3 güzergâhında belirlenen kriter ve atanan katsayılar ile yapılan değerlendirmesinde Tablo 4.3 ve Tablo 4.4 üzerindeki veriler elde edilmiştir. Tablolar incelendiğinde sonuç olarak Rota 1 üzerinde 3. Alternatif güzergâh Rota 2 üzerinde ise 2. alternatif güzergâh en yüksek puanı almıştır. Bu bağlamda hangi güzergâhlar üzerinde öncelikli bir yaya çalışması yapılması gerektiği tespit edilmiş olmuştur.

4.3 Yaya Yollarının Özelliklerinin Geliştirilerek Çekiciliğinin Arttırılması

Yapılan analizler sonucunda Rota 1’de 3. güzergâh, Rota 2’de 2. güzergâh diğerlerine göre ön plana çıkmıştır. Fakat bu güzergâhlar yaya için %100 uygun koşullara sahip değildirler. Öncelikli olarak bu güzergâhların pek çok kısmının yayalaştırılması gerektiği değerlendirilmektedir. Diğerlerine göre öne çıkan anılan bu güzergâhlarda yayalar için daha uygun olan tasarım önerileri/fikirleri üretilmiştir.

Üst ölçekten bakıldığında Denizli ilinin eski yerleşim yerlerinin genel sorunu yerleşmenin çok sık ve yoğun olmasından kaynaklı genel bir sıkışıklık halidir. Şehir merkezlerinde parseller bitişik nizam ve yola sıfır olarak yüksek katlı imarlar ile düzenlenmiştir. Şehir zamanla oldukça sıkışık ve çarpık gelişen bir kente dönüşmüştür. Merkezi bölgelerde kamu kurum ve kuruluşları, hastaneler, eczaneler, kuyumcular, ticarethaneler, bürolar çok yoğun olarak yer almaktadır. Buna bağlı olarak da hareketlilik ve yoğunluk, zorunlu olarak merkezlerde yoğunlaşmaktadır. Bu yoğunluk, gerek trafik sıkışıklığına gerekse gürültü ve hava kirliliğine sebep olmakta ve insanları ruhsal olarak olumsuz yönde etkilemektedir. Bu bölgelerde noktasal düzenlemeler ve müdahaleler probleme bütüncül bir çözüm getirememektedir. Bu nedenle bu bölgelerde alt ölçekte parçacıl müdahaleler yerine üst ölçekte bütüncül bir planlama gerektirmektedir.

Bu bölgelerde kentsel dönüşümlerin yapılmalı, imar mevzuatına göre parseller revize edilmeli, yoğunluğu az olan yeni düzenlemelerle iyileştirmelerin yapılması gibi yeni planlama araçlarına ihtiyaç vardır. Yolların genişlikleri bazı noktalarda attırılmalı, park bahçe ve ortak alan kullanımlarına yönelik parseller daha fazla ayrılmalıdır. Yaya öncelikli mekanlar tasarlanmalı ve toplu taşıma ile entegre

yaya ve bisiklet mekanları oluşturulmalıdır. Trafikte en büyük problem olan otopark problemi etkin bir otopark planlaması ve yönetim stratejileri ile giderilmelidir.

Sadece yaya yollarının çekiciliğinin artırılması yaya yollarına türler arası geçiş konusunda tek seçenek olamaz. Yukarıda anlatılan tarzda kentsel yaşam ritmini yeniden düzenleyecek ve niteliğini arttıracak uygulamalar anılan geçişi hızlandıracak ve güçlendirecektir.

Her link detaylıca analiz edilmeden önce bir müdahale sistemi geliştirilmiştir. Aslında her müdahale bunlardan birisine girmektedir (Şekil 4.18). Hangi müdahale olacağı alanda gözlemlerle, eksikliklerine bakarak ve ihtiyaçlar tespit ederek müdahale biçimi kategorisine karar verilmiştir.

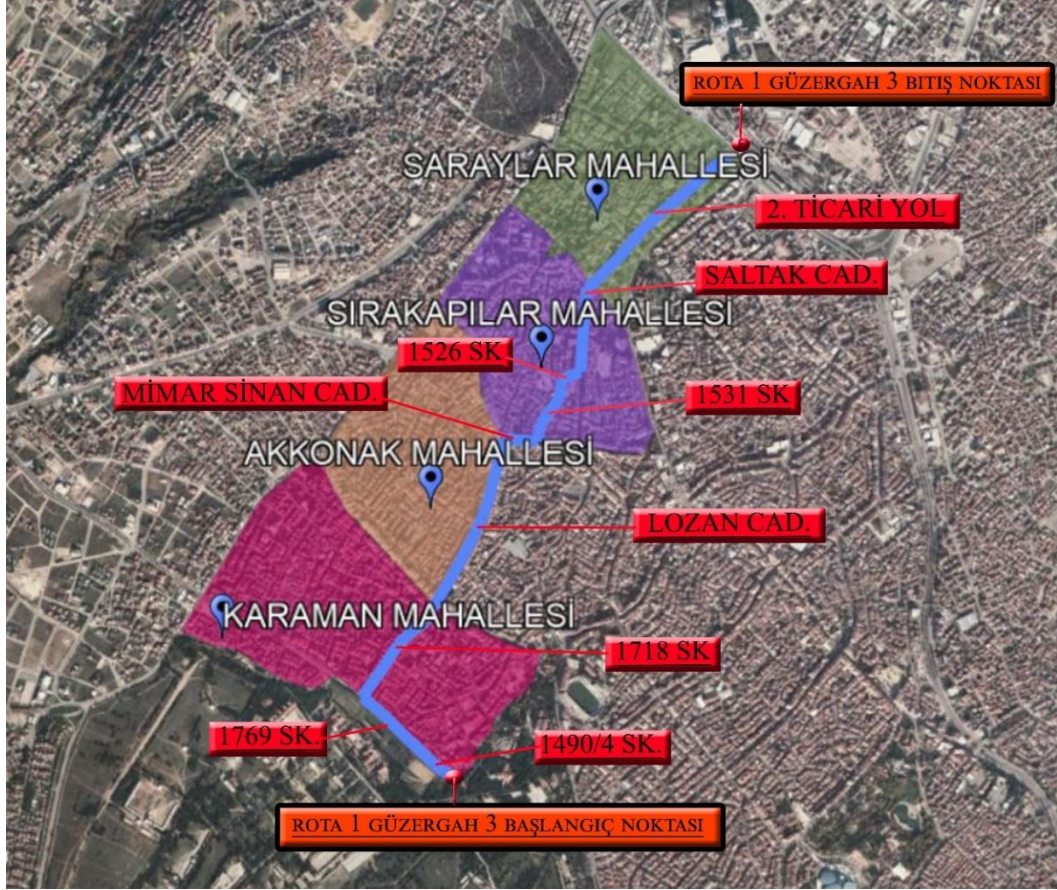
MÜDAHALE SİSTEMİ	
Müdahale Biçimi Kategorisi	Açıklama
estetik iyileştirme	güzel olana daha itibar ettiren estetik kaygı hissi, insanı kendisine daha çok çeker. Bu nedenle fonksiyonun ötesinde estetik kaygı ile tasarımlar gerçekleştirildiğinde daha fazla insan çekecektir.
rekreasyon iyileştirme	rekreasyon alanları; eğlence, dinlenme, piknik ihtiyaçlarının karşılanabileceği lokanta, kahvehane, çay bahçesi, büfe, otopark gibi kullanımlar ile, tenis, yüzme, mini golf, otokros gibi sportif faaliyetlerin yer alabileceği alanlardır. Tez kapsamında linklerde hiç olmayan bu alanların yer yer eklenmesi yada var olanlarının daha kullanılabilir hale getirilmesi önerilmiştir.
fonksiyon iyileştirme	bir şeyin iş görme yetisinin artırılması olarak ele alınmıştır.
konfor seviyesi arttırma	yaşamayı zahmetsiz kılan şey, kolaylık anlamına gelen konforu arttırdığımızda insanlar bu yollarda yürümekten usanç duymayacaklardır.

Şekil 4. 18: Müdahale sistemi

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.3.1 Rota 1 Üzerinde Seçilen 3. Güzergâhın Değerlendirilmesi

Karaman Mahallesi'nin 1490/4 sokağından başlayan ve Saraylar Mahallesi'nin 2. Ticari Yol'un İzmir Bulvarı ile kesiştiği noktada bitmektedir (Şekil 4.19).



Şekil 4. 19: Rota 1 Güzergâh 3 Linkleri

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2020

Diğer güzergâhlarla karşılaştırıldığında ön plana çıkaran sebepler genel olarak incelendiğinde, yol genişlikleri ortalamasının daha fazla, kırmızı ışık içeren kavşakların daha az, yeşil doku varlığının oransal olarak fazla, çevresinde okul yolu varlığının daha etkin olduğu ve alışveriş mekanlarının da diğer alternatiflere göre kısmen iyi olduğu tespit edilmiştir. Rota 1 üzerinde seçilen 3. Güzergâh, her sokak bir link olarak ayrılıp aşağıda başlıklar altında değerlendirilmiştir.

4.3.1.1 1490/4 Sokak

Rota 1, 3. Güzergâh başlangıç noktası Şekil 4.20’de tanımlanmıştır.



Şekil 4. 20: 1490/4 Sokağın vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2020

Öncelikle 1490/4 Sokakta hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.21). Bunlar estetik iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

	linkler	müdahale biçimi katagorisi			
		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 1 g 3	1490/4 Sokak				

Şekil 4. 21: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

1490/4 Sokak incelendiğinde, sokağın başladığı noktada çocuklar için oluşturulmuş bir park alanı mevcuttur (Şekil 4.22).



Şekil 4. 22: 1490/4 Sokak başlangıcındaki çocuk parkı alanı

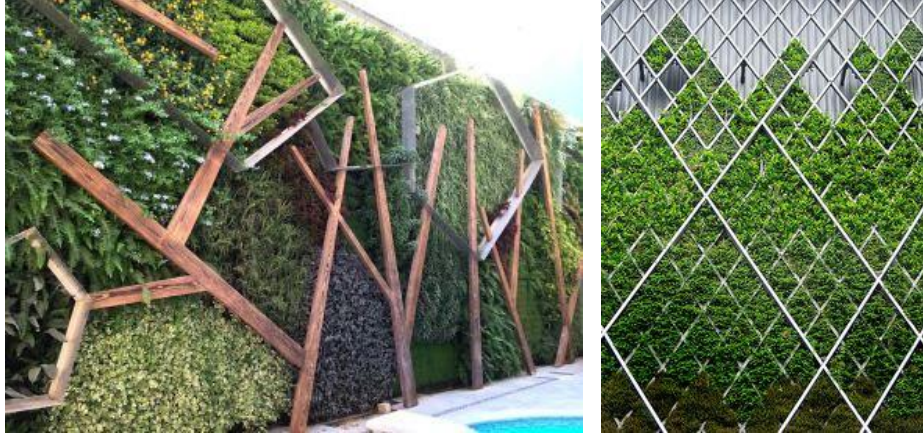
***Kaynak:** Akbaş Arşivi 2020*



Şekil 4. 23: 1490/4 Sokağa bakış

***Kaynak:** Akbaş Arşivi 2020*

1490/4 sokak askeri alana paralel bir yol olmasından dolayı bir yerden bir yere geçiş için kullanılan aktif bir sokak değildir. Sadece burada yaşayan insanların evlerine ulaşmak için veya çocukların park alanına geçmek için kullandıkları görece olarak küçük bir sokaktır. Sokağa Şekil 4.23’de baktığımız açı ile bakıldığında sol tarafta askeri alan ile bu bölgeyi ayıran bir kanal hattı mevcuttur. Güvenlik sağlamak amacı ile kanal hattı tel çerçeve ile kapatılarak, düşmeler ve kazalar önlenmiştir. Burada bu görünümün daha çekici hale getirilmesi ve fonksiyon olarak da iyileştirilmesi önerilmektedir (Şekil 4.24).



Şekil 4. 24: Bölücü Elemanlar

Kaynak: URL 47 – URL 48

Canlı bitkiler ile daha doğal ve samimi bir ortam oluşturularak, göze hitap eden ve yine güvenlik unsurunu taşıyan ayırt edicilerle doğal ve ferah bir ortam oluşturulabilir. Şekil 4.24’de ki gibi uygulamaların yapılmasının verimli sonuçlar yaratacağı değerlendirilmektedir

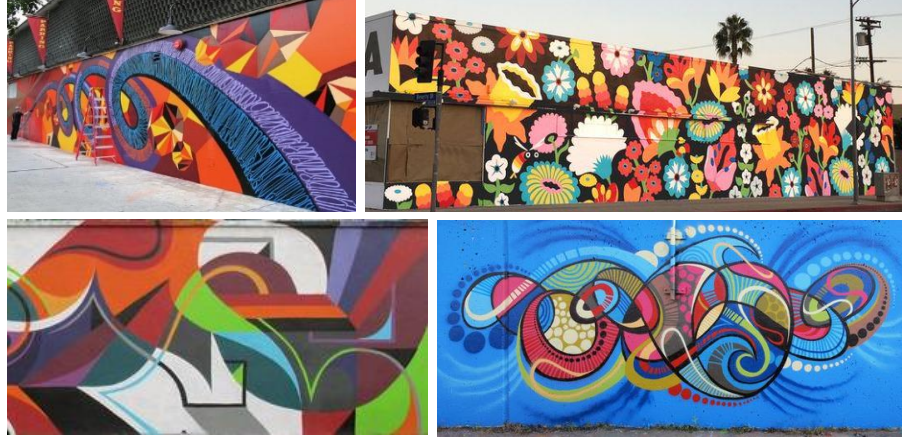
Yoldaki döşeme farklılıkları negatif bir etki yaratmaktadır. Bu durumu tek çeşit malzemeyle çözümlmek daha sağlıklı olacaktır. Burası yaya ağırlıklı bir kullanıma hitap ettiği ve çocuk park alanına gittiği için buradaki yer döşemesini eğlenceli hale getirebilecek belediyeyi de yapım ve maliyet aşamasında idareye yük oluşturmayacak düzenlemelerle iyileştirilebilir (Şekil 4.25).



Şekil 4. 25: Döşeme İyileştirme

Kaynak: URL 49 - URL 50

Ayrıca sokağın sağında kalan bir taşınmazla ait bahçe duvarında da görsel iyileştirmeler yapılarak sokağın görünümüne canlılık katılabilir (Şekil 4.26). Şekil 4.26’da tanımlanan şekiller tasarıma ilham vermesi açısından örnek olarak verilmiştir.



Şekil 4. 26: Görünümüne zenginlik ve canlılık katacak duvar örnekleri

Kaynak: URL 51 – URL 52 – URL 53- URL 54

1490/4 sokak linkinde genel bir değerlendirme yapıldığında, 1490/4 sokak çok dar ve bir geçiş noktası değildir. Bu nedenle 1490/4 sokak sadece yaya geçişi için düzenlenip araçların girişi engellenerek tam bir yayalaştırma sağlanabilir. Ayrıca olumsuz hava koşullarından korunmak, aydınlatma sağlamak ve yaya aksını tanımlamak için sokak üstünde Şekil 4.27’de örneklendirildiği gibi düzenleme sağlanabilir.



Şekil 4. 27: Üst örtü örnekleri

Kaynak: URL 93 – URL 94

1490/4 sokak şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.28).

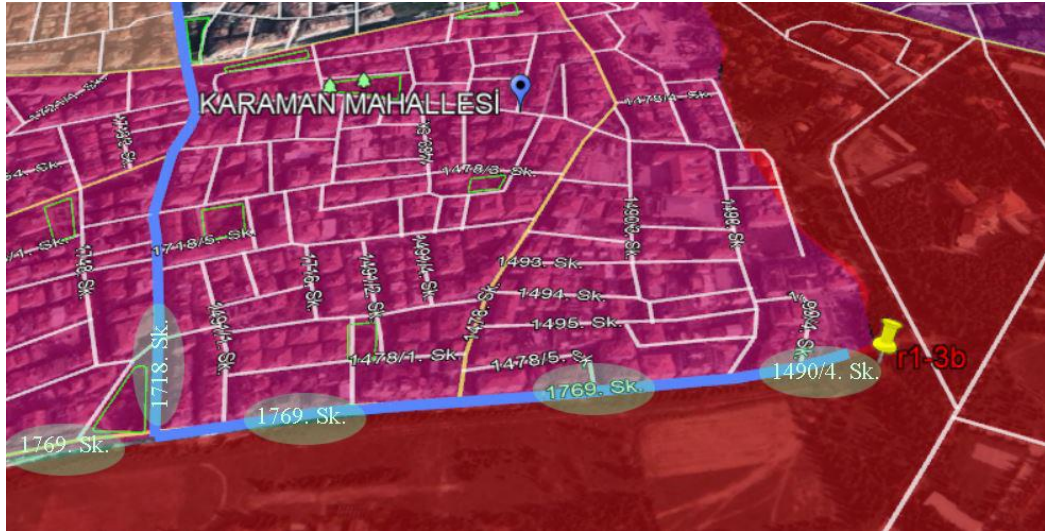


Şekil 4. 28: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.3.1.2 1769 Sokak

1769 sokak 1490/4 sokağın devamıdır. Güzergâh 1769 sokağının belirli bir noktasından sonra 1718 sokak ile kesiştiği yerden ilerlemektedir (Şekil 4.29).



Şekil 4. 29: Rota 1 güzergâh 3 üzerindeki başlangıç sokağı ve sonrasındaki sokak konumları

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2020

Öncelikle 1769 Sokakta hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.30). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi artırma
r 1 g 3	1769 Sokak				

Şekil 4. 30: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

1769 Sokak, 1490/4’de var olan tel çitlerin devamlılığını içermektedir. Tel çitlerin önünde bir kaldırım ve kaldırımda belirli aralıklarla mevcut ağaçlar yer almaktadır (Şekil 4.31). Yolun sağında mevcut binaların önünde kaldırım ve kaldırımla yol arasında tanımlanmış bir otopark alanı mevcuttur (Şekil 4.32). Araç yolu yine 1490/4’te olduğu gibi askeri alanın sürekliliği kesmesinden kaynaklı sadece 1490/4 sokak üzerinde oturanların gelebildiği bir sokak olmaktadır.



Şekil 4. 31: 1769. Sokaktan görünüm

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020



Şekil 4. 32: 1769. Sokaktan başka bir görünüm

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

1769 sokak için öneriler yapılmıştır. Öncelikle aydınlatma sistemi güneş enerjisi sistemi ile entegre çalışmalı ve ayrıca estetik açıdan daha nitelikli biçime sahip olmalıdır (Şekil 4.33). Aydınlatmalar arası elektrik geçişi aydınlatma direkleri arasından geçmek yerine yer altından sağlanarak görsel kirlilikten uzak bir tasarım oluşturulabilir.



Şekil 4. 33: Sokak aydınlatma tema önerisi

Kaynak: URL55

Çöp kovaları gelişi güzel ve basit plastik ürünler yerine (Şekil 4.34), çöplerde ayrıştırmaların yapıldığı sokak dokusuyla uyumlu çöp kovaları olmalıdır (Şekil 4.35).



Şekil 4. 34: Görüntü kirliliği yapan çöp kovası

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020



Şekil 4. 35: Öneri atık kutuları

Kaynak: URL 56

Sokak boyunca yaya aksları geniş olacak şekilde askeri alanın önündeki hattın önündeki ağaçlandırmanın artırıldığı bölgede konumlanarak ilerlemelidir. Otopark alanları cep şeklinde binaların önünde tanımlanmalıdır. Burada bulunan tel çitler (Şekil 4.36) yerine sokak 1490/4’te önerilen çit biçiminin bu aks boyunca devam etmesi bütünlüğü sağlayacaktır.



Şekil 4. 36: : Mevcut tel çitler

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Sokakta yaşayan canlıların da unutulmadığı su ve mama kaplarının da içerisinde bulunduğu düzenlemeler yapılmalıdır (Şekil 4.37).



Şekil 4. 37: Sokak canlıları için öneri kent mobilyaları

Kaynak: URL 56

Ayrıca Denizli iline İstanbul'da bulunan martı uygulamasına benzer bir uygulamanın getirilmesi önerilmektedir. Bu uygulamanın hem scooter hem de bisiklet entegreli bir sistem olması büyük bir avantaj sağlayacaktır (Şekil 4.38). Bu uygulamalar sayesinde insanlar kendi araçları yerine yakın mesafelerde yürümeyi ve park et devam et sistemini uygulamayı tercih edeceklerdir. Çok yorulduklarını düşündüklerinde veya ulaşacakları noktanın yürüme mesafesine uzak olduğunu düşündükleri zaman bu tarz uygulamalarında yaya aksları üzerinde olması bir avantaj sağlayacaktır ve yaya hareketleri daha aktif olacaktır.



Şekil 4. 38: Yaya aksları üzerinde scooter ve bisikletlerin anlık kullanılabildiği sistemlere örnekler

Kaynak: URL 58 – URL 56

1769 sokak çok aktif kullanılmayan ve atıl kalan alanlarında yetişkinlerin gün içinde ya da akşam mesai bitimlerinden sonra günlük spor aktivitelerini yapabilecekleri alanlar oluşturulabilir (Şekil 4.39).



Şekil 4. 39: Yetişkinler için spor alanları

Kaynak: URL 57

1769 sokak linkinde genel bir değerlendirme yapıldığında, güzergâh başlangıcından güzergâh sonuna gidilirken sağ tarafta aktif kullanılan yapılar mevcuttur. Bu yapıların önünde kaldırım olmadan, şeritlerle ayrılmış araç park alanları düzenlenerek, askeri alan hattının önünde de trafikten yeşil bantlarla ayrılmış büyük bir yaya aksı oluşturulup, yeni bir trafik akışı düzenlenebilir. Bu yaya aksında önceden de belirtildiği gibi, spor alanları dinlenme alanları organize edilerek, doğru bir aydınlatma sistemi ile yaya omurgası oluşturulabilir.

1769 sokak şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.40).



Şekil 4. 40: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.3.1.3 1718 Sokak

1718 sokak, 1769 sokak ile Lozan Caddesi arasında kalmaktadır (Şekil 4.41). Sokak üzerinde Lozan'a doğru hareket edildiğinde 1719 nolu sokak ile kesiştiği yere kadar trafik çok yoğun değildir fakat 1719 nolu sokak ile kesiştiği nokta ile Lozan Caddesi arasında ilk kısma göre daha yoğun bir trafik akışı mevcuttur. Bunun sebebi de 1719 nolu sokağın hem hususi hem de toplu taşıma araçlarının anılan sokağı yoğun olarak kullanmasıdır.



Şekil 4. 41: 1718. Sokağın vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2020

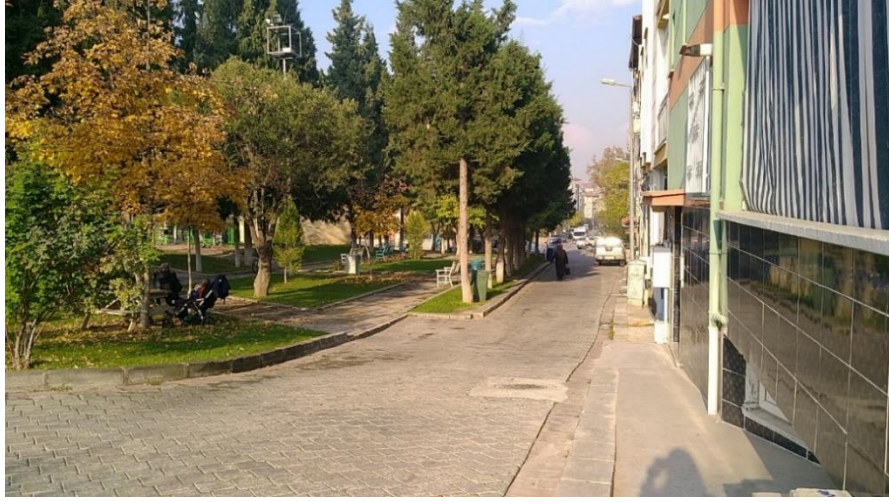
Öncelikle 1718 Sokakta hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.42). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi katagorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 1 g 3	1718 Sokak				

Şekil 4. 42: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

1718 sokakta güzergâh hattı boyunca ilerlediğimizde solda çocuk parkı mevcuttur (Şekil 43).



Şekil 4. 43: 1718 Sokak başlangıcı-solda park alanı

***Kaynak:** Akbaş Arşivi 2020*

Parkın sağı ve solu 1718 nolu sokak olarak geçmekte ve parkın alt tarafında binaların önünde araç otopark alanı mevcuttur (Şekil 4.44).



Şekil 4. 44: Buradaki yaşam alanları için otopark alanı

***Kaynak:** Akbaş Arşivi 2020*

Otopark alanının alt tarafında yolu analiz ettiğimizde yaya akışına uygun bir düzenlemenin olmadığı görülmektedir (Şekil 4.45). Kaldırımlar birbirinden kopuk, araçlar hep yaya alanları üzerinde park etmiş, çöp kutuları yaya yollarında veya ara sokakların ortalarında serbestçe dağılmış vaziyettedir (Şekil 4.46).



Şekil 4. 45: 1718 Sokak mevcut görünüm

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020



Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Şekil 4. 46: 1718 Sokak araçların yaya alanlarına parkı, çöp kovaların sokak ortalarında serbest dağılımı

Elektrik panolarının aydınlatma direklerinin düzensiz konumlanması ve güvenlik tedbirlerinin alınmamış olması tehlike arz etmektedir (Şekil 4.47).



Şekil 4. 47: Yaya aksları üzerinde tehlike arz eden nesnelere

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

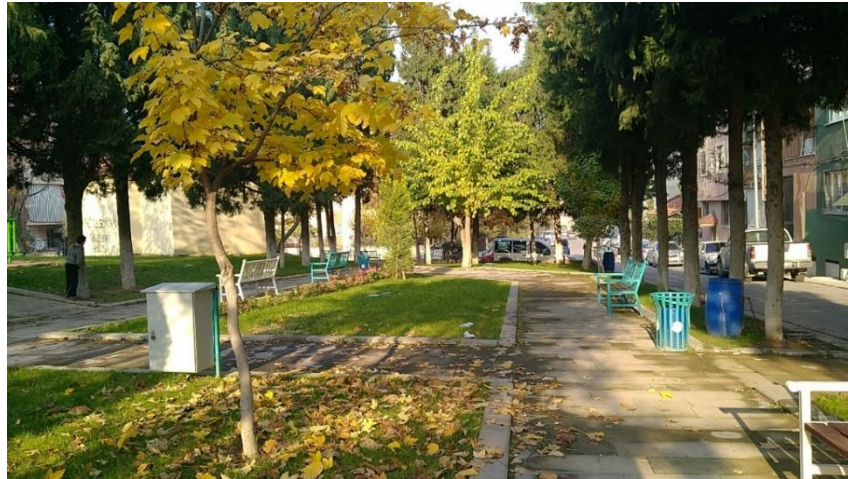
Sokak sonuna doğru Hacı Osman Kepenekoğlu Cami bulunmaktadır (Şekil 4.48). Sokağın sonuna doğru inceleme devam ettirildiğinde yayalar için uygun bir yürüyüş aksının olmadığı, yolların elektrik direkleri ile devamlı kesildiği gözlemlenmektedir.



Şekil 4. 48: Yolun Bitiminde, Köşedeki Hacı Osman Kepenekoğlu Cami

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Sokak genel bir düzenlemeye ihtiyaç duymaktadır. Öncelikle çocuk park alanı tehlike unsuru taşıyan elektrik panolarından arındırılmalı, arındırılmıyorsa da çevresi kent mobilyaları ile izole edilerek, güvenliği sağlanmalıdır (Şekil 4.49). Çocukların koşarken düşme olasılığını minimize etmek adına döşemelerin tek biçimde ve kot farkı olmaksızın düzenlenmesi gerekmektedir (Şekil 4.50).



Şekil 4. 49: Çocuk parkından mevcut görüntü

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020



Şekil 4. 50: Çocuk parkındaki kot farklılıkları

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Çocuk park alanı döşemeler farklı olsa bile kot farkı olmadan düzenlenmelidir. Oyun alanların içinde, hatta oyun elemanlarına entegre biçimde oturma alanları konumlandırılabilir (Şekil 4.51). Bu şekilde küçük çocukların güvenliği açısından ailesinin çocuklarını yakından takip edebilecekleri bir tasarım daha kullanışlı olacaktır. Bu tasarımlar örnek teşkil etmesi amacıyla verilmiştir.



Şekil 4. 51: Çocuk parkları için uygun bir tasarım örneği

Kaynak: URL 59

Cadde boyunca, mevcut ağaçlar korunarak, sık ağaçlandırma yapıp, araçların da park ihtiyaçlarının karşılandığı cep otoparklar düzenlenerek, bu karmaşıklık ortadan kaldırılmalıdır. 1769. sokakta tavsiye edilen aydınlatmalar, atık kutuları, sokak hayvanları için beslenme alanları, scooter & bisiklet uygulaması bu aksta da devam ettirilerek bütünlük sağlanmalıdır. Bu aksta ayrıca yayaaların dinlenmelerini veya çevreyi takip etmelerini sağlayacak ağaç altlarında bank düzenlenmeleri getirilebilir (Şekil 4.52).



Şekil 4. 52: Dinlenme alanları için uygun bir tasarım örneği

Kaynak: URL 95

Ayrıca yüzyılımızın en hassas konularından özel ihtiyaç sahibi bireyler için ulaşım tüm akslarda ön planda olmalıdır. Engelli araçlarının şarj ünitelerinin ve ücretsiz internet paylaşımlarının olduğu banklar da düzenlenerek, sosyal çevrenin konfor düzeyi arttırılmalıdır (Şekil 4.53).



Şekil 4. 53: Sosyal çevreyi olumlu etkileyecek tasarım

Kaynak: URL 60

Sokağın sonuna doğru gelindiğinde caminin altında, kavşağın yanında form olarak küçük olarak nitelendirilebilecek bir yeşil alan mevcuttur (Şekil 4.54). Yeşil alanın yanında bir trafo binası mevcuttur. Bu trafo binası görsel olarak zenginleştirilip (Şekil 4.55), üzerinden sarmaşıklar sarkıtılarak veya bir heykel konularak (Şekil 4.56), önünde herkesin fotoğraf çekilebileceği bir şekil verilip, bu alanın aktif olarak kullanılması sağlanabilir.



Şekil 4. 54: Mevcut alan

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020



Şekil 4. 55: Beton duvarın sosyal hayata daha sıcak bir görüntü vermesini sağlayacak birkaç örnek

Kaynak: URL 61 - URL 62 – URL 63



Şekil 4. 56: Sosyal hayata dinamizm katacak heykellere örnekler

Kaynak: URL 64 – URL 65 – URL 66

1718 sokak linkinde genel bir değerlendirme yapıldığında, çocuk park alanı revize edilmeli, çocuk park alanı ile güzergâhın sağında kalan bina alanı arasında tam yayalaştırma yapılmalı, trafik akışı burada çift yönlüdür. Burada sol tarafta park cepleri düzenlenmeli, sağ taraftan camiye kadar olan kısımda tam bir yaya alanı ve aksı oluşturulmalı, diğer verilen detay düzenlenmeleri sağlanarak, 1718 sokak iyileştirilmelidir.

1718 sokak şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.57).

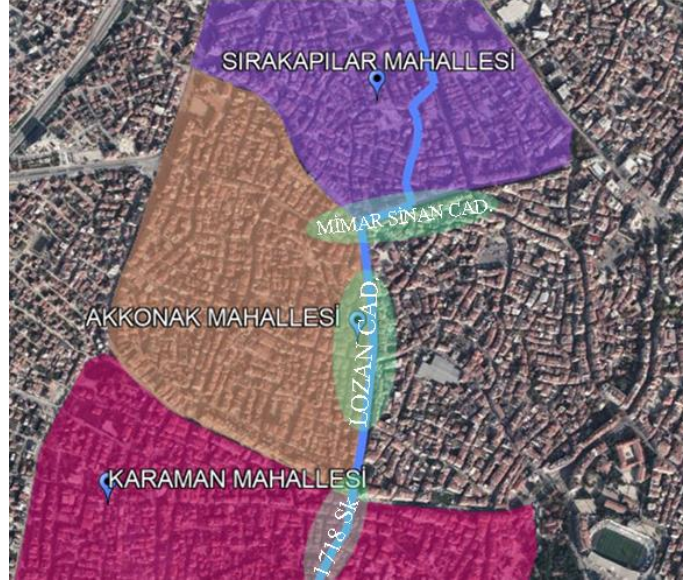


Şekil 4. 57: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.3.1.4 Lozan Caddesi

Lozan Caddesi, 1718 sokak ile Mimar Sinan Caddesi arasında kalmaktadır (Şekil 4.58).



Şekil 4. 58: Lozan Caddesi'nin vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2020

Öncelikle Lozan Caddesi'nde hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.59). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi katagorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 1 g 3	Lozan Caddesi				

Şekil 4. 59: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Bu cadde işlek bir cadde olmakla birlikte 1 tane kırmızı ışık kavşağı olmasına rağmen pek çok ara sokağın kestiği bir caddedir. Bu durum da yaya güvenliği açısından tehlike arz etmektedir. Dolayısı ile öncelikle anılan sorunun önüne geçilmelidir. Ayrıca şehir merkezlerine gittikçe göreceğimiz otopark alan sorunları da bu caddede oldukça yoğundur. Cadde üzerinde veya caddenin ara sokaklarına bağlanan iç kısımlarında otopark alanları tanımlanması buradaki yaya güvenliğini arttırıcı bir etki gösterecektir.

Caddenin başlangıcına baktığımızda sağ tarafında küçük bir park alanı mevcuttur (Şekil 4.60).



Şekil 4. 60: Lozan Caddesi'nin başlangıç noktası

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Caddenin başlangıcında yönlendirme tabelaları, aydınlatma direkleri ve trafik ışıkları konumlandırılmıştır. Yer üstü yangın hidrandı ve elektrik panoları da tam bu kavşak noktasında farklı noktalarda konumlandırılmıştır. Ayrıca sokak hayvanlarının sokaklardaki yaşayış biçimleri de görülmektedir (Şekil 4.61).



Şekil 4. 61: Caddenin başında ki konforsuz yaya alanı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Yaya akslarında yön tabelaları, aydınlatma elemanları, elektrik panoları, su hidrantları gibi elemanlar yaya hareketini engelleyici ve tehlike arz edici olmamalıdır.

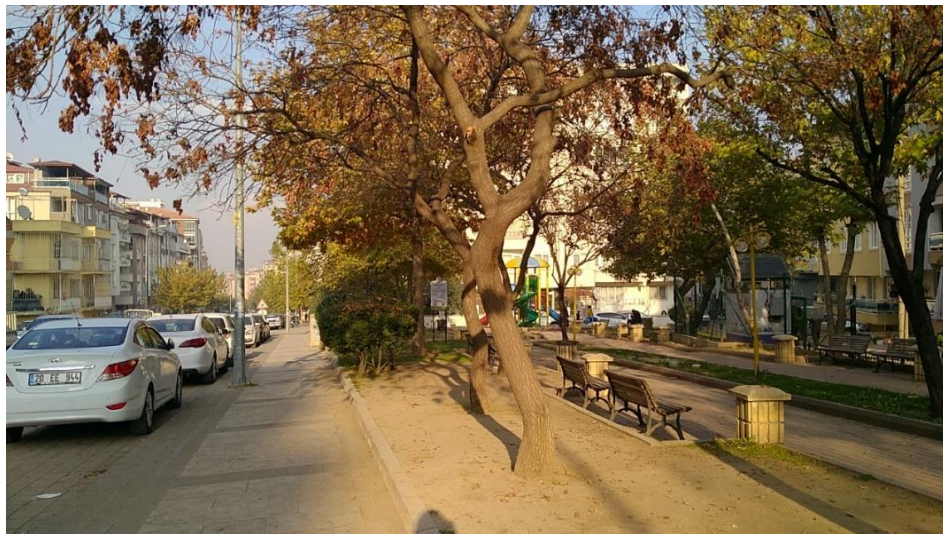
Sağ taraftaki parka bakıldığında her yerin beton olduğunu, kot farkının çok fazla olduğunu, yürüyüş akslarının çok parçalandığını ve köşelerdeki kare beton kütlelerin amaçsız ve gereksiz konumlandığını, çöp kutularının parçalandığının ve yürüyüş alanlarında konumlandırıldığını, ayrıca aydınlatma elemanlarının da çok eskimiş olduğunu görülmektedir (Şekil 4.62).



Şekil 4. 62: Park alanı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Buradaki ağaçların gölge etkisinin çok güzel olduğu ve yayaların dinlenme, insanların muhabbet kurma gibi eylemlerini gerçekleştirebileceği nitelikli bir alan olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 4.63).



Şekil 4. 63: Yaya yürüyüş alanlarının kot farklarıyla parçalanıp konforsuz mevcut düzenlemesi

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Bu parkta nitelikli ve sayıca fazla düzenlemelerin gerektiği değerlendirilmektedir. Öncelikle kaldırım, park alanı ayrımı yükseltilmiş toprak döşeme kaldırılıp, tek kotta çimlenmiş, ortasında yürüyüş akslarının doğal taşlarla sağlandığı, oturma alanlarının düzenlendiği aydınlatma elemanlarının daha güncel ve modern olanlarından sağlandığı daha kullanıma elverişli bir düzenleme yapılmalıdır (Şeki.4.64).



Şekil 4. 64: Bütüncül tasarım örneği

Kaynak: URL 67 – URL 68

Ayrıca sokak hayvanları için beslenme, barınma gibi ihtiyaçlarını karşılayıcı tasarımlarla düzenlemeler yapılmalıdır (Şekil 4.65).



Şekil 4. 65: : Sokak Canlıları İçin Örnek Tasarımlar

Kaynak: URL 69 – URL 70

Halkın sıklıkla kullandığı PTT ve market önleri düzenlemeleri yapılmalı, oralarda araç cep park alanları oluşturulmalı, trafik ve yaya akışını bozucu eylemlerin gerçekleşmesi engellenmelidir (Şekil 4.66). Bu sayede gün içinde oluşan azaltılmış olacaktır.



Şekil 4. 66: Çok sık uğranan cadde üzerindeki PTT örneği

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Caddenin eski ve kırsal görüntüsüne sebep olan eski yapıların, kentsel dönüşüme dahil edilmesi hızlandırılmalıdır (Şekil 4.67).



Şekil 4. 67: Cadde üzerindeki eski yapıların sokak dokusuna olumsuz etkisi

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Caddede yaya aksları bölünmeden bir yaya sürekliliği oluşturulmalı, taşınmazların parsel sınırları gelişi güzel taş bloklarla sınırlandırılmak yerine tehlike arz etmeyecek şekilde düzenlenmesi sağlanmalıdır (Şekil 4.68).



Şekil 4. 68: Parsel sınırları net olmayan mekanlar

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Çocuk park alanları daha öncede tanımladığımız gibi, tek kotta, ailelerin de park içinde bulunabilecekleri, aydınlatmaların sağlandığı bir düzenlemeyle oluşturulmalıdır (Şekil 4.65).



Şekil 4. 69: Çocuk oyun alanı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Yaya konforu için, caddenin iki tarafında da ağaçlandırma arttırılmalı (Şekil 4.70), araç aksı ile yaya aksı kaldırımlarla değil yeşil bölücü bantla birbirinden ayrılmalıdır. Özel gereksinimli bireyler için ulaşım caddenin her yerinde sağlanmalıdır.



Şekil 4. 70: Cadde üzerindeki mevcut ağaç yapılanması

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Toplu taşıma durakları (Şekil 4.71) iklim şartlarının olumsuz etkilerinden koruyabilen ve toplu taşımaları beklerken insanların elektronik aletlerini şarj edebilecekleri, ücretsiz internet sağlayabilecekleri daha çağımıza uygun düzenlemelerden oluşmalıdır (Şekil 4.72).



Şekil 4. 71: Mevcut toplu taşıma durakları

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020



Şekil 4. 72: Tasarım toplu taşıma durak örnekleri

Kaynak: URL 71 – URL 72

Caddenin bitimine doğru sol tarafta yeşil bir alan bırakılmıştır (Şekil 4.73).



Şekil 4. 73: Mevcut park alanları

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Bu park alanı, yaya kaldırımıyla bir bütün hale getirilerek yaya alanı daha fazla oluşturulmalı ve kot farkı olmadan düzenlenmeli, küçük bir cafe konumlandırılıp, insanların burada dinlenip sohbet edebilecekleri mekanlar düzenlenmeli, aydınlatılması gözü yormayacak ve gece de aktif kullanımı sağlayacak şekilde düzenlenerek, hayata karıştırılmalıdır (Şekil 4.74).



Şekil 4. 74: Yaya aksında uygulanabilecek küçük kafe tasarımlarına örnek

Kaynak: URL 96 – URL 97

Parkın hemen altında yolların kesiştiği üçgen bir kaldırım mevcuttur (Şekil 4.75).



Şekil 4. 75: Mevcut yol ayrımı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Bu alan yoldan görsel algı oluşturularak kopartılmalı, ortasında da çeşitli su öğeleriyle canlandırılıp, eğlenceli bir mekan haline getirilmeli, çeşitli hayvanların yaşamlarını da olumlu yönde etkileyecek trafiği tehlikeye atmayacak, tasarımlar getirilmelidir. (Şekil 4.76). Şekiller tasarıma ilham vermek amacıyla örneklendirilmiştir.



Şekil 4. 76: Su öğesi ile alanın görsel zenginliğinin ve canlılığının artırılması

Kaynak: URL 73 – URL 74 – URL 75 – URL 76 – URL 77

Lozan Caddesi linkinde genel bir değerlendirme yapıldığında, kaldırımla ayrılan değil, yeşil dokuyla trafikten ayrılan, bol ağaçlandırılmış, yaya aksını bölmeyen, kot farkları oluşturulmamış, görsel algının zenginleştirilmiş, tehlike içeren unsurların ortadan kaldırıldığı, caddeye canlılık katacak tasarım öğeleriyle hayata renk katıldığı bir yaya aksı oluşturulabilir. Yayanın aksının sürekliliği için 1718 nolu sokağın sağından gelecek bir yaya koridorunun da burada devam etmesi ve Lozan Caddesinin başlangıcında sağ tarafta olan parkın da aktif kullanıma dahil edilebilmesi adına, yaya koridoru bu caddenin sağından akarak devam etmelidir. Caddenin sonlarına doğru sol tarafta kalan parkın da kullanıma dahil edilebilmesi adına sağdan sola doğru yayaların güvenle geçebilmesi için trafik işareleriyle tanımlanıp, trafik akışını yavaşlatıcı öğelerle yaya koridoru bir parça sol tarafa doğru genişletilmelidir.

Lozan Caddesi şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.77).



Şekil 4. 77: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görşelleştirme 2020

4.3.1.5 Mimar Sinan Caddesi

Mimar Sinan Caddesi, Lozan Caddesi ile 1531 Sokak arasında kalmaktadır (Şekil 4.78).



Şekil 4. 78: Mimar Sinan Caddesi'nin vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2020

Öncelikle Mimar Sinan Caddesi'nde hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.79). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi katagorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 1 g 3	Mimar Sinan Caddesi				

Şekil 4. 79: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Mimar Sinan Caddesi Aktif kullanımı olan bir caddedir. Fakat yaya aksı bu cadde üzerinde az bir sürekliliğe sahiptir. Bu caddenin genişliği yaya aksı düzenlemesine elverişlidir (Şekil 4.80). Anılan caddede yaya aksı sol tarafta düzenlenerek, yoldan yeşil bir bantla ayrılmalıdır. Bu caddede Rota 1 Güzergâh 3 üzerindeki yaya aksı ile bütünlüğü sağlanması adına önceki sokak ve caddelerde uygulanan yaklaşımlar uygulanarak tasarım bütünlüğü oluşturulmalıdır. Ayrıca caddeler üzerindeki tabela boyutları da tek düzen halinde uygulandığında görsel bütünlük de sağlanacaktır.



Şekil 4. 80: Mimar Sinan Caddesi'nden Görüntü

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Mimar Sinan Caddesi şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.81).



Şekil 4. 81: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.3.1.6 1531 ve 1526 Sokak

1531 ve 1526. Sokak, Mimar Sinan Caddesi ile Saltak Caddesi arasında kalmaktadır (Şekil 4.82).



Şekil 4. 82: 1531 ve 1526. Sokaklarının vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2020

Öncelikle 1531 ve 1526 Sokaklarda hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.83). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirme, konfor seviyesi arttırma.

		müdahale biçimi katagorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 1 g 3	1531 ve 1526 Sokak				

Şekil 4. 83: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Yerinde gözlem ve deneyimlerde; yayaların 1531 ve 1526 sokakları tercih etme sebepleri, hem trafikten uzak hem de daha kısa mesafe olmasıdır.

Ayrıca trafik ışıklarına yakalanmak istemeyen sürücülerin ve araçlarını park etmek isteyenlerin bu sokakları sıklıkla kullandığı gözlemlenmiştir (Şekil 4.84).



Şekil 4. 84: Sokak başlangıcından bir görüntü

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Yürünecek mekânlar araçların park yeri problemi sebebiyle yine kullanılamamaktadır (Şekil 4.85).



Şekil 4. 85: Yaya hareketini büyük miktarda kısıtlayan mevcut durum

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Bu iki sokak Şekil 4.86'dan de görüleceği üzere çok dar bir alandan oluşmaktadır.



Şekil 4. 86: 1531. Sokaktan bir görüntü

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Ulaşım türlerinden yaya ulaşımına geçiş hedeflenmesinden dolayı 1531. Sokakta yaya kullanımına en uygun biçimde düzenlenmesi sağlıklı olacaktır. Otopark problemi 1531. sokakta da gözlemlenmektedir. Üst ölçekli plan kararlarında otopark problemine çözüm bulunabilir.

1531 ve 1526 Sokaklar şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.87).



Şekil 4. 87: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.3.1.7 Saltak Caddesi

Saltak Caddesi, 1526 Sokak ile 2. Ticari Yol arasında kalmaktadır (Şekil 4.88).



Şekil 4. 88: Saltak Caddesi'nin vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2020

Öncelikle Saltak Caddesi'nde hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.89). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 1 g 3	Saltak Caddesi				

Şekil 4. 89: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Bu cadde yaya ve araç hareketliliğinin fazla olduğu ve yaya olarak hareketin daha rahat sağlandığı, araç park probleminin çok fazla olmasından kaynaklı olarak trafik akışının çok fazla sıkıntı yaşandığı bir caddedir. Ayrıca bankaların, eczanelerin, butiklerin, restoranların, medikallerin, kargo şirketlerinin, noterin, marketlerin, özel muayenehanelerin, özel büroların olduğu ve 3'ten fazla okulun bulunduğu bir bölgenin ortasında olup, Devlet Hastanesi'ne yakın, çeşitli özel hastanelerin de göbeğinde, Atatürk Parkı'na çok yakın olan bir caddedir. Buranın trafik ve yaya açısından rahatlatılıp iyileştirilmesi, yaşam kalitesini arttırıcı bir özellik gösterecektir. Burada trafik yoğun ve zorunlu olarak akmaktadır. Trafığın buradan kaldırılması ya da tek yön haline getirilmesi bir seçenek olabilir. Ama bu imkân yoksa burada yeşil dalga oluşturulup trafiğin tıkanmadan düşük hızda akması değerlendirilmelidir. Sıkışıklığa neden olan otopark problemi de çözülmesi gereken başlıca problemler arasındadır.

Bu cadde de güzergâhın başladığı kesişim Şekil 4.90'da gösterilmiştir.



Şekil 4. 90: Saltak Caddesi 1526. Sokak Kesişim Noktası

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Cadde incelendiğinde diğer sokaklarda karşılaşılan sorunlar gözlemlenmektedir. Çöp kovalarının gelişi güzel konumlanması, aydınlatma direklerinin ve elektrik panolarının yaya kaldırımının ortalarında yer alması gibi sorunlar görülmektedir. Diğer sokaklar üzerinde düşünülen düzenlemeler bu caddeye de aktarılmalıdır.

Kargo şirketlerinin ve çeşitli firmaların Şekil 4.91’de gösterildiği gibi yaya akslarında engel teşkil edecek şekilde malzemelerle yolu kapatması söz konusudur. Yaya akslarında bu şekillerde yaya güvenliğini ve yaya akışını engelleyici unsurlar ortadan kaldırılması gerekmektedir.



Şekil 4. 91: Saltak Caddesi’nde günlük değişimler

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Yine toplu taşıma durakları daha konforlu, aydınlatması sağlanmış, wifi ve elektrik şarj yerleri bulunan ünitelerden olmalıdır (Şekil 4.92).



Şekil 4. 92: Mevcut Toplu Taşıma Durakları

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Yaya aksları yürüyüş isteğini artırıcı biçimde düzenlenmeli, yaz ve kış mevsimlerine uygun bitki ve ağaç düzenlenmesi yapılmalı, biraz dinlenip etrafı seyretmek istendiğinde, dinlenebilecek banklar düzenlenmeli, çeşitli sokak hayvanlarına hitap edecek düzenlemeler yapılmalıdır (Şekil 4.93).



Şekil 4. 93: Mevcutta ki ağaçlar ve yaya kaldırımları

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Bu cadde de öneri olarak, araç park eyleminin trafik işaretler ve levhalarıyla durmadan akması sağlanarak, trafik yolunun caddenin az bir bölümünde karşılanarak geriye kalan tüm alanlar yaya için uygun hale getirilmelidir. 1526. Sokaktan gelen tam yaya alanı bu cadde de güzergâh üzerinde solda olacak şekilde 2. Ticari Yol birleşimine kadar devam ettirilmelidir.

Saltak Caddesi şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.94).

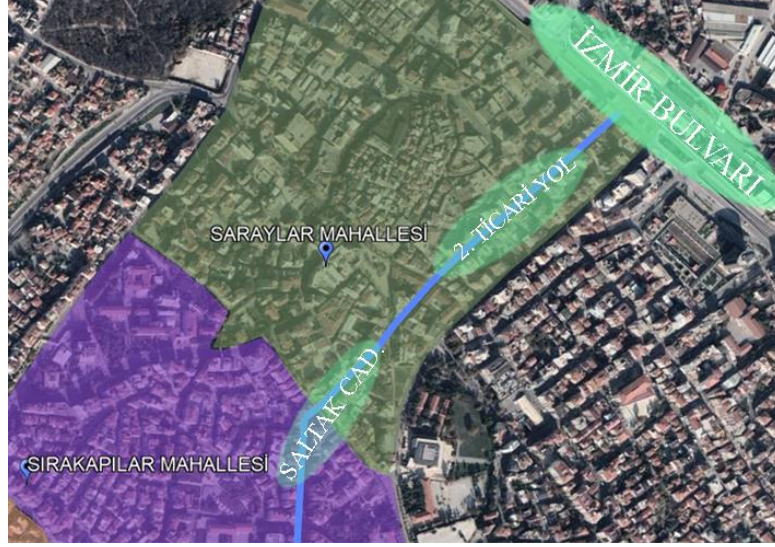


Şekil 4. 94: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.3.1.8 2. Ticari Yol

2. Ticari Yol, Saltak Caddesi ile İzmir Bulvarı'nın arasındaki yoldur (Şekil 4.95).



Şekil 4. 95: 2. Ticari Yol'un vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2020

Öncelikle 2. Ticari Yol' da hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.96). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 1 g 3	2. Ticari yol				

Şekil 4. 96: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Şehrin en eski yerleşim yerinin olduğu bu bölgede, buradaki yoğunluk tek taraflı bir trafik akışıyla sağlanmaya çalışılmış buna rağmen buradaki yoğunluk tam anlamıyla çözümlenememiştir. Buradaki yoğunluğun sebebi, caddenin 2 şerit olup birinde bekleme, park etme ya da yolcu indirme bindirme (Şekil 4.97) eylemleri gerçekleşirken diğer kalan şeritten de trafiğin akmaya çalışmasıdır.



Şekil 4. 97: 2. Ticari Yol'daki dolmuş hattı konumu

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Ayrıca, merkezi alışveriş mekânların, bankaların, züccacıelerin, kuyumcuların aktif kullanılacak yerlerde bulunmasından ve otogara yakın olmasından kaynaklı olarak tüm ticari ilişkilerin başını çeken bu yolda yaya hareketleri de çok kuvvetlidir.

Bu yol üzerinde diğer sokak ve caddelerde olduğu gibi yaya aksında, yürüyüşü engelleyecek direkler, çöpler, lastikler, satış ürünleri, motosikletler vb. nesnelere görülmektedir (Şekil 4.98). Yaya akışını engellemeyen sistemler ve düzenler bu sokak üzerinde de kurularak yaya konforu ve güvenliği sağlanmalıdır. Diğer cadde ve sokaklarda oluşan bütünlük bu aksa da taşınmalıdır.



Şekil 4. 98: Yaya akışını engelleyici unsurlar

Kaynak: Akbaş Arşivi 2020

Trafik yoğunluğunun önüne 2. Ticari Yol üzerindeki otopark problemi çözümlenerek geçilebilir. Dolmuş duraklarının oluşturduğu karmaşanın önüne geçilebilmesi için duraklar taşınabilir.

Burada da yeşil dalga ile trafik akışının düşük hızla sağlandığı bir sistem kurulması uygun görülmektedir. Üst ölçekli plan kararları ile 2. Ticari yol hattında yaya meydanları, nişler, parklar oluşturarak kültürel iletişim sağlanabilir. Karmaşıklığa sebep olan yoğunluk seyreltilebilir.

Yaya aksı Saltak Caddesi'nden sol taraftan akarak geleceği için 2. Ticari yolda da yaya aksının sol taraftan verilip yoldan yeşil bantlarla ayrılması önerilmektedir.

2. Ticari yol şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.99).



Şekil 4. 99: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.3.1.9 Rota 1 Üzerinde Seçilen 3. Güzergâhın Genel Değerlendirilmesi

Rota 1 – 3. Güzergâh üzerinde her link detaylıca analiz edilmiştir. Linklerin genel sıkıntıları dile getirilmiş ve çözüm önerileri sunulmuştur. 3. Güzergâh üzerinde ki tüm müdahaleler bir tabloda birleştirilmiştir (Şekil 4.100).

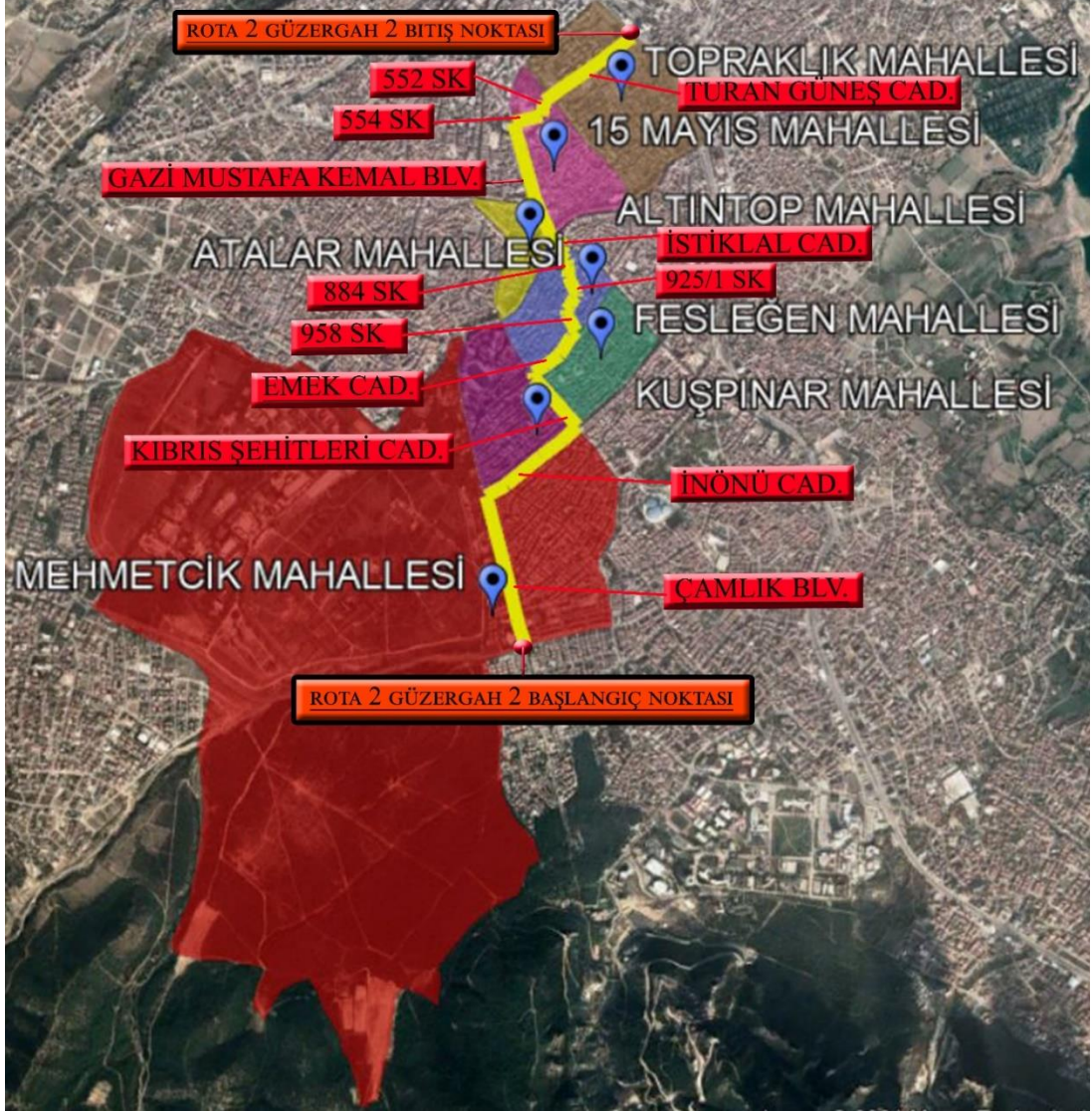
		linkler	noktasal müdahaleler	müdahale biçimi kategorisi			
				estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi artırma
rota 1 - 3. güzergah	1490/4 Sokak	güvenlik amaçlı tel çitlerin yerine bitki ile ayrıştırılması					
		yer döşemesi iyileştirilmesi					
		yüksek duvarların iyileştirilmesi					
		üst örtü düzenlemesi					
	1769 Sokak	güvenlik amaçlı tel çitlerin yerine bitki ile ayrıştırılması					
		aydınlatma önerisi					
		atık kutuları önerisi					
		yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi					
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi					
		entegre scooter ve bisiklet uygulaması önerisi					
		spor alanları önerisi					
		otopark önerisi					
	1718 Sokak	çocuk parkı düzenlemesi					
		ağaçlandırma çalışması					
		otopark önerisi					
		aydınlatma önerisi					
		atık kutuları önerisi					
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi					
		entegre scooter ve bisiklet uygulaması önerisi					
		kent mobilyası önerisi					
		şarj üniteleri önerisi					
		wifi alanları önerisi					
		trafo binalarının kullanımının çeşitlendirilmesi					
		yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi					
		kot farkı düzenlemeleri					
		Lozan Caddesi	kot farkı düzenlemeleri				
	yeşil alan düzenlenmesi						
	kent mobilyası önerisi						
	aydınlatma önerisi						
	sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi						
	halkın sıklıkla kullandığı mekan girişlerinin düzenlenmesi						
	kentsel dönüşüm projeleri önerisi						
	yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi						
	ağaçlandırma çalışması						
	bölücü elemanların eklenmesi						
	toplu taşıma durakları iyileştirilmesi						
	wifi alanları önerisi						
	aydınlatma önerisi						
	kafe önerisi						
	su ögesi önerisi						
	yeşil alan düzenlenmesi						
	ağaçlandırma çalışması						
	kent mobilyası önerisi						
	trafik akışı yavaşlatıcı ve düzenleyici öğeler						
	Mimar Sinan Caddesi	yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi					
		yeşil alan düzenlenmesi					
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi					
		aydınlatma önerisi					
	1531 ve 1526 Sokak	aydınlatma önerisi					
		tamamen yayalaştırma					
		ağaçlandırma çalışması					
		yeşil alan düzenlenmesi					
	Saltak Caddesi	aydınlatma önerisi					
		atık kutuları önerisi					
		yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi					
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi					
		entegre scooter ve bisiklet uygulaması önerisi					
		otopark önerisi					
		ağaçlandırma çalışması					
		kent mobilyası önerisi					
		şarj üniteleri önerisi					
		yeşil alan düzenlenmesi					
	trafik akışı yavaşlatıcı ve düzenleyici öğeler						
	2. Ticari yol	yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi					
		atık kutuları önerisi					
		aydınlatma önerisi					
		otopark önerisi					
		ağaçlandırma çalışması					
		kent mobilyası önerisi					
		şarj üniteleri önerisi					
		kentsel dönüşüm projeleri önerisi					
		yeşil alan düzenlenmesi					
		trafik akışı yavaşlatıcı ve düzenleyici öğeler					
		toplu taşıma durakları iyileştirilmesi					
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi					
		entegre scooter ve bisiklet uygulaması önerisi					
		halkın sıklıkla kullandığı mekan girişlerinin düzenlenmesi					

Şekil 4. 100: Linklerde yapılan müdahaleler

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.3.2 Rota 2 Üzerinde Seçilen 2. Güzergâhın Değerlendirilmesi

Mehmetçik Mahallesi'nin Çamlık Bulvarı'ndan başlayan ve Topraklık Mahallesi'nin Turan Güneş Caddesi'nin İzmir Bulvarı ile kesiştiği noktada biten güzergâhtır (Şekil 4.101).



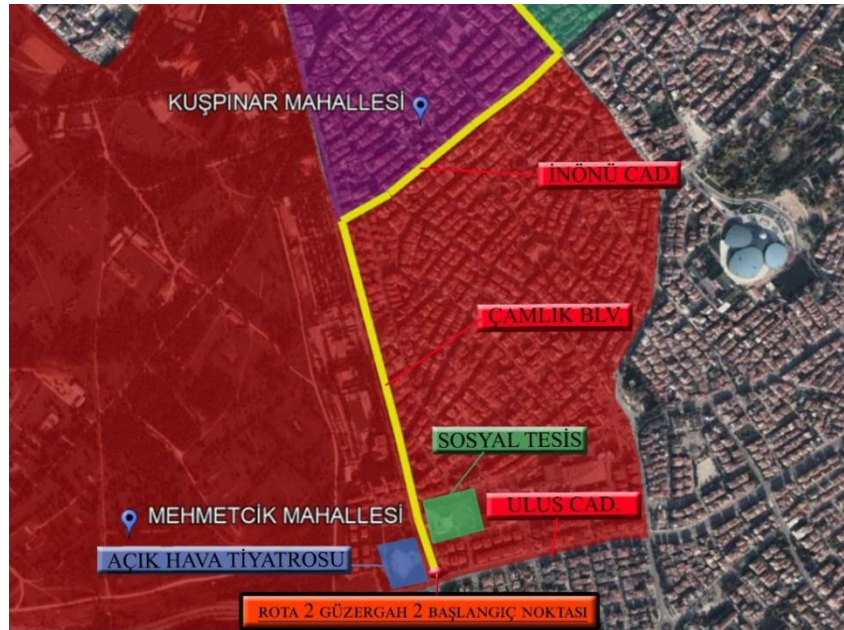
Şekil 4. 101: Rota 2 güzergâh 2 linkleri

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Bu Rota diğer güzergâhlarla karşılaştırıldığında ön plana çıkma sebepleri genel olarak incelendiğinde, yol genişliklerinin daha fazla olduğu, motorlu araç trafiği kesişiminin daha az olduğu, meydanla kesişen tek link olması, yeşil doku varlığının kısmen fazla olması, okul yolu ile kesişimin varlığı, ışıklandırmanın diğer güzergâhlara göre biraz daha iyi olması, sokak mobilyalarının varlığı, Denizli açık hava tiyatrosunun varlığı, kapasitesi yüksek y ada küçük kafelerin çokça olması, günlük ihtiyaç ya da uzun vadede tüm ihtiyaçların karşılanabileceği alışveriş mekanları, bankalar, bankamatikler, kuyumcular, fırınlar restoranlar, çeşitli fonksiyonları içeren diğer mekanların çokça olduğu ve Denizli'nin gözde billboardlarını içeren bir güzergâh olduğu tespit edilmiştir. Rota 2 üzerinde seçilen 2. Alternatif güzergâhta, her sokak bir link olarak ayrılıp aşağıda başlıklar altında değerlendirilmiştir.

4.3.2.1 Çamlık Bulvarı

Güzergâhtaki başlangıç noktası olan yer, Mehmetçik Mahallesi içindeki Ulus Caddesi ile Çamlık Bulvarı'nın kesiştiği noktadır. Solunda Denizli Açık Hava Tiyatrosu sağında Denizli Büyük Şehir Belediyesi'ne bağlı olan Sosyal Tesisi içermektedir (Şekil 4.93)



Şekil 4. 102: Çamlık Bulvarı vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle Çamlık Bulvarı'nda hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.103). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	Çamlık Bulvarı				

Şekil 4. 103: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Güzergâhın başlangıcındaki trafik ışıkları, uyarı ve yönlendirme levhalarının yeterli olduğu görülmektedir (Şekil 4.104).



Şekil 4. 104: Uyarı levhaları

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

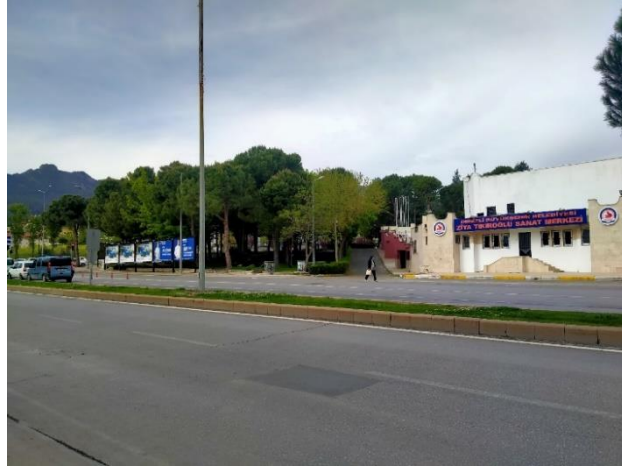
Güzergâhın başlangıcındaki sosyal tesis Şekil 4.105 ile gösterilmiştir.



Şekil 4. 105: Çamlık Beyaz Kafe

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Güzergâhın solunda kalan açık hava tiyatrosu ve önemli bir reklam konumu olan billboard alanları da Şekil 4. 106’da gösterilmiştir.



Şekil 4. 106: Tiyatro alanı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Cadde üzerinde genel bir gözlem yapıldığında cadde genişliğinin 19,50 metre olduğu trafik akışının çift yönlü bölünmüş yol olduğu, tek yöndeki trafik akışının 2 şeritli olduğu ayrıca yayalar için de her iki yönde büyük genişlikler bırakıldığı (Şekil 4.107) ve yolun, her iki yönünde de ve orta refüjde de ağaçlandırmanın güçlü bir şekilde olduğu görülmektedir (Şekil 4.108).



Şekil 4. 107: Trafik akışı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021



Şekil 4. 108: Mevcut ağaçlandırma

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Caddenin sağında yeşil alan düzenlemesinin olduğu görülmektedir (Şekil 4.109).



Şekil 4. 109: Mevcut alan düzenlemesi

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Yeşil alan düzenlemesinde, aydınlatmalar güzelleştirilip, yayalar için uygun oturma alanları planlanarak, buranın aktif kullanılabilir bir alan olması sağlanabilir. Sokak hayvanları için yeni düzenlemeler oluşturulabilir.

Yolun solunda, açık hava tiyatrosunun yanında nitelikli bir yeşil alan mevcuttur. Buranın da tasarımı, kullanım açısından yayalara uygun durmaktadır (Şekil 4.110)



Şekil 4. 110: Mevcut yaya alanı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Cadde genel olarak değerlendirildiğinde, otopark alanlarının ve duraklama alanların yeterli miktarda olduğu, yaya yürüyüş akslarının genişliğinin de uygun olduğu, yaya geçit alanlarının da yeterli aralıklarla olduğu görülmektedir (Şekil 4.111).



Şekil 4. 111: Mevcut durum

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Caddenin solunda askeri alan yer almaktadır. Bu bölgenin önünde geniş bir yaya alanı ve güzel ağaçlandırma ve trafikten ayrıştırılmış alan mevcuttur (Şekil 4.112). Bu alana bakıldığında, burada aydınlatma biraz güçlendirilip yaya dinlenme mekânları yapılabilir fakat askeri alanın güvenliği için buradan transit geçişlerin sağlanması gerektiğinden sadece yürünür bölge oluşturulmuştur.



Şekil 4. 112: Yayalar için tasarlanmış, yayalara uygun mevcut yaya aksı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Askeri alanın önündeki yol yayalar için çok uygun fakat yolun karşısındaki, konut binalarının önündeki yaya aksında aynı durum görülmemektedir. Çöpler, mama kapları sağa sola dağılmış, telefon kulübesi revize edilmesi gerekli bir haldedir (Şekil 4.113). Toplu taşıma durakları Rota 1 Güzergâh 3'te de tanımlandığı gibi hava koşullarının olumsuz koşullarından korunumlu ve wi-fi ağı içeren teknolojiye uygun şekilde yapılabilir. Şehrin diğer yerlerine oranla bu aks iyi olabilir fakat gene de iyileştirilmesi gerekmektedir.



Şekil 4. 113: Mevcut yolun bir tarafından görünüm

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Çamlık Bulvarı linkinde genel bir değerlendirme yapıldığında, buranın aslında yayalar için ve günlük trafik akışı için uygun hale getirilmiş bir cadde olduğunu görmekteyiz. Çeşitli sosyal ve kültürel faaliyetlerinin gerçekleştiği aktif bir bölge olduğu görülmektedir. Birkaç ufak dokunuşla buranın daha dikkat çekici ve daha da aktif kullanılan bir yaya bölgesi olması sağlanabilir. Örneğin, kent mobilyaları ile çeşitlendirilip, farklı ışık oyunları ile akşamları farklı bir hava oluşturulabilir. Yaya aksının askeri yolun önünden yani güzergâhın sol tarafından daha yoğun akması sağlanabilir. Sağ taraftaki yaya aksı da revize edilerek daha kullanışlı bir hale getirilebilir.

Çamlık Bulvarı şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.114).

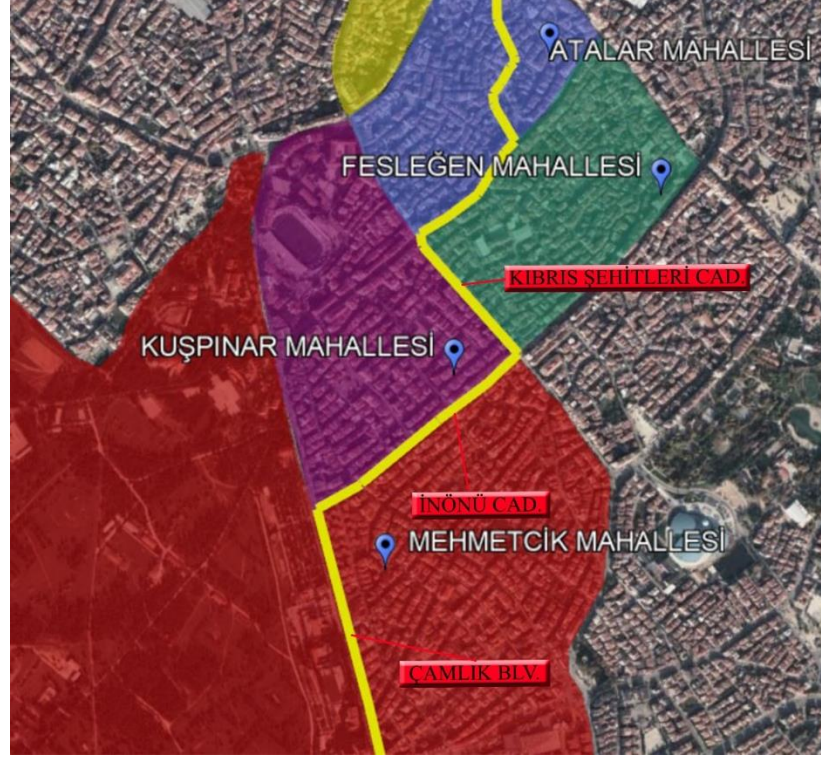


Şekil 4. 114: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2021

4.3.2.2 İnönü Caddesi

İnönü Caddesi, Çamlık Bulvarı ile Kıbrıs Şehitleri Caddesi arasındaki caddedir (Şekil 4.115).



Şekil 4. 115: İnönü Caddesi vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle İnönü Caddesi'nde hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.116). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	İNÖNÜ Caddesi				

Şekil 4. 116: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

İNÖNÜ Caddesi'nin genişliği 19,5 metredir. Bu caddenin ortasında bir gidiş bir geliş olarak araç trafiğine ayrılmış, her iki yönde de araç otoparkları için yerler ayrılmıştır. Caddenin her iki tarafında kalan yerler yaya aksı için kaldırım şeklinde düzenlenmiştir (Şekil 4.106).



Şekil 4. 117: İnönü Caddesi'nin mevcut durumu

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

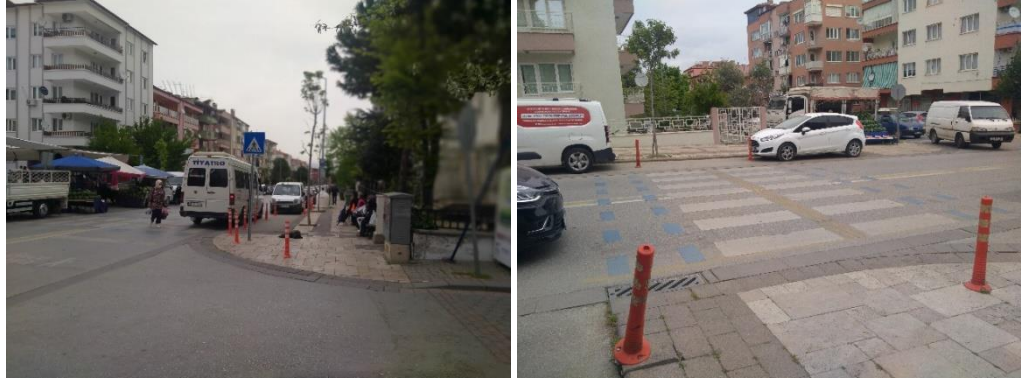
İnönü Caddesi'nin üzerinde hareket edildiğinde geri dönüşüm için konulan atık kutularının uygunsuz bir biçimde kullanıldığını görmekteyiz (Şekil 4.118).



Şekil 4. 118: Geri dönüşüm kutusunun uygunsuz kullanımı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Cadde üzerinde yeterli araç park yerleri bulunmasına rağmen yaya geçitleri üzerine araçların park etmesini önlemek için delinatör dubalarla yaya geçitlerinin başlangıç ve bitiş noktalarının çevrelendiğini görmekteyiz (Şekil 4.119).



Şekil 4. 119: Mevcut Delinatör Dubalar

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Şehrin geneli incelendiğinde, Şekil 4.120’de görüldüğü üzere çöp kutularının tüm şehir planlamasında genel bir çözüm bulunması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Rota 1’de tanımladığımız katı atık kutularının şehrin tüm genelinde uygulanması en uygun yöntem olarak değerlendirilmektedir.



Şekil 4. 120: Caddedeki çöp kovaları konumlanma biçimi

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Aynı şekilde otobüs duraklarının (Şekil 4.121) tüm şehir genelinde Rota 1’de tanımlanan şekilde düzenlenmesi teknolojiye uygun, daha insancıl uygulamaları oluşturacaktır.

Yaya alanları için ayrılan alanların (Şekil 4.122) da yayaların yürürken daha rahat edebileceği şekillerde düzenlenmesi sağlanmalıdır.



Şekil 4. 121: Mevcut otobüs durakları

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

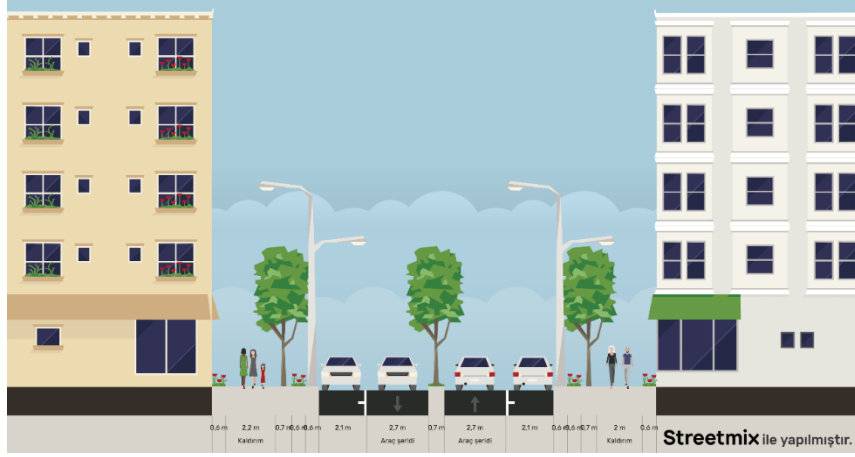


Şekil 4. 122: Mevcut Yaya Alanları

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

İnönü Caddesi üzerinde genel bir değerlendirme yapıldığında, bu caddenin genişliğinin trafiği ve yaya akışını kaldıracabilecek ölçüde olduğu görülmektedir. Fakat yayanın rahat hareketi için bu cadde üzerinde yer döşemeleri daha konforlu bir malzemeyle değiştirilebilir, yazın güneşten kışın rüzgârdan koruyacak ağaçlarla yaya aksı tamamlanabilir, ayrıca ara ara oturma elemanlarıyla yayaların yürürken dinlenmeleri sağlanabilir. En önemlisi yaya aksı üzerinde oluşan atıkların belli düzenlemelerle ve eğitim veya cezalarla çevreye değil, uygun yerlere atılması sağlanabilir. Araç park düzenlemelerinin yaya ulaşımını engelleyici biçimde olmasının önüne geçilmelidir. Bu linkte caddenin her iki tarafında da yaya aksı oluşturulabilir.

İnönü Caddesi şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.123).

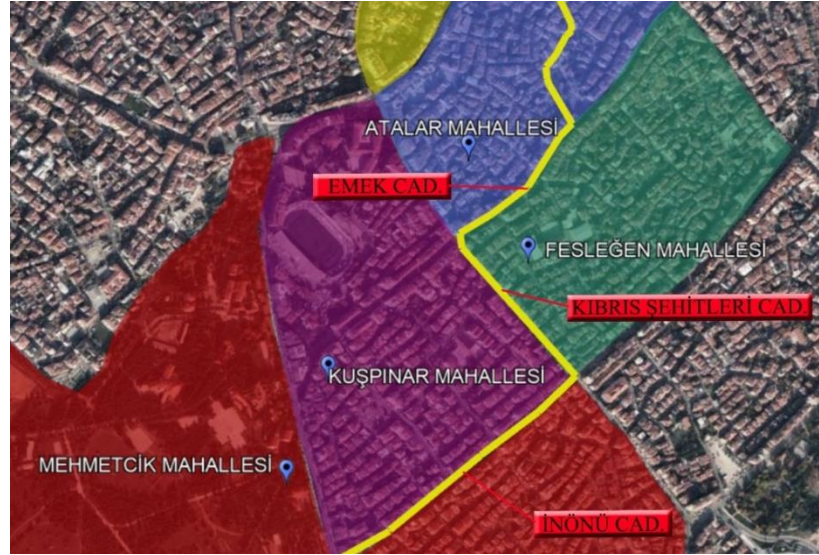


Şekil 4. 123: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2021

4.3.2.3 Kıbrıs Şehitleri Caddesi

Kıbrıs Şehitleri Caddesi, İnönü Caddesi ile Emek Caddesi arasındaki caddedir (Şekil 4.113).



Şekil 4. 124: Kıbrıs Şehitleri Caddesi vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nde hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.125). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	Kıbrıs Şehitleri Caddesi				

Şekil 4. 125: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

.Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Kıbrıs Şehitleri Caddesi genişliği 19,5 metredir. Bu cadde üzerinde çift yön gidiş ve çift yön geliş trafik akışı ve geri kalan yerlerde de yaya kaldırımını mevcuttur (Şekil 4.126). Fakat burada araç sahipleri yolun her iki yönünde de araçlarını park etmekte, trafik akış düzeninin anlık tek şerit ve anlık çift şerit olması kargaşaya sebep olmaktadır (Şekil 4.127). Aslında burada araç park etmeyi önlemek için park kontrol kameraları, zemin üzerinde uyarı işaretleri ve delinatör dubaları kullanılmasına rağmen, kimse bu kurallara uymamaktadır (Şekil 4.128).



Şekil 4. 126: Mevcut trafik

.Kaynak: Akbaş Arşivi 2021



Şekil 4. 127: Yolun bir şeridinin otopark alanı gibi kullanılması

.Kaynak: Akbaş Arşivi 2021



Şekil 4. 128: Uyarı levhalarına rağmen araçların iki tarafa da park ettikleri görülmektedir

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bu görüntülerden anlaşılıyor ki bu cadde üzerinde otoparklanma önemli bir sorun ve istemsiz şekilde burada 1 şerit otopark alanı olarak kullanılmaktadır. Bu nedenle burada çift yönlü tek şeritli bir trafik akışı sağlanıp İnönü Caddesi'ndeki gibi her iki tarafta da park şeridi oluşturulması, geriye kalan alanların da tamamen yayalara uygun hale getirilmiş yaya aksları olması sağlanmalıdır.

Burada yayalar için ayrılmış mekânlar çok atıl kalmıştır. Kullanılmayan duvarlardaki görüntü kirliliği oluşturan şekiller kaldırılmalıdır. Yaya alanları üzerinde çeşitli hatların kapakları konulmuş (PTT, Türksat, kablonet, elektrik panosu, su kanalizasyon kapakları v.b) neredeyse bir kaldırım üzerinde 10 tane kapak görüntülenmektedir. Bu durum yaya hareket konforunu olumsuz etkilemektedir (Şekil 4.129). Yaya alanı oluşturulacakken bu kadar kapak belli bir düzen içinde yerleştirilmelidir.

Eski harabe yapılar yıkılarak, yangın ya da çevreye çeşitli zarar verebilecek potansiyel oluşturmasının önüne geçilmelidir (Şekil 4.130).



Şekil 4. 129: Kaldırım Üzerinde Yaya Hareketini Olumsuz Etkileyen Unsurlar

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

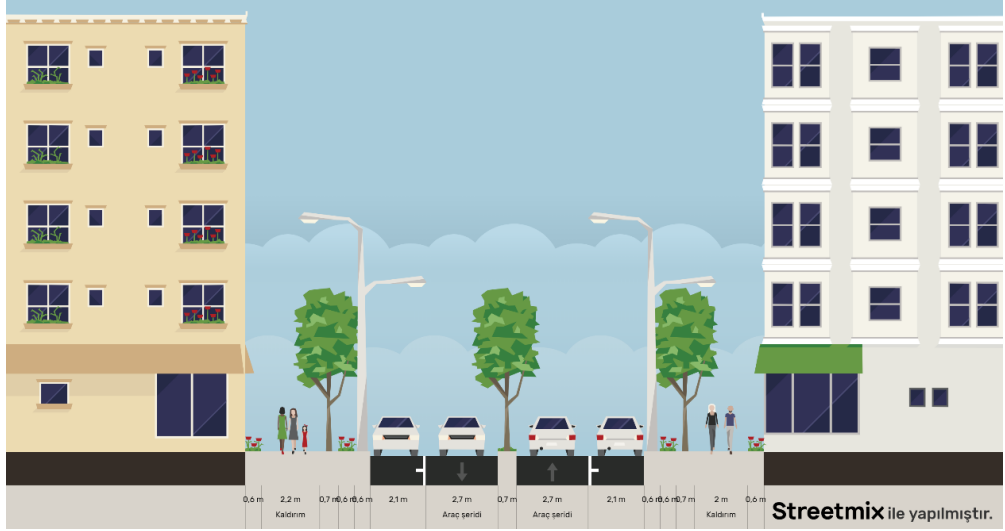


Şekil 4. 130: Mevcut yıkık yapılar

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Kıbrıs Şehitleri Caddesi üzerinde yaya her iki yönlü trafik akışı, her iki yönde de araç park yeri ve her iki yönde de yaya alanı oluşturacak, yayalarında konforlu ulaşımı için her iki yönde de ağaçlandırma çalışması yapılarak ve yaya akışını engellemeyecek atık kutuları, toplu taşıma durakları tasarımı oluşturulmalıdır.

Kıbrıs Şehitleri Caddesi şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.131).



Şekil 4. 131: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

4.3.2.4 Emek Caddesi

Emek Caddesi, Kıbrıs Şehitleri Caddesi ile 958 Sokak arasındaki caddedir (Şekil 4.132).



Şekil 4. 132: Emek Caddesi vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle Emek Caddesi'nde hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.133). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	Emek Caddesi				

Şekil 4. 133: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Emek Caddesi genişliği 17 metredir. Bu caddenin ortasında bir gidiş bir geliş olarak araç trafiğine ayrılmış, her iki yönde de araç otoparkları için yerler ayrılmıştır. Caddenin her iki tarafında kalan yerler yaya aksı için kaldırım şeklinde düzenlenmiştir (Şekil 4.134).



Şekil 4. 134: Mevcut yaya aksı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bu cadde incelendiğinde Kıbrıs Şehitleri Caddesi'nde olduğu gibi dağınık çöp kutuları ve revize edilebilir toplu taşıma duraklarının varlığı görülmektedir (Şekil 4.135).



Şekil 4. 135: Mevcut toplu taşıma vedurakları çöp kutuları

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bu cadde üzerinde amlık Bulvarı üzerindeki özenin de bu cadde üzerinde olması gerektiği görülmektedir. Caddenin her iki yanında, yayalar için tasarlanmış, ağaçlandırılmış, zemin döşemesi uygun hale getirilmış, konforlu bir yaya yürüme alanı oluşturulmalıdır.

Emek Caddesi şematik bir kesitle ifade edilmiştir (şekil 4.136).



şekil 4. 136: şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2021

4.3.2.5 958 Sokak

958 Sokak, Emek Caddesi ile 925/1 Sokak arasındaki sokaktır (şekil 4.137).



şekil 4. 137: 958 Sokak vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle 958 Sokak'ta hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.138). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	958 Sokak				

Şekil 4. 138: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

958 Sokak genişliği 7 metredir. Bu sokak eski yerleşim merkezleri arasında ve çokça kıvrımlı bir sokaktır. Tek şeritlik bir alana sahip olmasına rağmen 2 taraflı trafik akışı mevcuttur (Şekil 4.139).



Şekil 4. 139: 958 Sokak mevcut hali

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bu sokak üzerinde yeşil alan ve çocuklar için bir park alanı tesis edilmiştir (Şekil 4.126).



Şekil 4. 140:Mevcut park alanı

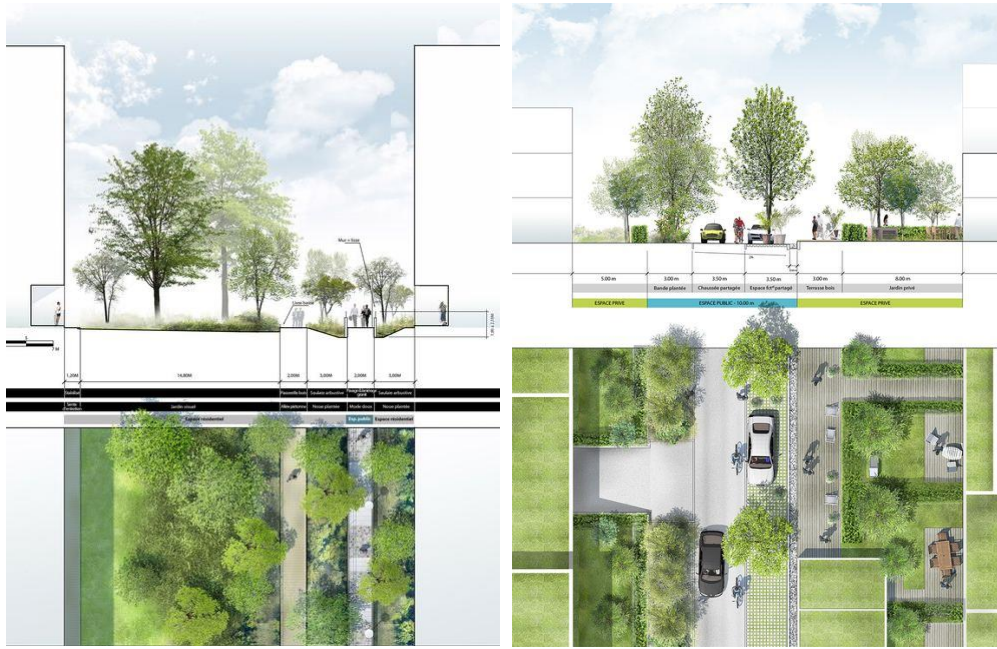
Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bu park yaya aksı için büyük bir avantaj olmaktadır. Park sokaktan kaldırım ve tümseklerle ayrıştırılmıştır (Şekil 4.140). Öneri olarak bu park 7 metre genişliğinde olan sokakla bir bütün haline getirilerek 958 sokak tamamen yayalaştırılabilir ya da kasislerle, yol daraltmalarıyla, döşeme farklılaştırılmalarıyla yavaş ve daha güvenli bir trafik akışı sağlanarak, yaya akışının parkla bütünselliği oluşturulabilir (Şekil 4.141).



Şekil 4. 141: Yol ve park ayrımı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021



Şekil 4. 142: Parkla bütünleşen yaya aksı örneği

Kaynak: URL 78 – URL 79

Mevcut yeşil alan daha da aktif kullanılabilmesi için iyileştirilebilir. Konforlu bir yürüyüş alanı oluşturulabilir, farklı tasarımlarla çocuklar ve büyükler alana dahil edilebilir (Şekil 4.143).



Şekil 4. 143: Açık alan öneri tasarım örnekleri

Kaynak: URL 80 – URL 81

Park alanına girişi temsilen bir giriş tanımlaması yapılmıştır (şekil 4.144). Fakat park alanı sokak dokusundan keskin hatlarla ayrılmak yerine önceden de örneklendirildiği gibi sokakla bir bütünlük içersinde olmalıdır.



şekil 4. 144: Mevcuttaki girişi tanımlayan tak

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Güzergâhın sağında Atalar Cami solunda da eski kullanılmayan bir ev mevcuttur (şekil 4.131). Caminin cephesi tadilat edilerek parkla uyumlu hale getirilebilir. Park tarafından bahçe kapısı açılarak ibadet yeri ile park ve sokaklar bir bütün haline getirilebilir. Soldaki yıkılmaya yüz tutmuş ev de kamulaştırılarak park alanına dahil edilebilir ya da kentsel dönüşümle yeniden yapılaşması hızlandırılarak görselliği güncel hale getirilebilir.



şekil 4. 145: Atalar Cami

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Eski evin duvarına yakından bakıldığında, hem çevre kirliliği oluşturmakta, hemde görsel kirliliğe sebep olmaktadır (Şekil 4.146).



Şekil 4. 146: Bakımsız eski yapıların görsel kirliliği

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Güzergâh üzerinde biraz daha ilerlendiğinde sağda Atalar Camisi girişi solda Atalar Sadettin Kıbrıslıoğlu İlköğretim Okulu bahçe girişi mevcuttur (Şekil 4.147).



Şekil 4. 147: Atalar Saadettin Kıbrıslıoğlu İlköğretim Okulu'na bakış

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

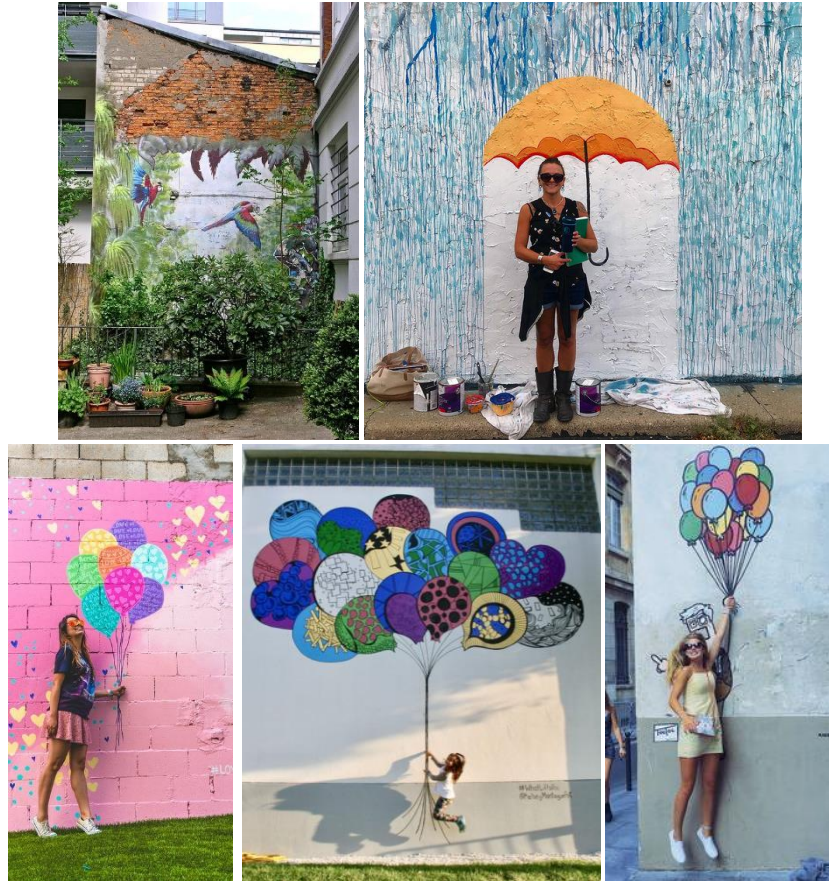
Bu güzergâhın bu kısmında sokağın dar olmasından ve hem öğrenci giriş çıkışları için hem de ibadet yapan topluluk için tamamen yayalaştırma uygulaması yapılması uygun olacaktır. Trafo binası üzerinde (Şekil 4.148) çeşitli görsel düzenlemeler yapılarak, buranın bir fotoğraf çekilebilecek önünde oturulabilecek hale

getirilmesi de sokak dokusunda pozitif bir etki oluşturacaktır. Bu etki bu duvar üzerinde güzel bir graffiti ya da duvar boyamalar ve çeşitli bitkilerle güçlendirilerek sağlanabilir (Şekil 4.149).



Şekil 4. 148: Mevcut trafo

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021



Şekil 4. 149: Trafo binalarının görselleştirilmesi için tasarım örnekleri

Kaynak: URL 82 – URL 83 – URL 84 - URL 85 – URL 86

958 Sokak şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.150).

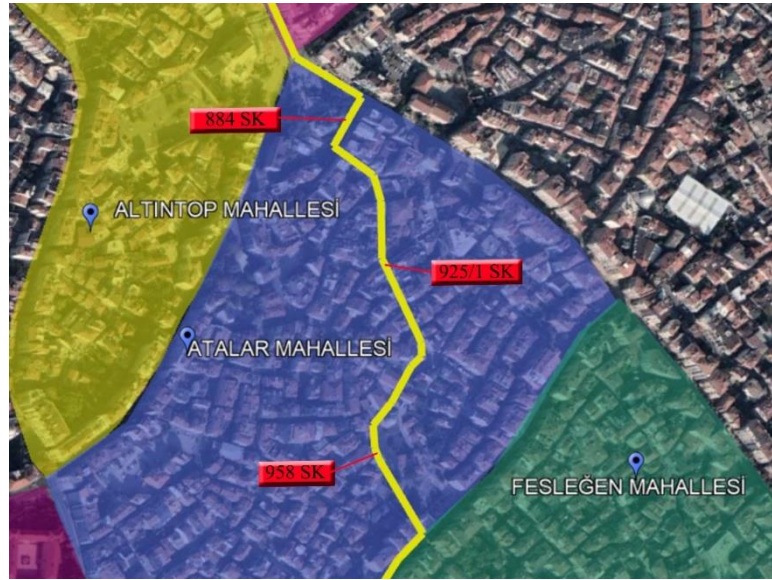


Şekil 4. 150: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş GÖrselleştirme 2021

4.3.2.6 925/1 Sokak

925/1 Sokak, 958 Sokak ile 884 Sokak arasındaki sokaktır (Şekil 4.151).



Şekil 4. 151: 925/1 Sokak 958 Sokak vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle 925/1 Sokak'ta hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.152). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi artırma
r 2 g 2	925/1 Sokak				

Şekil 4. 152: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

925/1 Sokak genişliği 7 metredir. Bu sokak eski yerleşim merkezleri arasında ve çokça kıvrımlı bir sokaktır. Tek şeritlik bir alana sahip olmasına rağmen 2 taraflı trafik akışı mevcuttur (Şekil 4.153).



Şekil 4. 153: Mevcut yol durumu

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Yayalar için ayrılan kısımlara araç park yeri mevcut olmadığından dolayı, araçlar yayalar için ayrılmış kısımlara park etmişlerdir. Çöp kutuları yine biçimsiz sokaklar üzerinde dağılmıştır. Yaya için veya araç için olan döşemelerde bozulmalar söz konusudur. Ayrıca bina cephelerindeki kablo ve atık boruları görsel kirliliğe sebep olmaktadır (Şekil 4.154).



Şekil 4. 154: Mevcut Durum

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Sokağın bazı noktalarında sokak genişlemekte ve sokakğın tek yönünde araç parkı için döşeme farklılığıyla tanımlanmış araç park yerleri mevcuttur (Şekil 4.155)



Şekil 4. 155: Mevcut tanımlı otopark alanı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bazı yaya için ayrılan yerlerde araç park eyleminin gerçekleşmemesi için belediyelerce önlem olarak yine delinatör dubalar yerleştirilerek çözüm arayışına gidilmiştir (Şekil 4.156). Linkler boyunca dikkat edildiğinde araç park yerlerinin yeterli sayıda olmamasının hem trafik akışını hem de yaya akışını aşırı derecede yorduğu ve zorlaştırdığı görülmektedir. Bu problemin yüksek ölçeklerde çözümlenmesi gerektiği saptanmaktadır.



Şekil 4. 156: Mevcut durum

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

925/1 Sokağın bitmesine yakın bir noktada 925 sokakla kesiştiği noktada üçgensel bir alan oluşmuş ve çocuk parkı olarak değerlendirilmektedir (Şekil 4.157).



Şekil 4. 157: Mevcut çocuk parkı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bu ve buna benzer çocuk alanlarında alışlagelmiş bir salıncak bir kaydırak ile oluşan park alanları değil de, çocuk gelişimini destekleyici oyun alanları yapılmalı, (Şekil 4.158) ayrıca belirli periyotlarla revize edilmelidir.



Şekil 4. 158: Çocuk gelişimi için öneri park alanı

Kaynak: URL 87 – URL 88 – URL 89 – URL 90 – URL 91 – URL 92

Bu sokak üzerinde 958. Sokakta önerilen kısmı yayalaştıma devam ettirilerek yayalar için uygun hale getirilmelidir. Araç otopark alanları bu sokak üzerinden kaldırılarak başka noktalara taşınmalı, tamamen yayalara ayrılmalı, sadece yavaş hızda geçişlere izin verilmelidir.

925/1 Sokak şematik bir kesitle ifade edilmiştir (şekil 4.159).



şekil 4. 159: şematik kesit

Kaynak: Akbaş Grelleştirme 2021

4.3.2.7 884 Sokak

884 Sokak, 925/1 Sokak ile İştiklal Caddesi arasındaki sokaktır (şekil 4.160).



şekil 4. 160: 884 Sokak vaziyet görünüm

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

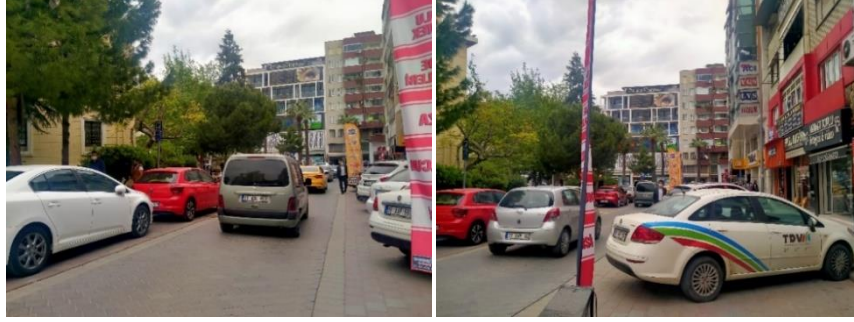
Öncelikle 884 Sokak'ta hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.161). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	884 Sokak				

Şekil 4. 161: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

884 Sokak genişliği 7 metredir. Bu sokak üzerinde tek yönlü bir trafik akışı söz konusudur. Sokağın çok az bir kısmında ilerlemektedir. Yol boyunca 2 tarafta araç park alanı ayrılmıştır (Şekil 4.162)



Şekil 4. 162: Mevcut yol

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Güzergâhın solunda Yeni Çınar Camisi yer almaktadır. Cami bahçesi ile cadde arasında güzel bir yeşil alan ve oturma alanı mevcuttur (Şekil 4.163). Anılan alan sokaktan ayrılmak yerine daha bütüncül hale getirilebilir.



Şekil 4. 163: Cami bahçesi ve yol ortak noktası

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bu sokak üzerinde tek taraflı araç park yeri ve tek şeritli gidiş yeri geriye kalan tüm alan cami ile olan kısımda tamamen yaya alanı oluşturacak şekilde tasarlanmalıdır.

884 Sokak şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.164).



Şekil 4. 164: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2021

4.3.2.8 İstiklal Caddesi

İstiklal Caddesi, 884 Sokak ile Gazi Mustafa Kemal Bulvarı arasındaki caddedir (Şekil 4.165).



Şekil 4. 165: İstiklal Caddesi vaziyet görünüm

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle İstiklal Caddesi'nde hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.166). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	İstiklal Caddesi				

Şekil 4. 166: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

İstiklal Caddesi genişliği 24.5 metredir. Bu cadde şehir merkezinin ana aksıdır. Bu sebeple çok yoğun kullanılan 2 şerit gidiş, 2 şerit geliş ve her iki yönde de geniş yaya aksı vardır. Fakat cadde üzerinde güzergâh yönünde ilerleyen şeritte sağ şerit otopark amacıyla kullanılmakta ve trafik akışı aksamaktadır (Şekil 4.167). Buradaki otopark ihtiyacını karşılamak için başka noktalarda düzenleme yapılmalı ya da sağ şerit tamamen otoparka ayrılarak tanımlanmalıdır. Bu caddenin bitiminde solda Yeni Çınar Cami vardır. Bu cami ile cadde arasında büyük bir yaya alanı bırakılmış ve caminin önünde meydan düzenlemesi yapılmıştır (Şekil 4.168). Anılan güzergâh cadde üzerinde çok kısa bir yol kat edecektir. Bu akstaki düzenleme caddenin tamamına etki edecektir ya da cadde üzerindeki genel düzenlemenin buraya yansıtılması daha uygun olacaktır.



Şekil 4. 167: Yolun durumu

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021



Şekil 4. 168: Mevcut meydan düzenlemesi

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Toplu taşımanın başlangıç yeri olan ve Bayramyeri'nden kalkan toplu taşımalar, çevre mahallelere 3 ana koldan dağılmakta olup ilki Saraylar Mahallesi'ndeki 459. sokaktan ayrılmakta, diğer ikisi de Gazi Mustafa Kemal Bulvarı üzerinden gelip, tam bu noktadaki Çınar Camisi çevresinden 2 kola ayrılarak, birincisi İstiklal Caddesi'nden ikincisi de Lise Caddesi'nden ilerlemektedir. İstiklal Caddesi'nin başlangıç noktası olan ve Çınar Camisi'nin önünde bulunan toplu taşıma durağı aynı zamanda çok aktif kullanılmaktadır (Şekil 4.169).



Şekil 4. 169: Sık kullanılan durak

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bu şekilde çok sıklıkla kullanılan otobüs durakları için tasarım yarışmaları düzenlenerek, en teknolojik, en ergonomik ve en fazla geri dönüşüm sağlayabilen bir tasarım durak geliştirilip uygulanabilir.

15 Temmuz Delikliçınar Şehitler Meydanı (Şekil 4.170) Denizli'nin kalbini oluşturmaktadır. Bu meydan içinde özel bir tasarım yarışması yapılarak güncellenmesi gerekmektedir.



Şekil 4. 170: 15 Temmuz Delikliçınar Şehitler Meydanı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Denizli'nin simgesi olan cam horoz heykel de tam bu noktada Denizli Büyükşehir Belediyesinin önünde bulunmaktadır (Şekil 4.171).



Şekil 4. 171: Denizli'nin simgesi horoz heykeli

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bu noktalar Denizli'nin en eski ve can damarı olan yerleridir. Buralarda tüm verilerin toplanıp birleştirilerek analiz edilmesi ve sonrasında bir tasarım yaklaşımı uygulanması daha doğru bir karar olacaktır. İstiklal Caddesi üzerinde tek şerit gidiş

tek şerit geliş ve bir toplu taşıma şeridi oluşturulabilir. Meydan ve Cami tarafında kalan yaya aksı daha geniş tutulmalıdır. Yönlendirme tabelaları, dinlenme alanları, ve sokak sanatlarının gerçekleştirildiği bir tasarım bu cadde için uygun olacaktır.

İstiklal Caddesi şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.172).



Şekil 4. 172: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2021

4.3.2.9 Gazi Mustafa Kemal Bulvarı

Gazi Mustafa Kemal Bulvarı, İstiklal Caddesi ile 554 Sokak arasındaki bulvardır (Şekil 4.156).



Şekil 4. 173: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'nda hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.174). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	Gazi Mustafa Kemal Bulvarı				

Şekil 4. 174: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'nın genişliği 24,5 metredir. Bu bulvar, Denizli'nin çok eski yerleşim yerlerinden ve ana akslarından biridir. Bu bulvar her dönemde iyileştirmelerle ve farklı tasarımlarla daha kullanışlı hale getirilmeye çalışılmıştır. Bu bulvar üzerinde, çeşitli resmi kurumlar ve insanların en çok kullandığı, ya da kullanmak zorunda kaldığı dükkanlar, restoranlar, alışveriş mekanları, cafeler, parklar, bankalar v.b mekanlar yer almaktadır. Bu bulvar üzerinde birkaç önemli noktayı sayacak olursak; Denizli Büyükşehir Belediyesi, Tarım ve Kırsal Kalkınmayı Destekleme Kurumu (TKDK), Denizli Merkez Bankası, Denizli Sanat Merkezi, Esnaf Sarayı, Ziraat Bankası Merkez Binası, Denizli Hükümet Konağı, Gazi İlköğretim okulu, Denizli Vergi Dairesi Başkanlığı, Merkezefendi Belediyesi, Denizli Çınar Ptt Genel Müdürlüğü, Türk Telekom İl Müdürlüğü, Atatürk Parkı, Candoğan Parkı, Cumhuriyet Parkı ve çeşitli bankaların Çınar şubeleri, 15 Şehit Delikliçınar Meydanı, Babadağlılar İşhanı, Denizli Atatürk Etnografya Müzesi, gibi mekanlardır. hem resmi işlemler için, hemde günlük zorunlu aktivitelerin gerçekleştirilmesi zorunlu bir çok alan bu bulvar üzerinde toplanmış bulunmaktadır. Bunun yanına ayrıca kuruyemişçiler, butikler zarrafalar, çeşitli bankaların atmleri, büfeler, aksesuarcular, eğitim kurumların özel mühendislik ve mimarlık büroları, muhasebeciler ve çeşitli meslek dallarının da buralarda yoğunlaştığı düşünüldüğünde, bu bulvarın aşırı yoğun olduğu görülmektedir. Bu bulvarda, Denizli için yapılan yarışmada alınan bazı kararlar ve ona bağlı bazı düzenlemeler yapılmış olup o düzenlemeler bu gün de kullanılmaktadır.

Denizli Belediyesi, Denizli Valiliği, Çevre ve Kültür Değerlerini Koruma ve Tanıtma Vakfı ile birlikte Denizli Mimarlar Odası, "Denizli ve yöresinin mimari, tarihi ve kültürel özelliklerini yansıtan özgün bir hükümet konağı mimari projesi elde etmek ayrıca belirtilen yaklaşık 53.000 m² alanın çevresindeki odak noktaları dikkate

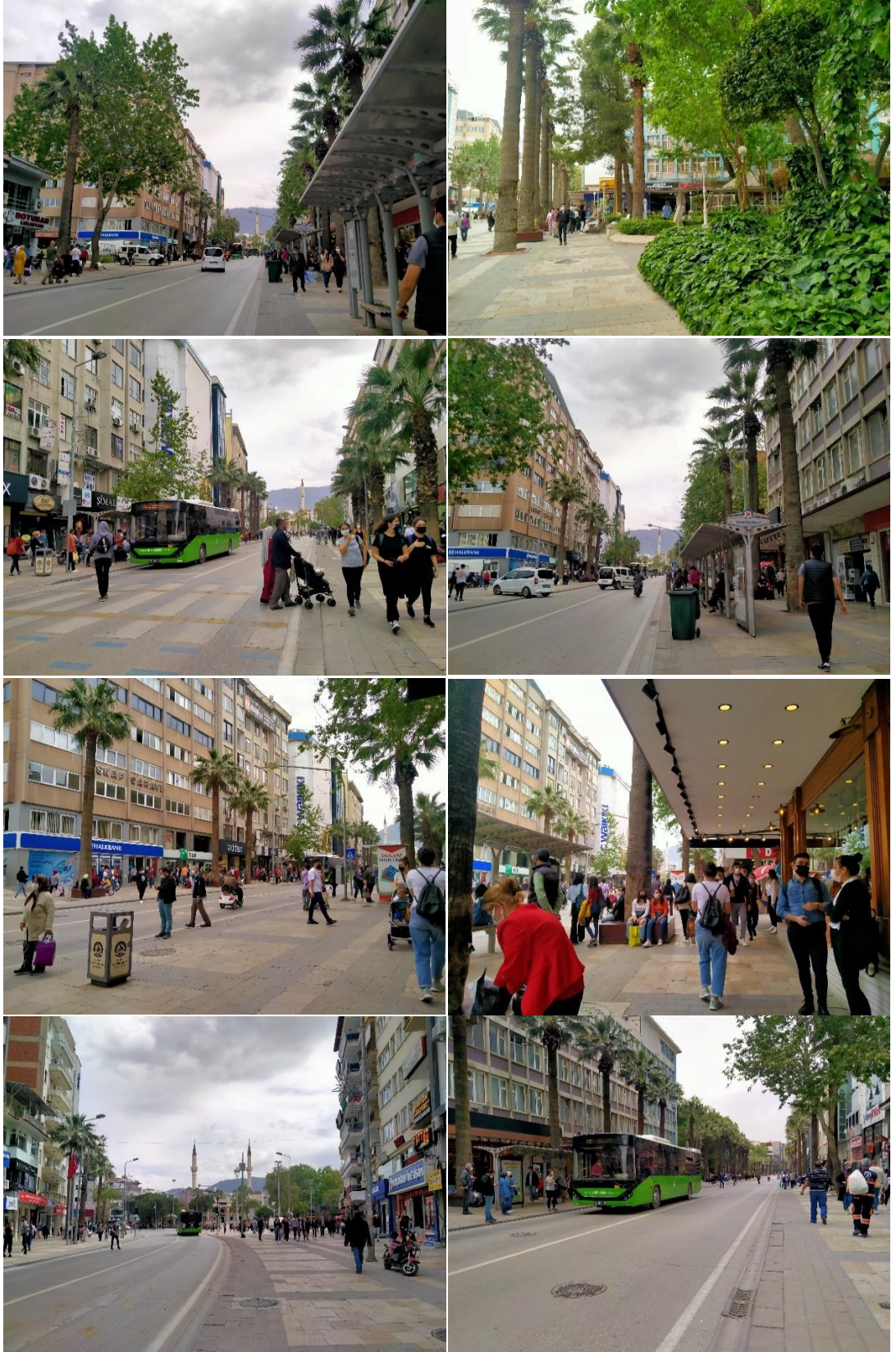
alınarak bu alanın şehrin gündüz ve gece kullanımını sağlayacak meydan ve bununla birlikte yönetim ve kültür hizmetleri verilebilecek bir kentsel tasarım elde etmek amacıyla 24 Haziran 2009 Çarşamba Denizli Hükümet Konağı Mimari Projesi ve Yakın Çevresi Kentsel Tasarım Projesini ilan etmiştir.

Birinci olan proje şu anda Denizli Hükümet Konağı Projesi'dir. Bu projede taş binalar, Eski Hükümet Konağı ve Kız Meslek Lisesi aksı, bir bellektir ve bu belleğin olduğu aksa hükümet konağını yerleştirerek, binaların cephelerini gören mekanda mikroklimatik bir yer oluşturup, ana yolu da yer altına alıp burayı yayalaştırarak, bir meydan düzenlemesi sunmaktadır (Şekil 4.175). Projede önerilen trafik akışının yolun altına alınarak meydan düzenlenmesi yapılması fikri, realitede fiziken yolun yapılması mümkün olmadığından, bu bulvarın 15 Temmuz Delikliçınar meydanından başlayıp, hükümet konağı önüne kadar olan kısmı sadede toplu taşıma aksı geçirilerek yayalaştırma çalışması yapılmaya çalışılmıştır. Saltak Caddesi ile Kayalık Caddesi'ni trafik akışı olarak birbirine bağlamak için, Şehit Şükrü Sokak'tan 556. Sokak'a bir akış vermiştir. Bulvarın güncel birkaç görseli Şekil 4.176'da gösterilmektedir.



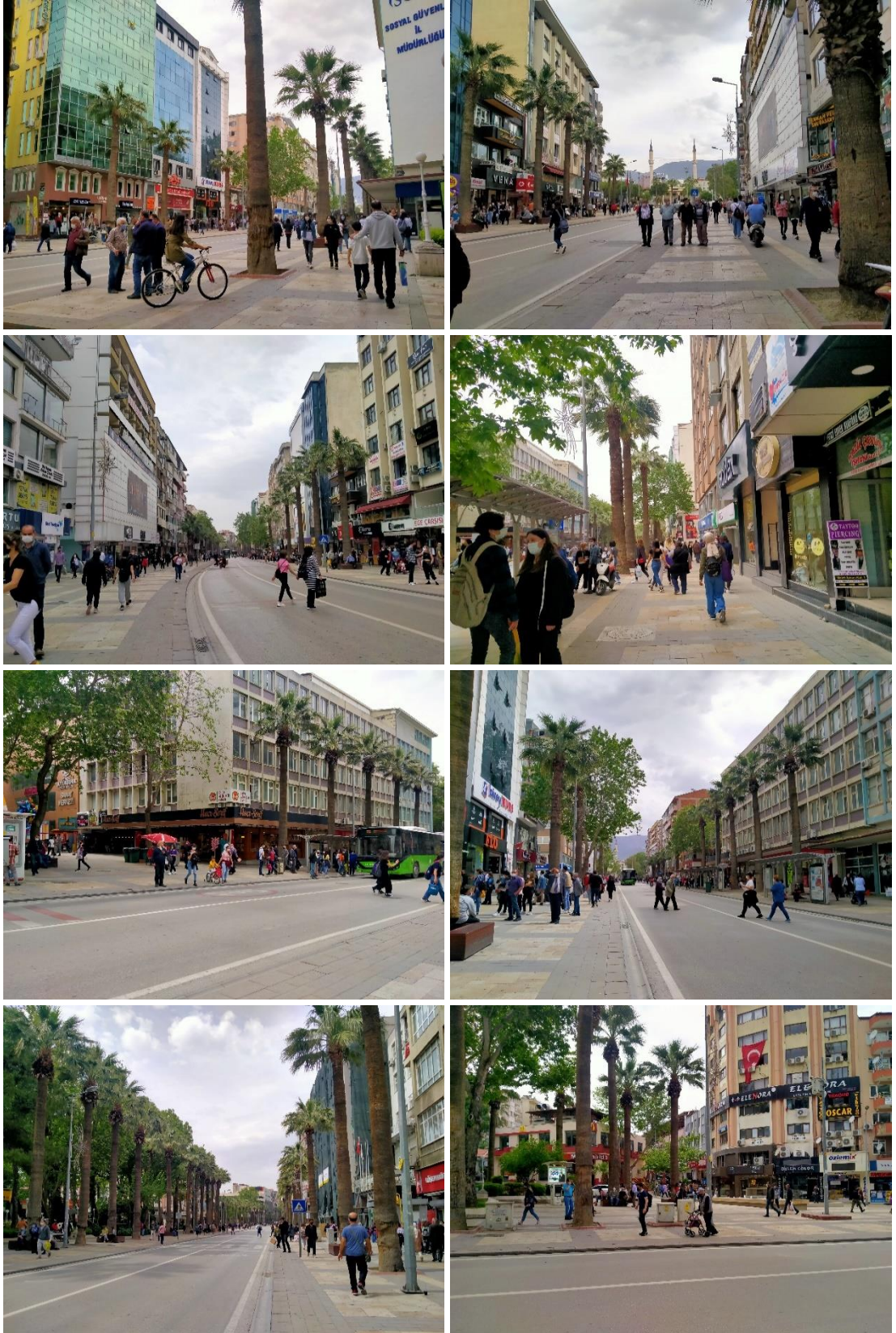
Şekil 4. 175: Yarışma projesinde 1. olup uygulanan hükümet konağı projesi

Kaynak: URL 46



Şekil 4. 176: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı güncel görüntüleri

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021



Şekil 4.176: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı güncel görüntüleri devamı



Şekil 4.176: Gazi Mustafa Kemal Bulvarı güncel görüntüleri devamı

Bu bulvar üzerinde detaylı bir yayalaştırma çalışması yapılması ya da yayalaştırma üzerine tasarım yarışması yapılması daha uygun olacaktır.

925/1 Sokak şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.177).



Şekil 4. 177: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2021

4.3.2.10 554 Sokak

554 Sokak, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ile 552 Sokak arasındaki sokaktır (Şekil 4.161).



Şekil 4. 178: 554 Sokak vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle 554 Sokak'ta hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.179). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	554 Sokak				

Şekil 4. 179: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

554 sokak genişliği 7 metredir. Bu sokak araç trafiğine kapatılmıştır. Fakat yayalaştırma kavramı dikkate alınmamıştır. Valilik ve kaymakamlık araç girişleri için tanımlanmış bir sokaktır (Şekil 4.180). Bu sokağın iki yanında da güzel ağaçlar mevcuttur. Bu sokak üzerinde tamamen yayalaştırma yapıp üzerinde de kent mobilyaları ile desteklenip, yaya akışının buradan geçmesi sağlanarak, canlılık kazandırılmalıdır.



Şekil 4. 180: 554 Sokak mevcut durum

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

925/1 Sokak için bahsedilen revizasyonlar şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.181).



Şekil 4. 181: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2021

4.3.2.11 552 Sokak

552 Sokak, 554 Sokak ile Turan Güneş Caddesi arasında ki sokaktır (Şekil 4.182).



Şekil 4. 182: 552 Sokak vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle 552 Sokak'ta hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.183). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi katagorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	552 Sokak				

Şekil 4. 183: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

552 sokak genişliği 24,5 metredir. Bu sokak Gazi Mustafa Kemal Bulvarının transit geçit yani sadece toplu taşıma araçlarının geçişine izin verilerek yayalaştırma uygulamasının düzenlenmesi sonucu, çok fazla trafik akışının gerçekleştiği bir sokak olmuştur (Şekil 4.184).



Şekil 4. 184: 552 Sokağın görüntüsü

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Bu sokakta ortada gidiş tek, geliş tek trafik sol tarafta 1 şerit araç otopark alanı mevcuttur (Şekil 4.185). Otopark alanının yanında geniş bir yaya aksı bırakılmıştır (Şekil 4.186). Gazi Mustafa Kemal Bulvarı'nın sadece toplu taşımaya imkan sağlanarak, yayalaştırma çalışması yapılmasından kaynaklı, Saltak ve Kayalık trafik bağlantılarının sağlanması amacıyla, trafik akışı bu sokak üzerinden

sağlanmıştır. Bu nedenle bu cadde üzerinden trafik akışı geliş ve gidiş yönünde sağlanması zorunlu haldedir. Bu sokak üzerindeki yayalaştırma gidiş yönünde sol da büyük bir yaya aksı tanımlanarak sağlanabilir.



Şekil 4. 185: Mevcut Durum

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021



Şekil 4. 186: Mevcut Otopark Alanı ve Yaya Alanı

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

554 Sokak, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı ile 552 Sokak arasındaki sokaktır (Şekil 4.187).



Şekil 4. 187: Şematik Kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2021

4.3.2.12 Turan Güneş Caddesi

Turan Güneş Caddesi, 552 Sokak ile İzmir Bulvarı arasındaki caddedir (Şekil 4.188).



Şekil 4. 188: Turan Güneş Caddesi vaziyet görünümü

Kaynak: Google Earth Ekran Alıntısı 2021

Öncelikle Turan Güneş Caddesi'nde hangi kategoride değişime ihtiyacı olduğu tespit edilmiştir (Şekil 4.189). Bunlar estetik iyileştirme, rekreasyon iyileştirme, fonksiyon iyileştirilme, konfor seviyesi arttırmadır.

		müdahale biçimi kategorisi			
linkler		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi arttırma
r 2 g 2	Turan Güneş Caddesi				

Şekil 4. 189: Güzergâhın hangi kategoride müdahale gerektirdiğini gösteren şekil

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

Turan Güneş Caddesi genişliği başlangıç noktasında 24,5 metre orta taraflarında 17 metre, sonlara doğru 19,5 metredir.

Bu cadde 552 sokaktan ve Kayalık Caddesi'nden gelen trafiğin İzmir Bulvarı'na bağlandığı bir cadde olma özelliğine sahiptir. Çok geniş olmasına rağmen, yani çift gidiş çift geliş trafik akışına sahipken, her iki yönde de bir şeridi araç otoparkı olarak kullanılmasından kaynaklı trafik sıkışıklığı söz konusudur (Şekil 4.190). Bu cadde üzerinde meslek lisesi, Cumhuriyet Lisesi, İtfaiye Müdürlüğü,

Denizli Otogarı olduğu için hem yaya akışı hem de trafik akışı çok yoğundur. Bu yoğunluğun azaltılması için otopark problemine yönelik özel alanlar tesis edilmeli, tek yön gidiş tek yön geliş olmak üzere caddenin her iki yönünde de yaya aksı tesis edilmelidir.



Şekil 4. 190: Mevcut durum

Kaynak: Akbaş Arşivi 2021

Turan Güneş Caddesi şematik bir kesitle ifade edilmiştir (Şekil 4.191).



Şekil 4. 191: Şematik kesit

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2021

4.3.2.13 Rota 2 Üzerinde Seçilen 2. Güzergâhın Genel Değerlendirilmesi

Rota 2 – 2. Güzergâh üzerinde her link detaylıca analiz edilmiştir. linklerin genel sıkıntıları dile getirilmiş ve çözüm önerileri sunulmuştur. 3. Güzergâh üzerinde ki tüm müdahaleler bir tabloda birleştirilmiştir (Şekil 192).

linkler	noktasal müdahaleler	müdahale biçimi kategorisi				
		estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme	konfor seviyesi artırma	
rota 2 - 2. güzergah	Çamlık Bulvarı	yeşil alan düzenlenmesi				
		aydınlatma önerisi				
		kent mobilyası önerisi				
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi				
		atik kutuları önerisi				
		toplu taşıma durakları iyileştirilmesi				
		wifi alanları önerisi				
	inönü Caddesi	atik kutuları önerisi				
		toplu taşıma durakları iyileştirilmesi				
		yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi				
		yer döşemesi iyileştirilmesi				
		ağaçlandırma çalışması				
		kent mobilyası önerisi				
		otopark önerisi				
	Kıbrıs Şehitleri Caddesi	otopark önerisi				
		yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi				
		kentsel dönüşüm projeleri önerisi				
		ağaçlandırma çalışması				
		atik kutuları önerisi				
		kot farkı düzenlemeleri				
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi				
		toplu taşıma durakları iyileştirilmesi				
		wifi alanları önerisi				
		aydınlatma önerisi				
		kent mobilyası önerisi				
		toplu taşıma durakları iyileştirilmesi				
	Emek Caddesi	toplu taşıma durakları iyileştirilmesi				
		yeşil alan düzenlenmesi				
		otopark önerisi				
		yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi				
		kentsel dönüşüm projeleri önerisi				
		ağaçlandırma çalışması				
		atik kutuları önerisi				
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi				
		wifi alanları önerisi				
		aydınlatma önerisi				
	958 Sokak	kent mobilyası önerisi				
		ağaçlandırma çalışması				
		tamamen yayalaştırma				
		kot farkı düzenlemeleri				
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi				
		yeşil alan düzenlenmesi				
trafik akışı yavaşlatıcı ve düzenleyici öğeler						
çocuk parkı düzenlemesi						
kent mobilyası önerisi						
kentsel dönüşüm projeleri önerisi						
925/1 Sokak	yüksek duvarların iyileştirilmesi					
	trafo binalarının kullanımının çeşitlendirilmesi					
	aydınlatma önerisi					
	otopark önerisi					
	atik kutuları önerisi					
925/1 Sokak	cephe düzenleme önerisi					
	tamamen yayalaştırma					
	aydınlatma önerisi					
	trafik akışı yavaşlatıcı ve düzenleyici öğeler					
	sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi					

Şekil 4. 192: Linklerde yapılan müdahaleler

Kaynak: Akbaş Görselleştirme 2020

		müdahale biçimi kategorisi				
		linkler	noktasal müdahaleler	estetik iyileştirme	rekreasyon iyileştirme	fonksiyon iyileştirme
rota 2 - 2. güzergah	884 Sokak	aydınlatma önerisi				
		atık kutuları önerisi				
		yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi				
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi				
		entegre scooter ve bisiklet uygulaması önerisi				
		otopark önerisi				
		kent mobilyası önerisi				
		şarj üniteleri önerisi				
		kot farkı düzenlemeleri				
		yeşil alan düzenlenmesi				
	trafik akışı yavaşlatıcı ve düzenleyici öğeler					
	İstiklal Caddesi	yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi				
		atık kutuları önerisi				
		aydınlatma önerisi				
		otopark önerisi				
		ağaçlandırma çalışması				
		kent mobilyası önerisi				
		kentsel dönüşüm projeleri önerisi				
		yeşil alan düzenlenmesi				
		toplu taşıma durakları iyileştirilmesi				
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi				
	entegre scooter ve bisiklet uygulaması önerisi					
	Gazi Mustafa Kemal Bulvarı	yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi				
		atık kutuları önerisi				
		aydınlatma önerisi				
		otopark önerisi				
		kent mobilyası önerisi				
		şarj üniteleri önerisi				
		kentsel dönüşüm projeleri önerisi				
		yeşil alan düzenlenmesi				
		toplu taşıma durakları iyileştirilmesi				
		sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi				
	entegre scooter ve bisiklet uygulaması önerisi					
	554 Sokak	tamamen yayalaştırma				
		atık kutuları önerisi				
		aydınlatma önerisi				
		ağaçlandırma çalışması				
		kent mobilyası önerisi				
		yeşil alan düzenlenmesi				
	552 Sokak	sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi				
		yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi				
		atık kutuları önerisi				
		aydınlatma önerisi				
		otopark önerisi				
		ağaçlandırma çalışması				
		kent mobilyası önerisi				
		şarj üniteleri önerisi				
	yeşil alan düzenlenmesi					
Turhan Güneş Caddesi	sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi					
	yaya aksı düzenlenmesi ve genişletilmesi					
	atık kutuları önerisi					
	aydınlatma önerisi					
	otopark önerisi					
	kent mobilyası önerisi					
	şarj üniteleri önerisi					
	yeşil alan düzenlenmesi					
	toplu taşıma durakları iyileştirilmesi					
	sokak hayvanları yaşamlarının iyileştirilmesi					
entegre scooter ve bisiklet uygulaması önerisi						

Şekil 4. 193: Linklerde yapılan müdahaleler

5. SONUÇLAR

Bu tezde yaya yolları omurgalarının belirlenmesi çerçevesinde yaya ağlarının nasıl belirlendiği araştırılarak Denizli kent merkezinde öneri yaya güzergâhları sunulmuştur. Yaya mekanları, yaya erişilebilirliği, yaya mekanlarının rekreasyonel işlevleri, yaya yolları tasarımlarının kullanıcıları nasıl etkilediği, yayalaştırmanın işlevsel değişim üzerine etkileri, kent üzerindeki yaya bölgelerinin ihtiyacı ne ölçüde karşıladığı, yaya bölgelerinin biçimleri, yayalaştırmanın fiziksel, sosyal, ekonomik, psikolojik ve çevresel yönden etkilerini, yaya erişiminde süreklilik sorunu ve çözüm olanakları ve kentsel açık mekanlarda engellilerin yaya erişilebilirliği konularında genel bir literatür taraması yapılarak, genel bir araştırma yapılmıştır.

Yaya; yaya kavramı, yayalaştırma, yayalaştırmanın tarihsel gelişimi, yaya yolu, yaya bölgesi, yaya alanlarının işlevleri, önemli yaya alanı düzenlemelerinden örnekler, Türkiye’de yaya, yaya alanı ve yayalaştırmaya ilişkin yasal düzenlemeler, yaya bölgesi planlaması, yaya bölgeleri tasarımı başlıkları altında değerlendirilmiştir.

Yaya ağı tasarım modelinin oluşturulması için 3 aşamalı yöntem belirlenmiştir. 1. Aşamada mevcut demografik ve mekânsal arka plan ortaya konmuştur. 2. Aşamada yaya ağı ana aksları belirlenmiştir. 3. Aşamada güzergâhlar için iyileştirme ve düzenleme önerileri geliştirilmiştir.

Çalışma alanı olan Denizli’nin; genel özellikleri, coğrafi konumu, demografik yapısı, iklimi ve bitki örtüsü, ekonomik durumu, mekânsal değişimi, planlanma süreci, ulaşım yapısı irdelenmiştir.

Zonlar arası yolculuk çekimleri dikkate alınarak, çekimlerin çok olduğu zonlar tespit edilmiş, yürünebilir uzaklıklar belirlenerek, erişilebilir yaya güzergâhları saptanmış, yaya için daha uygun güzergâhlar zonların ev-iş ve ev-okul yolculuk talepleri doğrultusunda oluşturulmuştur.

Literatürde yolculuk çekimlerinin, özellikle de ev-iş ve ev-okul yolculuklarının dikkate alındığı modellerin yaya yolları güzergâhları planlamasında oldukça az olduğu görülmektedir. Ulaşım ana planlarında yapılan hane halkı

anketlerinden elde edilen yolculuk çekimleri ve üretimleri ile günümüzdeki ve 2030 projeksiyon yılındaki yolculuk miktarları dikkate alınarak zonlar arası talepler belirlenmiştir. Zonlar arası ulaşım türleri ağırlıklı olarak özel araç ve toplu taşımdan oluşmaktadır. Bu tür taşımdan yaya yolu ulaşım türüne geçiş olabilmesi için yayaya dair tüm mekanlar cezbedici hale getirildiğinde kentsel trafiğe etki edecek derecede bir fark oluşturulacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca ulaşım talebinin yüksek olduğu zonlar arasında bu revizyonlar uygulandığında, yeni düzenlemeler ile kentli arasında daha hızlı bir etkileşim gerçekleşecektir.

Alan araştırma, hane halkı anketi, trafik etütleri için veri toplama ve analiz bölümünden oluşan Denizli ulaşım ana planı çalışmaları 2010 yılında tamamlanmıştır. Bu çalışmada Acil Eylem Bölgesi (ACEB) olarak tanımlanan bölgede öncelikli çalışmalar yürütülmüştür. Tez kapsamında 2014 yılı mahalle yapılanması dikkate alınmış, Merkezefendi ve Pamukkale merkez ilçelerinde olan 80 mahalle zon olarak kabul edilmiştir. 80 zonun 2010 ve 2030 yıllarındaki istek hatlarına göre yaya etütleri detaylı ortaya konmuştur.

Kentsel yolculukların yoğunluk olarak ev-iş ve ev-okul yolculukları olduğu bilindiği üzerine bu yolculukların yaya türüne aktarılması trafiği rahatlatıcı etki sağlayacağından bu istek hatlarının üretim ve çekim miktarları dikkate alınmıştır. Hareketliliğin fazla olduğu yürünebilir mesafede olan zonlar tespit edilmiştir.

Sürdürülebilir kentsel ulaşım için taleplerin yoğun olduğu noktaları birleştirecek güzergâhların belirlenmesi, kentin imar planı ve ana ulaşım planı gibi kurumsal planların dikkate alınmasının yanında yönetici, yolcu, çevresel faktörler ve alt yapı özellikleri bir araya getirilerek yapılmalıdır. Literatür taramasında motorlu araçlar ve raylı sistemler için talebe bağlı güzergâh belirleme metodlarının geliştirildiği, yaya güzergâhlarının belirlenmesi üzerinde talebi merkeze alarak yoğunlaşılacak bir çalışma olmadığı, sadece belirlenen güzergâhlar üzerinde iyileştirmeler yapıldığı tespit edilmiştir. Yaya güzergâhı belirlemede öncü olabilecek çalışma örneğinde; yolculuk başlangıç ve bitiş noktaları arasında yaya omurgaları belirlenerek, bu yolların hangisinde iyileştirmelerin yapılabileceği ve hangisinin güzergâh olarak belirlenmesinin daha doğru olacağını belirlemek üzere kriterler belirlenmiştir. Bu kriterler; motorlu araç için kesişme (kavşak) sayısı, çevresel etkilere duyarlılık, güzergâh genişliği, motorlu araç yoğunluğu, bitkisel varlığı,

fiziksel koşullar, güzergâh çevresinin niteliği, var olan eğlence-dinlenme olanakları (güzergâh üzerinde), alan kullanım türü, kullanıcı kaynağı ve yoğunluğu olarak belirlenmiştir.

Bu kriterlere ağırlık katsayıları verilmiş ve alt başlıklar oluşturularak bu başlıklara değerlendirme puanları verilmiş. Bu sonuçlara göre de mevcut yollardan hangisinin en uygun olduğu ve puanını düşüren koşullardan hangisinin iyileştirilmesi gerektiğine karar verilerek yaya için uygun olabilecek yolun yapısına karar verilmiştir.

Yürünebilirlik menzili dahilinde yolculuk talebinin en fazla olacağı ön görülen zonlarda 2 çeşit Rota belirlenmiştir.

Bu Rotalar üzerinde birkaç yaya yolu belirlenerek, bu yolların hangisinde iyileştirmelerin yapılabileceği ve hangisinin güzergâh olarak belirlenmesinin daha doğru olacağını belirlemek üzere kriterler belirlenmiştir. Bu kriterler; yol genişlikleri, en kısa ve dik mesafeler, yol üzerinde alışveriş mekânlarının varlığı, ışıklandırmanın yeterliliği, yeşil doku varlığı, toplu taşıma geçen aksların varlığı, kamu yapıları, önceden yayalaştırılmış veya kısmen yayalaştırılmış yolların varlığı, okul – hastane – eczane – ibadethane gibi mekânların varlığı, gölgeleme elemanlarının varlığı, meydanların varlığı, yol işaret ve bilgi levhaları düzenlenmiş cadde ve sokaklar, kültürel etkinliklerin sergilendiği sokaklar, heykel-çeşme-sokak mobilyalarının varlığı, büyük alışveriş merkezleri olarak belirlenmiştir.

Bu kriterler çerçevesinde Rotalar üzerindeki mahalleler tek tek analiz edilmiştir ve her Rota da üçer adet güzergâh belirlenmiştir. Belirlenen alternatif güzergâhları belirli linklere ayrılarak, tek tek olması gereken kriterler doğrultusunda analiz edilerek, her kriterin olumlu ya da olumsuz etkisine göre -2 ile 5 aralığında katsayı atanarak ve her 2 Rotada en uygun güzergâh belirlenmiştir.

Üst ölçekte bakıldığında Denizli ilinin eski yerleşim yerlerinin genel sorunu yerleşmenin çok sık ve yoğun olmasından kaynaklı bir sıkışıklıktır. Şehir merkezlerinde parseller bitişik nizam ve yola sıfır olarak yüksek katlı imarlar düzenlenmiş. Şehrin zamanla nefes alacak yeri kalmamıştır. Merkezi bölgelerde kamu kurum kuruluşları, hastaneler, eczaneler, kuyumcular, ticarethaneler, bürolar

çok yoğun olarak mevcuttur. Buna bağılı olarak da hareketlilik ve yoğunluk merkezlerde zorunlu olarak toplanmaktadır. Bu yoğunluk, gerek trafik sıklığına gerekse gürültü ve hava kirliliğine sebep olmakta insanı ruhsal olarak olumsuz etkilemektedir. Bu bölgelerde noktasal düzenlemeler ve rötuşlar probleme çözüm oluşturamamaktadır. Bu nedenle bu bölgelerde alt ölçekte değil üst ölçekte bir planlama gerektirmektedir. Bu bölgelerde kentsel dönüşümler gerçekleştirilmelidir. İmar mevzuatına göre parseller revize edilmeli, yoğunluğu az olan düzenlemelerle iyileştirilmelidir. Yolların genişlikleri arttırılmalıdır. Ayrıca park bahçe ve ortak alan kullanımlarına yönelik parseller çokça ayrılmalıdır. Yaya öncelikli mekanlar tasarlanmalı ve toplu taşıma ile entegre yaya ve bisiklet mekanları oluşturulmalıdır. Trafikte en büyük problem olan otopark problemi belediyenin yeterli sayıda bazı noktalarda tanımlayacağı otopark alanları oluşturulmalıdır. Bunlarla paralel olarak toplu taşıma belediye otobüslerine ek olarak raylı taşıma sistemlerinde uygunluğu kontrol edilip, taşıma sistemlerine dâhil edilebilir.

Yakın tarihte de yaşanan pandemi sürecinde de belli bir noktada toplu taşımardan uzak kalınmıştır. Bazı noktalara ya özel araçlarla ya da yürüyerek gitmek gidilmiştir. Yaya alanları daha kullanışlı hale getirilerek kentlinin erişilebilir noktalardaki gerçekleştirilmesi gereken eylemleri, iyileştirilmiş güzergâhlarda çözümlenmeleri teşvik edilerek toplum sağlığının korunması sağlanabilir.

Denizli'deki mevcut yaya yolu ağı önerilen ana yaya omurgaları ile birlikte düşünülerek yeniden entegre edilmelidir. Tez kapsamında önerilen yaya rotaları kentsel yaya yolu ağına ana omurga niteliğinde rotalardır. Bu rotaların Denizli'deki mevcut yaya yolları ile bağlantıları ayrı bir kapsamda ele alınmalıdır. Böylece yeni altyapı yatırım ve bağlantı olanakları oluşacaktır.

Yapılan çalışmada oluşan 2 yaya omurgası birbiri ile entegre olması gerekmektedir. Oluşturulan yaya omurgalarının birbiri ile entegrasyonu/bağlanma noktası gelecekte araştırılabilir. Ayrıca Denizli'de var olan yaya alt yapısı entegrasyonu ile ilgili yeni bir çalışma yapılması gerekir. Bu çalışma Denizli'nin güncel ulaşım ana planı verileri ile tekrarlanması gerekir. Çalışmada geliştirilen model ulaşım ana planı olan her şehirde uygulanabilir bir modeldir.

6. KAYNAKLAR

Ahunbay, Z., *Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon*, İstanbul: Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, 182-183, (2004).

Altınay, S., Barselona gezilecek yerler listesi – en güzel 35 yer, (14.02.2021), <https://gezipgordum.com/la-rambla-caddesi/> , (2021).

Atay, İ., Aytuğ, B., Selik, M., Ürgenç, S., Yalıtık, F., *Şehiriçi Ağaçların Tekniğine Uygun Bakımı ve Budaması*, İstanbul: Ormancılık Eğitim ve Kültür Vakfı Yayını, (1990).

Akbulut, G. Türkiye’de demiryolu ulaşımının jeopolitik önemi. *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, Ankara, 26-3, (2006).

Akbulut, G. 21. Yüzyıl’ın eko-politik ürünü: demir ipek yolu, *Uluslararası İpek Yolu’nun Yükselişi ve Türk Dünyası Bilgi Şöleni Yükselen İpek Yolu*, Ankara, 37-57, (2016).

Akdoğan, G., İstanbul Peyzajının Tanziminde Peyzaj Mimarisi İle İlgili Problemler ve Ana Prensipler, Ankara: Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, (1962).

Akkar-Ercan, M.A. Belge, Z.S., Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli, *Journal of the Faculty of Architecture, Middle East Technical University*, (2017).

Aksoy, Y. Sunar, P., Yaya yolları için kaplama malzemeleri, *Dizayn Konstrüksiyon*, (2008).

Alhan, M., Bir barok dönemi incelemesi versailles sarayı barok dönemi mimari özellikleri, (26.04.2021), <http://mehmetalhan.blogspot.com/p/ogrencinin-karalama-defteri.html> , (2006).

Altınçekiç, H.S., “İstanbul Metropolü’nde Meydanların Rekreatif İşlev Yönünden Önemi Üzerine Araştırmalar” Doktora Tezi, *İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2000).

Altunbaş, U., “Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği” Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2006).

Anılın F., “Ürün kullanıcı ilişkileri açısından İstanbul’da kent mobilyaları”, *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, İstanbul, 113-130, (2001).

Arıkan, I., Venedik’in kalbi: san marco meydanı, (12.12.2019), <https://gezipgordum.com/san-marco-meydani-piazza-san-marco/>, (2018).

Aru, K. A., Yayalar ve Taşıtlar: Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri, İstanbul: Gebze Teknik Üniversitesi Yayınları, (1965).

Aslanboğa, İ., Kentlerde Yol Ağaçlandırması, TÜBİTAK Yapı Araştırma Enstitüsü Yayını, İstanbul, (1986).

Avcı Y., Bir Osmanlı Anadolu Kentinde Tanzimat Reformları ve Kentsel Dönüşüm: Denizli (1839-1908), İstanbul: Yeditepe Yayınevi, (2010).

Avcı, S., Ulaşım coğrafya açısından Türkiye’nin ulaşım politikaları ve coğrafi sonuçları, *Ulusal Coğrafya Kongresi*, 87-88, (2005).

Atabay, S., Kamu mekanları tasarımı ve İstanbul örneği, *I. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 127-129, (1991).

Atabay, S., Pilehvarian, N K., Şehirsel tasarım ve şehir mobilyaları ilişkileri, *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 29-40, (2001).

Bakırcı, M., Ulaşım coğrafyası açısından Türkiye’de havayolu ulaşımının tarihsel gelişimi ve mevcut durumu, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 340-377, (2012).

Bayraktar, U., “Ticaret Ağırlıklı Arterlerin Peyzaj Tasarımında Yeni Boyutlar ve Tunalı Hilmi Caddesi’nde Yorumlanması” Yüksek Lisans Tezi, *Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, 101, (1998).

Besim, E. “Kentsel ve Bölgesel Ulaşımın Mekansal Gelişmelere Etkisi, TR32 Altbölgesi ve Denizli Örneği” Yüksek Lisans Tezi, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Isparta, (2019).

Biröl G., Balıkesir kent merkezinde yaya Ol(ama)mak, Megaron Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Dergisi, 5-9, (2007).

Booth, N. K., Basic Elements of Landscape Architectural Design, Waveland Press, New York, (1990).

Boros, K., Minneapolis, yeniden hayal edilen bir nicollet alışveriş merkezi için çabalarını artırıyor, (4.11.2019), <https://www.minnpost.com/two-cities/2013/04/minneapolis-ramping-efforts-re-imagined-nicollet-mall/>, (2013) .

Brambilla, R., Longo, G., For Pedestrians Only: Planning, Design and Management of Traffic Zones. Whitney Library of Design, New York, (1997).

Brambilla, R., Longo, G., Time-saver Standards for Urban Design, McGraw-Hill, New York, (2003).

Brown, T. M., The most walkable cities in america, (26.04.2020), <https://www.thrillist.com/travel/nation/most-walkable-cities-in-us-pedestrian-friendly> , (2017).

Buchanan, P., Glasgow'un yalnız sokakları, (14.02.2021), <https://www.flickr.com/photos/73417912@N00/15638698432/in/photostream>, (2013).

Çakıroğlu, İ., “Tarihi Yarımada'nın Yayalaştırılmasının Bölgedeki Yayalar ve Yerleşik Esnafa Etkilerinin Değerlendirilmesi” Yüksek Lisans Tezi, *Başakşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2012).

Çalışkan, M., “Kamu Yararı Bağlamında Kamusal Mekanlarda Bir Yayalaştırma Örneği Eminönü Tarihi Yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) Yayalaştırma Projesi” Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2011).

Çelebi, G., “Times square, snohetta'nın kamusal alanı iki katına çıkaran meydan tasarımıyla yenilendi[online]”, (12.01.2020), <http://kot0.com/times-square-snohetta-nin-meydan-tasarimiyla-yenilendi/> , (2017)

Çermikli, B., “Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2009).

Çınar, H. S., Yaya Bölgeleri ve Meydan Tasarım İlkeleri, Lisansüstü Ders Notları, İstanbul, (2007).

Çınar Ş., Denizli'nin geleceği: yol haritası 2010-2023, Denizli Büyükşehir Belediyesi, (2009).

Çol, D., “Kentsel Ulaştırmada Yaya Alanları, İstanbul Avcılar-Marmara Caddesi Yayalaştırma Projesinin İncelenmesi” Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2014).

Dılıp, A., ‘Complete street planning workbook’, The Institute for Transportation and Development Policy, Bundestag, (2009).

Dılıp, A., ‘Complete street implementation workbook’, The Institute for Transportation and Development Policy, Bundestag, (2009).

Demir, S., “Yaya Bölgelerinin Kent İçin Önemi, Kente Katkıları ve Ankara'daki Yaya Bölgelerinin İrdelenmesi” Yüksek Lisans Tezi, *Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, (1999).

Demir, Ü., “Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği” Yüksek Lisans Tezi, *Mustafa Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Hatay, (2008).

Demirel, T., “Kent Meydanları Yer Seçimine Metolojik Bir Yaklaşım: Adana Kenti Örneği” Yüksek Lisans Tezi, *Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Adana, (2008).

DESIGN COUNCIL, Street Furniture From Design Index, Seventh Edition Published, London, (1979).

Devil, J., La rambla Barcelona, (01.01.2021), <https://tr.depositphotos.com/6535693/stock-photo-small-fountain-on-la-rambla.html>, (2011).

Dirik, H., Kent ağaçları, İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 69-81, (1991).

Döllük, G., “Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2005).

Duap, Denizli Belediyesi Planlama Çalışmaları, Denizli, (2010).

EMBARQ., Otobüs yollarında trafik güvenliği, pilot sürüm- yol testi, (05.07.2017), <http://wrisehirler.org/arastirma/yayin/otob%C3%BCs-yollar%C4%B1nda-trafik-g%C3%BCvenli%C4%9Fi>, (2015).

Erkesim, R., “Özürlüye Uygun Açık Alan Tasarımı ve Kullanımların Değerlendirilmesi ve İstanbul Örneği” Yüksek Lisans Örneği, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (1999).

Erkoç, M. “Akşehir Tarihi Kent Merkezinin Korunmasında Yayalaştırmanın Etkinliğinin İrdelenmesi” Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya, 95, (2008).

Eroğlu, E., Kesim, G. A., Müderrisoğlu, H., Düzce Kenti Açık ve Yeşil Alanlarındaki Bitkilerin Tespiti ve Bazı Bitkisel Tasarım İlkeleri Yönünden Değerlendirilmesi, *Tarım Bilimleri Dergisi*, 270-277, (2005).

Ersoy, M., Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük, İstanbul: Ninova Yayınları, (2016).

Fanuscu E. M., Yaya bölgeleri, *Peyzaj Mimarlığı Dergisi*, 3, 10-17, (1997).

Francis, M., The Making of Democratic Streets, Public Streets For Public Use, (Ed: A.V. Moudon), Columbia University Press, New York, (1991).

Gehl, J., Gemzoe, L., New City Spaces, The Danish Architectural Press, U.S.A., (2001).

Giritlioğlu, C., “Şehirselsel mekan öğeleri ve tasarımı” İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, 177, (1991).

Gleen, L., Geceleri la rambla, (01.01.2021), https://www.flickr.com/photos/glenn_shoemake/5515234579/in/photostream, (2011).

Gökçe, T., XVI. ve XVII. yüzyıllarda Lazikiyye Kazası, Ankara, (2000).

Güç, M., “Açık Alan Heykellerinin Kent Estetiğine Katkısı” Yüksek lisans Tezi, *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü*, Adana, (2005).

Gülgün B., Altuğ G., İzmir kıyı bandı uygulamalarında ergonomik standartlara uygunluğun değerlendirilmesi üzerine bir araştırma, *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 145-156, (2006).

Göl, T., “Kentsel Mekanlarda Yer Alan Parkların Aydınlatma Kriterlerinin İncelenmesi: Kadıköy Selamiçeşme Özgürlük Parkı Örneği” Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2004).

Gültekin, B., “Kent İçi Yolların Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği” Yüksek Lisans Tezi, *Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Adana, (2007).

Gültekin T., “Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekanda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul-Beyoğlu / İstiklal Caddesi Örneği” Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 129, (2010).

Hasol, D., Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, İstanbul: Yapı-Endüstri Yayınları, (2012).

Hepcan, Ş., Özkan M. B., Kaplan A., Küçükerbaş, E.V., Kara, B., Deniz, B., Hepcan, C.Ç., Altuğ, İ., “Yaya erişiminde süreklilik sorunu çözüm ve olanaklarının Bornova kent merkezi örneğinde araştırılması, *Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi*, 43, 121-132, (2006).

Hydén, C., ‘Walking’, Department of Traffic Planning and Engineering, Helsinki, (1999).

İnceoğlu, M., “Kentsel Açık Mekanların Kalite Açısından Değerlendirilmesine Yönelik Bir Yaklaşım: İstanbul Meydanlarının İncelenmesi’ Doktora Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, (2007).

İnceoğlu, M., Aytuğ A., Kentsel mekanda kalite kavramı, *Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 131-146, (2009).

İnceoğlu, N., İnceoğlu, M., Şener, H., Yıldızcı, A. C., Kamu mekanları tasarım ilkelerinin örneklerle irdelenmesi, *I. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 29-30, (1989).

Jack, F., Gece la rambla üzerinde çiçek tezgahları, (01.01.2021), <https://pixers.com.tr/cikartmalar/gece-la-rambla-uzerinde-cicek-tezgahlari-barcelona-65356780> , (2020).

Jacobs, A.B., *Great Streets*, The MIT Press, London, England, (1993).

Kaplan H., Acuner A., “Ankara’da yayalaştırma sorunsalı: Yaya alanlarının yasal çerçeve ve yerel yönetimlerin rolü kapsamında değerlendirilmesi” *Planlama Dergisi*, 2005/4, 112-123, (2005).

Kapluhan, E., Ulaşım coğrafyası açısından türkiye’de karayolu ulaşımının tarihsel gelişimi ve mevcut yapısı, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Cilt 7, Sayı 33, 426-439, (2014).

Karabay, H., “Kentlileşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma ve Araçları” Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (1993).

Karabay H., “Kent içinde yaşayabilir-yaşanabilir kentsel mekanların planlamasında bir politika; yayalaştırma ve kentlileşmeye katkısı” *Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 85-93, (1995).

Karaman A., Kentsel tasarımda biçimleme ilkeleri, *Yapı Endüstri Merkezi Sanat Mimarlığı Dergisi*, (1989).

Kavi, F., “İstanbul’daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi”, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2003).

Keleş, R., Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Ankara: Senis Basımevi, 188, (1980).

Kesim G. A., Eroğlu E., Türkiye’de kent mobilyalarının peyzaj mimarlığı yönünden bazı sorunları, *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 137-152, (2001).

Korça, P., Türkoğlu H., “Şehir merkezlerinde tasarım: Kuzey Amerika deneyimi” I. Kentsel Tasarım ve Uygulamaları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 233-239, (1991).

Kuntay, O., Yaya Mekanı, Ankara: Ayıntap Yayıncılık, 91, (1994).

Kuntay, O., Yaya Mekanı, Ankara: İlke Yayınevi, (2008).

Kurt, C., Türkiye’de Ulaştırma sektörü içerisinde lojistiğin yeri ve önemi, *İstanbul Üniversitesi*, 44, 45, 46, (2010).

Küçükerbaş, E., Özkan B., Bir Meydan tasarımı Süresinin Germencik Örneğinde Ortaya Konulması, İzmir: Bilim Ofset, (1994).

Lam G., “Peyzaj tasarımı: Meydan, yol, park, konut, kamu ve ticari kurum projelerinden seçmeler” Yem Yayın 140, 366, (2007).

Land, L., Santa monica üçüncü cadde gezinti yolu ve çiftçi pazarı, (15.02.2021), <https://landainla.wordpress.com/2014/01/22/santa-monica-third-street-promenade-and-farmers-market/>, (2014).

Laurence, L., Bourke street mall -- fully pedestrianized transit mall. trams crawl through this short block but it Works, (4.11.2019), <https://twitter.com/larrylarry/status/814650551497412608>, (2016).

Lee, M., Columbus circle night trails, (01.01.2021), <https://www.flickr.com/photos/52836039@N02/14905694597>, (2014).

Lelogeais, E., Avenue des champs-elysées: markalar için stratejik bir konum, (18.02.2021), <https://edito.agorabiz.com/locaux-pros/dossiers/avenue-des-champs-elysees-un-lieu-strategique-pour-les-marques-article-14495.html>, (2016).

Marcus, C.C, Francis. C., People Places Design Guidelines for Urban Open Space. Second Edition, John Wiley & Sons. Inc., USD, (1997).

Mayuri, B., Guide to marienplatz munich old town : munich in a day, (12.09.2020), https://www.tosomeplacenew.com/germany-15-things-to-see-in-and-around-marienplatz-munich/?utm_medium=social&utm_source=pinterest&utm_campaign=tailwind_tribes&utm_content=tribes&utm_term=346121986_10832962_308275 , (2020).

McDonald K., Walk&roll: memphis region pedestrian and bicycle plan, Memphis Urban Area Metropolitan Planning Organization, Florida, (2020).

Merdim, E., Times meydanı snohetta dokunuşu, (26.04.2019), <https://www.arkitera.com/haber/times-meydanina-snohetta-dokunusu/>, (2017)

Midwest, E., Peyzaj/kentsel gelişim: nicollet alışveriş merkezi yeniden tasarımı ve yeniden inşası,(4.11.2019), <https://www.enr.com/articles/45891-landscapeurban-development-nicollet-mall-redesign-and-reconstruction> , (2018) .

Midwest, L., Nicollet alışveriş merkezi, (01.01.2021), <https://www.midwestliving.com/travel/minnesota/14-top-things-to-do-the-twin-cities/?slide=b1b16971-b88f-49ad-bfe8-34e747c1fc67#b1b16971-b88f-49ad-bfe8-34e747c1fc67> , (2012).

Mitchell K., ‘Planning for walking’, Chartered Institution of Highways & Transportation, London, (2015).

Opan, E., İzmir’de gezilecek en güzel 30 yer, (03.05.2021), <https://blog.obilet.com/izmir-gezilecek-yerler/> , (2018).

Orhon, A. V., Kişisel Bir Perspektiften Konak Meydanı’na Bakışın Düşündürdükleri, Ege Mimarlık, 54-56, (2004).

Ökkeş , H., Şeiriçi açık sahalardan meydanlar ve konak meydanı üzerinde bir çalışma, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi, İzmir, (1977).

Ökten, N., Sancar, C., Kentsel Donatılar-Ulaşım, Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı, Akademi Kitapevi, Trabzon, (2004).

Özaydın G., Erbil D., Ulusay B., “Kamu mekanları tasarımının tamamlayıcısı olarak bildirişim öğeleri” Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, 63-67, (1991).

Özcan, A., “Yaya Alanlarının İşlevsel Kullanımının Altındağ İlçesi’nde İrdelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, *Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara*, (2013).

Özcan, K., Anadolu Türk Tarihinden Bir Kesit: Selçuklu Döneminde Anadolu-Türk Kent Modeli, Konya: Bilig Yayınları, (2006)

Özcan, K., Özkan, T., “Denizli kentinin planlama deneyimi”, Doğu Coğrafya Dergisi, (2013).

Özdeş, G., Şehircilik, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, (1985).

Özkal, A., “Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma” Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul*, (1990).

Özkan, Ü., Konya Tarihi Kent Merkezinde Yayalaştırma-Koruma İlişkisinin Kurulması Üzerine Bir Araştırma, (1998).

Özsel, S.B., “Bina-Kentsel Mekan Arayüz Özelliklerinin Kentsel Yaya Mekanlarına Etkisi”, Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul*, (2009).

Öztan, Y., Yaşadığımız Çevre ve Peyzaj Mimarlığı, Tisamat Basım Sanayii, Ankara, (2007).

Pakdil, F., Manisa K., Uygur kentli ihtiyaçları ve kent mobilyaları, *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 153-169, (2001).

Perçin H., Yaya Bölgeleri, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilimdalı basılamamış ders notları, 68, (2001).

Perotte, P., 'Bicycle and pedestrian master plan', Kalifornia, (2018).

Prokos, A., Columbus circle'in yükseltilmiş görünümü, (18.03.20201), <https://andrewprokos.com/photo/elevated-view-columbus-circle-1/>, (2021).

Postalcıoğlu, O., "Yayalaştırmanın Sosyal, Ekonomik, Fiziksel ve Çevresel Etkileri: Adapazarı Çark Caddesi Örneği" Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, (2009).

Rambla, L., Barselona şehri, ispanya, (01.01.2021), <https://dessylovetravelling.wordpress.com/tag/la-rambla/>, (2013).

Reiner, S., Santa monica'nın üçüncü cadde gezinti alanı, dönüştürücü ana plandan geçecek, (14.02.2021), <https://archpaper.com/2019/11/santa-monica-third-street-promenade-transformative-master-plan/>, (2019).

Robertson, K.a., Pedestrian Malls and Skywalks, Ashgate Publishing Lmt., Avebury, England, (1994).

Rubenstein, H. M., Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces, John Wiley & Sons Inc., (1992).

Sandal, E. K., Kahramanmaraş'ta ulaşım problemleri ve halkın ulaşım sistemine ve problemlerine bakışı, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 14(21), 137-157, (2009).

Şahin, E., “Yaya Bölgelerinin İzmit Kent Merkezi Örneğinde İrdelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, *Namık Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Tekirdağ, (2017).

Seçkin, Ö. B., *Peyzaj Yapıları*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Basımevi, (1997).

Shuttleworth, J., Glasgow'un buchanan caddesi'nde çalıştıysanız, hepinizin bileceği yedi şey, (17.02.2021), <https://www.glasgowlive.co.uk/whats-on/shopping/seven-work-retail-glasgow-buchanan-13064006> , (2020).

Slotterback, S.C., Zerger, C., Complete streets from policy to project the planning and implementation of complete streets at multiple scales. cts center for transportation studies lrrb final report 2013- 2030, (05.04.2017), <http://www.dot.state.mn.us/research/TS/2013/201330.pdf>, (2013).

Sokol, D., Nicollet mall in Minneapolis, (01.01.2021), <https://www.architecturalrecord.com/articles/14200-nicollet-mall-in-minneapolis> , (2019).

Suhher, H., Kent planlama süresinde kent meydanlarının yeri ve işlevi, *Peyzaj Mimarlığı Dergisi*, (1998).

Suher, H., Ocakçı, M., Akkal L. B., Karabay, H., Kent içi ulaşımda yayalaştırma ve kentleşme ilişkileri, 2. Kent içi Ulaşım Kongresi Bildiriler Kitabı, 184-196, (1992).

Şahin, T., Tarihten günümüze: iki eser, iki ayrı ruh, (4.11.2019), <http://gencdergisi.com/12063-tarihten-gunumuze-iki-eser-iki-ayri-ruh.html>, (2017).

Şenkaynak, P., “Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Önemi ve İstanbul'daki Bazı Örneklerin İncelenmesi” Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2010).

Şimşek C., *Laodikeia*, İstanbul: Ege Yayınları, (2007).

Şişman E. E., Etli B., “Tekirdağ kent merkezindeki yaya bölgelerinin belirlenmesi ve projelendirilmesi” Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi, 327-338, (2007).

Şişman E. E., Yetim L., Tekirdağ kentinde donatı elemanlarının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesi, Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 43-51, (2004).

Taneri, E., Şehircilik konuları, İstanbul Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi, Mimarlık Bölümü Şehircilik ve Proje Kürsüsü, İstanbul, (1978).

Teziş, S., “Şehir Merkezinde Yaya Alanları” Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (1994).

Tınaztepe, H. “Denizli Kenti Tescilli Konut Envanterinde Plan Şeması Oluşumuna Etki Eden Faktörlerin İrdelenmesi” Yüksek Lisans Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2019).

Top, N., Bir ulaşım türü olarak yaya ve yaya mekanları üzerine düşünceler, Planlama Dergisi, (1990).

TS-12127, Şehir içi yollar- Raylı taşıma sistemleri bölüm 1, Yeraltı istasyon tesisleri tasarım kuralları, Türk Standartlar Enstitüsü, Ankara, (1997).

TÜSİAD, Kurumsal yapısı, yasal çerçevesi ve göstergeleriyle ulaşım sektörü, TÜSİAD Yayın No: 20073/431, (2007).

Tümer, G., İnsanlar, kentler ve meydanlar mimarlık dergisi, (25.12.2020) 334.<http://www.mo.org.tr/mimarlikdergisi/index.cfm?sayfa=mimarlik&DergiSayi=52&RecID=1287>, (2007).

Tümertekin, E., Münakale coğrafyası hakkında, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Ens. Dergisi, (1965).

Tümertekin, E., Özgüç, N., Ekonomik coğrafya, Çantay Kitabevi, İstanbul, 590, 594, 595, (1999).

Türkoğlu, G., Vandalizm ve kent mobilyası, *I. Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, İstanbul, (1991).

Ulusay B., “Tarihi kent merkezleri için ulaşım düzenlemeleri önerisi: İstanbul tarihi yarımada örneği” *I. Ulusal ulaşım Sempozyumu*, İETT Yayınları, 347-356, (1996).

URL1:http://ermakvagus.com/Europe/Italy/Pompeii/pompeii_forum.html, (4.11.2019).

URL2:<https://www.teggelaar.com/en/rome-day-6-continuation-3/>, (4.11.2019).

URL3: <https://interactive.wttw.com/ten/streets/kalamazoo-mall>, (4.11.2019)

URL4: <http://bayaiyi.com/venedik-san-marco-meydani/> , (01.01.2021).

URL5: <https://tr.pinterest.com/pin/354447433174407196/>, (24.10.2019).

URL6: <https://tr.pinterest.com/pin/765400899155139448/>, (24.10.2019).

URL7: <http://bplusb.nl/en/work/mariahilferstrasse/> , (24.10.2019).

URL8: <https://tr.pinterest.com/pin/208854501455222600> , (24.10.2019).

URL9: <https://tr.pinterest.com/pin/646407352751684654/>, (24.10.2019).

URL10:<https://i4.hurimg.com/i/hurriyet/75/1110x740/5b6d3ff67152d81c9c39a849.jpg> , (24.10.2019).

URL11:<http://nelercektimneler.blogspot.com/2011/12/siena.html>, (24.10.2019).

URL12: <https://tr.pinterest.com/pin/380061656054872077/>, (12.12.2019).

URL13: <https://tr.pinterest.com/pin/127297126950754095/>, (12.12.2019).

URL14: <https://tr.pinterest.com/pin/767300855246738476/>, (12.12.2019).

URL15: <https://tr.pinterest.com/pin/416090453061953349/>, (12.12.2019).

URL16: <https://www.destination-munich.com/germany-top-attractions.html>, (01.01.2020).

URL17:<https://www.molon.de/galleries/Germany/Munich/Pedestrian/img.php?pic=1>, (01.01.2021).

URL18:<https://www.molon.de/galleries/Germany/Munich/Pedestrian/img.php?pic=16&comm=add>, (01.01.2021).

URL19: <https://travelaway.me/beautiful-places-germany/> , (01.01.2021).

URL20: <https://tr.pinterest.com/pin/396527942182330128/>, (01.01.2021).

URL21: <https://tr.pinterest.com/pin/241013017544276595/>, (01.01.2021).

URL22: <https://tr.pinterest.com/pin/449515606550060971/> , (01.01.2021).

URL23: <https://theguiriguide.com/las-ramblas/> , (01.01.2021)

URL24:<https://barcelonayflamenco.com/en/las-ramblas-de-barcelona/>, (01.01.2021).

URL25:<https://tr.pinterest.com/pin/114912227980006827/?lp=true>, (01.01.2021).

URL26: [https://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g187497-d608390-i260281561-Hostal Mare Nostrum-Barcelona Catalonia.html](https://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g187497-d608390-i260281561-Hostal_Mare_Nostrum-Barcelona_Catalonia.html) , (01.01.2021).

URL27:<http://cuckan.blogspot.com/2013/03/barselona-2-gun.html>, (01.01.2021).

URL28: <https://unsplash.com/s/photos/buchanan-street>, (14.02.2021).

URL29: https://www.123rf.com/photo_90559538_glasgow-scotland-july-21-shops-and-people-on-buchanan-street-on-july-21-2017-in-glasgow-scotland-

buc.html?fromid=WHEvczcrUmRjdWtVVUVIVkh4U0Nadz09,

(14.02.2021).

URL30: https://www.caingram.info/Scotland/Pic_hm/buchanan_street.htm,

(14.02.2021).

URL31: <https://tribepilatesstudio.com/santa-monica-3rd-street-promenade-a-must-see/>, (15.02.2021).

URL32:<https://tr.pinterest.com/pin/175640454192451409/?lp=tru>,

(15.02.2021).

URL33: https://www.tripadvisor.com.tr/Attraction_Review-g33052-d103427-Reviews-Third_Street_Promenade-Santa_Monica_California.html#photos:aggregationId=101&albumid=101&filter=7&ff=194356370, (15.02.2021)

URL34: <https://www.appearhere.us/destinations/paris/champs-elysees-saint-honore>, (18.02.2021).

URL35: <https://tr.pinterest.com/pin/16677461108312078/>, (18.02.2021).

URL36: <https://tr.pinterest.com/pin/645914771537481625/>, (18.02.2021).

URL37:<https://beyoglu.bel.tr/galeri/istiklal-caddesi-yeni-yilda-isil-isil-olacak-1681.html#gallery1-9>, (18.02.2021).

URL38: <http://emlak.haber7.com/emlak/haber/2829854-istiklal-caddesindeki-doluluk-yuzde-100e-cikti>, (18.02.2021).

URL39:https://www.izmir.bel.tr/YuklenenDosyalar/Dokumanlar/23.12.2013%2014_41_25_201110311046_43.pdf, (18.02.2021).

URL40:<https://izmirmag.tumblr.com/post/165691703166/izmir-izmirmag-alsancak-k%C4%B1br%C4%B1s-%C5%9Fehitleri>, (03.03.2021).

URL41:<https://eskisehir.ktb.gov.tr/TR-157305/ismet-inonu-doktorlar-caddesi.html>, (03.03.2021).

URL42: <https://tr.pinterest.com/pin/411446115956592831/>, (03.03.2021).

URL43: <http://www.denizli.gov.tr/cografi-konum> (23.04.2020).

URL44: <https://www.lafsozluk.com/2012/01/denizli-ilinin-turkiye-haritasindaki.html> (08.06.2021).

URL45: <http://www.arkiv.com.tr/proje/denizli-hukumet-konagi/1650> (07.07.2021).

URL46: <https://br.pinterest.com/pin/573294227537808201/>, (07.07.2021).

URL47: <https://tr.pinterest.com/pin/478577897896148319/>, (07.07.2021).

URL48: <https://www.pinterest.ca/pin/314126142759826961/>, (07.07.2021).

URL49: <https://www.pinterest.ph/pin/347621664993184874/> (07.07.2021).

URL50: [street art panosundaki Pin \(pinterest.com\)](#) (07.07.2021).

URL51: <https://www.pinterest.fr/pin/432204895494680880/> (07.07.2021).

URL52: <https://tr.pinterest.com/pin/642818546801214720/> (07.07.2021).

URL53: <https://www.pinterest.ca/pin/bldgwlf-part-6--77827899796620782/> (07.07.2021).

URL54: <https://www.arkitera.com/proje/2-odul-1-kategori-istanbul-senin-kent-mobilyalari-ve-oyun-rekreasyon-urunleri-tasarimi-yarismasi/> (07.07.2021).

URL55: [1. Ödül \(1. Kategori\), İstanbul Senin, Kent Mobilyaları ve Oyun-Rekreasyon Ürünleri Tasarımı Yarışması - Arkitera](#) (07.07.2021).

URL56: <https://tr.pinterest.com/pin/828521662684869139/> (07.07.2021).

URL57: <https://www.tv100.com/ibbden-marti-uygulamasina-duzenleme-haber-505886> (07.07.2021).

URL58: <https://www.arkitera.com/proje/3-odul-2-kategori-istanbul-senin-kent-mobilyalari-ve-oyun-rekreasyon-urunleri-tasarimi-yarismasi/> (07.07.2021).

URL59: <https://www.arkitera.com/proje/3-mansiyon-1-kategori-istanbul-senin-kent-mobilyalari-ve-oyun-rekreasyon-urunleri-tasarimi-yarismasi/> (07.07.2021).

URL60: <https://www.pinterest.it/pin/719309371715779950/> (07.07.2021).

URL61: <https://za.pinterest.com/pin/511228995184847034/> (07.07.2021).

URL62: <https://za.pinterest.com/pin/345651340134633758/> (07.07.2021).

URL63: [Mechas balayage panosundaki Pin \(pinterest.ru\)](#) (07.07.2021).

URL64: [Reading Statues panosundaki Pin \(pinterest.com\)](#) (07.07.2021).

URL65: <https://www.pinterest.co.uk/pin/317996423674526955/> (07.07.2021).

URL66: [Home panosundaki Pin \(pinterest.com\)](#) (07.07.2021).

URL67: [Garden Decor Ideas panosundaki Pin \(pinterest.de\)](#) (07.07.2021).

URL68: <https://tr.pinterest.com/pin/315252042645964029/> (07.07.2021).

URL69: <https://tr.pinterest.com/pin/315252042645964029/> (07.07.2021).

URL70: [bus stop 3d max \(turbosquid.com\)](#) (07.07.2021).

URL71: <https://tr.pinterest.com/pin/478718635366069861/> (07.07.2021).

URL72: <https://tr.pinterest.com/pin/306667055879892284/> (07.07.2021).

URL73: <https://www.telegraph.co.uk/news/picturegalleries/uknews/10178699/UK-heatwave-in-pictures-Britain-basks-in-glorious-summer-weather.html?frame=2617302> (07.07.2021).

URL74: [amoureux sous la pluie - PicMix](#) (07.07.2021).

URL75: <https://tr.pinterest.com/pin/349873464804601115/> (07.07.2021).

URL76: <https://www.pinterest.fr/pin/779193173031293441/> (07.07.2021).

URL77: <https://www.pinterest.fr/pin/370984088039141718/> (07.07.2021).

URL78: <https://www.pinterest.fr/pin/569775790341074799/> (07.07.2021).

URL79: <https://www.arkitera.com/proje/kalamis-parki-kolektif-donusum-projesi/> (07.07.2021).

URL80: <https://www.arkitera.com/proje/3-odul-cumhuriyet-meydani-ve-ataturk-caddesi-camlibel-kentsel-tasarim-yarismasi/> (07.07.2021).

URL81: <https://tr.pinterest.com/pin/223631937734317540/> (07.07.2021).

URL82: <https://tr.pinterest.com/pin/154177987238350244/> (07.07.2021).

URL83: <https://tr.pinterest.com/pin/637963103458672705/> (07.07.2021).

URL84: <https://tr.pinterest.com/pin/830351250032099671/> (07.07.2021).

URL85: <https://www.pinterest.co.uk/pin/384635624429756642/> (07.07.2021).

URL86: <https://tr.pinterest.com/pin/844636105101381003/> (07.07.2021).

URL87: <https://tr.pinterest.com/pin/502292164692069797/> (07.07.2021).

URL88: <https://tr.pinterest.com/pin/302093087512363294/> (07.07.2021).

URL89: <https://tr.pinterest.com/pin/518336238365453395/> (07.07.2021).

URL90: <https://tr.pinterest.com/pin/494340496602678724/> (07.07.2021).

URL91: <https://tr.pinterest.com/pin/862580134866384332/> (07.07.2021).

URL92: <https://tr.pinterest.com/pin/473440979575812201/> (07.07.2021).

URL93: <https://www.pinterest.ie/pin/354165958170971342/> (07.07.2021).

URL94: <https://www.arkitera.com/proje/5-odul-1-kategori-istanbul-senin-kent-mobilyalari-ve-oyun-rekreasyon-urunleri-tasarimi-yarismasi/>
(07.07.2021).

URL95: <https://biyudum.com/mezan/cup-of-joy-nisantasi/548> (07.07.2021).

URL96: <https://www.nefisyemektarifleri.com/blog/istanbul-acik-hava-mekanlari/> (07.07.2021).

Uygun, G., Kadıköy'ün baharlığı; bahariye caddesi... , (18.02.2021),
<http://www.gazetekadikoy.com.tr/yasam/kadikoyun-baharligi-bahariye-caddesi-h11642.html> , (2017).

Uzun, A., İstanbul açık alanlarında su donatılarının kullanımını üzerine araştırmalar, *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 323-336, (2001).

Uzun, G. Prof. Dr., Kentsel Rekreasyon Alan Planlaması, Adana: Çukurova Üniversitesi Ziraat Fakültesi Ders Kitabı, (1990).

Uzun, G., Peyzaj Konstrüksiyonu, Adana: Ofset Atölyesi, (1996).

Ürgeç, S. İ., Genel Plantasyon ve Ağaçlandırma Tekniğı, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Rektörlük Yayını, (1998).

Veral, A. F., “Kent Mobilyalarının Genel Olarak İncelenmesi” Lisans Tezi, *İstanbul Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü*, İstanbul, (1998).

Yalçınkaya, F., “Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7.Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi” Yüksek Lisans Tezi, *Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, (2007).

Yalvaç, M: “Kentsel Yaya Hareketi Devamlılığında Yaya Geçitleri” Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, (2009).

Yıldızcı A. C., Kent mobilyaları kavramı ve İstanbul'daki kent mobilyalarının irdelenmesi, *I. Uluslararası Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 29-40, (2001).

Yılmaz, Ü., Şehirçi Ulaşım düzenlemelerinde bir örnek olarak A.B.D' de şehir merkezlerinde yayalaştırma uygulamaları, İstanbul 2. Kent Ulaşım Kongresi, 157-168, (1993).

Yücel G. F., Kamusal açık mekanlarda donatı elemanlarının kullanımı, *Ege Mimarlık Dergisi*, 26-29, (2006).

Zeren N., Dinlenme amaçlı kentsel açık mekanlardan örnekler, *Kamu Mekanları Tasarımı ve Kent Mobilyaları Sempozyumu*, 117, (1989).

EKLER

EK A.6 Matrislerdeki numaralandırılmış mahalle isimleri

1	GÖVEÇLİK	41	MEHMETÇİK
2	BARBAROS	42	KARAMAN
3	KUMKISIK	43	MERKEZEFENDİ
4	HACIEYÜPLÜ	44	BAHÇELİEVLER
5	BOZBURUN	45	BEREKETLER
6	KARAKOVA	46	1200 EVLER
7	GONCALI	47	ÇAKMAK
8	KORUCUK	48	YENİŞAFAK
9	GÜZELKÖY	49	ÜÇLER
10	KALE	50	ADALET
11	TEKKE	51	M. AKİF ERSOY
12	CANKURTARAN	52	ALPARSLAN
13	GÖKPINAR	53	GÜLTEPE
14	KERVANSARAY	54	ŞEMİKLER
15	ZEYTİNKÖY	55	GÜMÜŞÇAY
16	ÇAMLARALTI	56	GÜMÜŞLER
17	YEŞİLKÖY	57	ZAFER
18	ERENLER	58	SEVİNDİK
19	YENİŞEHİR	59	KARŞIYAKA
20	ŞİRİNKÖY	60	AKTEPE
21	HİSARKÖY	61	FATİH
22	KADILAR	62	PELİTBAĞ
23	BARUTÇULAR	63	İSTİKLAL
24	HALLAÇLAR	64	FESLEĞEN
25	SARUHAN	65	KUŞPINAR
26	KARAHASANLI	66	ATALAR
27	KAYALAR	67	ALTINTOP
27	AKÇEŞME	68	DEĞİRMENÖNÜ
29	ESKİHİSAR	69	AKKONAK
30	AKHAN	70	SIRAKAPILAR
31	KARAKURT	71	MURATDEDE
32	KAYHAN	72	İLBADI
33	ZÜMRÜT	73	SÜMER
34	BAGBAŞI	74	DOKUZKAVAKLAR
35	ASMALIEVLER	75	ANAFARTALAR
36	HÜRRİYET	76	DELİKTAŞ
37	YUNUSEMRE	77	HACIKAPLANLAR
38	CUMHURİYET	78	15 MAYIS
39	İNCİLİPİNAR	79	SARAYLAR
40	SİTELER	80	TOPRAKLIK

Ek 6: 80 mahallenin matrislerde karşılığı olan sayılar