



Bingöl Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi Örneğinde Kamusal Alanlarda Otomobil Öncelikli Düzenleme Sorunsalı*

Müge YURTCAN^{1*}, Banu Çiçek KURDOĞLU²

^{1*}Bingöl Üniversitesi, Teknik Bilimler MYO. Peyzaj ve Süs Bitkileri Programı, Bingöl, Türkiye.
ORCID: 0000-0003-1210-2787, e-mail: mpektas@bingol.edu.tr

² Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Trabzon, Türkiye.
ORCID: 0000-0003-4683-8581, e-mail: banukurdoglu@ktu.edu.tr

(Alınış: 10.06.2020, Kabul: 09.08.2020, Yayınlanma: 08.09.2020)

Özet

Günümüzde nüfusun hızlı artışı ve kırsal nüfusun kentlere taşınması, kentsel alanlarda bir takım sorunların yaşanmasına sebep olmuştur. Bu sorunların başında toplu taşıma ağlarının yetersizliği, giderek artan kişisel araç kullanımının yaygınlaşması ile yaya ağırlıklı kullanım biçimlerinin ortadan kalkmış olması ve tüm bunların sonucunda da trafik yoğunluğunun kentsel alanlarda hızla artması gelmektedir. Bu sorunların yanı sıra artan arazi rantı, plansız ve niteliksiz kentsel dönüşüm, araç öncelikli alan kullanımları; yeşilden yoksun, aktif ya da pasif rekreasyona olanak tanımayan, herkes için tasarım yaklaşımından uzak, kural dışı kullanılan mekânların oluşmasına sebep olmuştur. Bu durum kentlerde bulunan sosyal ve kültürel yapıyı olumsuz bir şekilde etkilemektedir. Bu makalede çalışma alanı olarak Bingöl il merkezinde yer alan ve mevcut kentsel dönüşüm yasalarına göre yeniden düzenlenmiş olan Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi seçilmiştir. Bu çalışmada uzmanlarla yapılan anketlere, yayalarla yapılan anketlere yer verilmiş ve mekânda esnaflık yapan kişiler ile görüşmeler yapılmıştır. Toplanan tüm veriler SPSS ortamında değerlendirilmiştir. Bunların yanı sıra alanın, dönüşüm öncesi durumu ile ilgili bilgiler toplanmaya çalışılmış ve alanın mevcut durumu incelenip, yaşanan sorunlar saptanarak gelecekte karşılaşılması muhtemel sorunlar da aktarılmaya çalışılmıştır. Sonuç olarak bu çalışmada herkese adil, estetik, kurallı bir şekilde iyileştirilmesi için uygun senaryoların hazırlanması amaçlanmış ve yaya öncelikli bir mekân oluşturulmasına yönelik önerilere yer verilmiştir.

Anahtar kelimeler: Yaya, Yaya Öncelikli Düzenleme, Bingöl, Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi

Problem of Automobile Priority Arrangement in Public Areas, Example of Bingöl Şehit Mustafa Gündoğdu Street

Abstract

Nowadays, rapid population growth and migration of rural population to cities cause some chronic problems experienced in urban areas. An insufficient public transport network, an increase of private vehicle usage, decrease of pedestrianism and as a result of these facts, an increase of traffic density on urban areas becomes head of these problems. In addition to these problems, increasing land income, planless and poor urban transformation, and vehicle priority land usage caused the development of places which are nongreen, do not allow active or passive recreation, far from “design for everyone” approach and also used irregularly. This situation affect the social and cultural structure of the cities negatively. At this paper, Şehit Mustafa

*Bu çalışma 21-24 Eylül tarihleri arasında Isparta’da düzenlenen “International Congress of The New Approaches and Technologies for Sustainable Development” isimli uluslararası kongrede sözlü bildiri olarak sunulmuştur ve çalışmanın özeti bildiri özet kitabında yayımlanmıştır.

Gündoğdu Street located in city center of Bingöl and re-arranged according to existing urban transformation laws was chosen as a study area. This study included the surveys with the experts and the pedestrians, and the interviews were made with tradesmen in the venue. Collected data were evaluated with SPSS program. "In addition to these, information about the pre-transformation state of the area was tried to be collected and by examining the current situation of the area, the experienced problems were determined and the problems that could be encountered in the future were tried to be conveyed. As a result, in this study, it was aimed to prepare suitable scenarios for improvement in a fair, aesthetic and regular manner and the study included suggestions for creating a pedestrian-priority place.

Keywords: Pedestrian, Pedestrian Priority Arrangement, Bingöl, Şehit Mustafa Gündoğdu Street

1. GİRİŞ

1.1. Kent, Kamusal Alan ve Otomobilin Etkisi

Özellikle belli bir büyüklüğe erişmiş bir yerleşmeye kent denilebilmesi için, onun fiziksel özelliklerini ve dokusunu oluşturan yapıları ve yollarının yanı sıra içinde yaşayanlara başta eğitim ve sağlık olmak üzere çeşitli hizmetler sunması gerekir. Ayrıca yerleşmeyi kent yapan en önemli faktörler sakinlerine sunduğu bilim, kültür ve sanat, eğlence ve spor olanakları; yönetim işlevleri ve sakinler arasındaki detaylı uzlaşma ve iş bölümüdür [1]. Kent en iyimser tanımla bir eko-topluluktur [2].

Toplumsal hayatımızın bir kısmını içine alan kamusal alanların en önemli özelliği tüm vatandaşlara açık olmasıdır [3]. Kamusal alan kavramıyla alakalı net bir tanım olmamakla birlikte Otaner ve Keskin, 2005 [4] kamu veya özel mülkiyete ait yapı alanları dışında kalan görsel veya fonksiyonel olarak topluma açık alanlar olarak kabul etmektedir. Kentte yaşayan bireylerin karşılıklı etkileşimini, iş birliğini, uzlaşmasını sağlayan, içinde yaşadığımız kentlerin ortak kullanım alanlarıdır. Kentler, sakinlerine ait olup, içinde yaşayan herkese eşit olanaklar sunan ve sakinlerini kapsayıcı nitelikte olmalıdır [5].

Kentlerin tarihindeki önemli dönemlerden biri de sanayi devriminde otomobilin icadıyla kentlere girişi olmuştur. Kentlerdeki nüfusun artışıyla alanda yayılmasıyla yaya erişimi giderek azalmış, sokaklar yoğun taşıt trafiğine maruz kalmıştır [5]. Otomobiller, günümüz kentlerinin görünümü üzerinde; hem günlük ulaşım tercihlerinde her alanına yayılmış olmasıyla hem de kendisi ve kendisine ayrılan altyapı tesisleriyle büyük etkiye sahiptir [6].

Kentleşme süreci içinde olan ülkemizde, kentlerde yaşayanların sayısı hızla çoğalmaktadır. Bu durum, ulaşım sorunuyla birlikte trafik yoğunluğunu da kentlere taşımıştır. 1950’li yıllardan itibaren motorlu taşıt, 1960’ların ortasından itibaren de binek arabası üretilen Türkiye’de otomobil üretim tesisine 1970’li yılların başında iki yenisini daha eklenmiş, 1980’li yıllarda yabancı araçların ithalatını kolaylaştıran kararlar alınmıştır. Fakat ne yol ağları, ne de öteki alt yapı donanımları gereksinimleri karşılayacak düzeydedir [1]. 20. yy’ın kapitalist üretiminin bir sonucu olarak, otomobile küresel ölçekte ekonomik gelişmişliğin bir göstergesi olarak atıf yapılmış ve bireyler nezdinde de kıymet kazandırılmıştır. Bu nedenle kamusal alanlardaki yoğun varlığının sebebi, sadece kentleşme olarak açıklanamamaktadır [6].

Kent içinde otomobillere daha fazla yer açılması için yolların genişletilmesi ve otomobile hizmet eden tesislerin kurulması kentsel alanları yok ettiği gibi [7], Washington, DC:1998’den aktaran, Newman ve Kenworthy,2007 [8], kapasitesi arttırılan yollarda yaratılan boşluğu

kullanan otomobillerin kullanımını da arttırır [8]. Günümüzdeki bu otomobil yoğunluğunun neticeleri peyzaj mimarlarının özellikle çözmesi gereken en büyük problemleri de beraberinde getirir [9].

Acar 2004 [10], 2001’de “Uluslararası Toplu Ulaşım Birliği” tarafından yayımlanan “Kentsel Alanlarda Daha İyi Hareketlilik” isimli kitapçıkta yer alan “Kentiçi ulaşımında yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri” başlığı altında 13 sorun ve 16 çözüm önerisi aktarmıştır. 13 sorunun 10 tanesi doğrudan diğer 3 tanesi dolaylı olarak bireysel motorlu taşıt yani otomobil kullanımına bağlıdır. Şehir içi ulaşım maliyetlerinin artması, ses ve hava kirliliği, değerli kentsel arazilerin otomobile ayrılarak verimsizleşmesi (yol, park yeri, benzin istasyonu), trafik tıkanıklığı, toplumsal sağlığın bozulması, bireysel araçların aşırı enerji tüketimi, trafik kazaları ve sonucundaki ölümler ve yaralanmalar çıkan sorunların başlıcalarıdır [10].

Newman ve Kenworthy, 2007 [8], otomobillerin, kentlerde neden olduğu sorunları 3 ana başlık altında (Tablo, 1) toplamıştır.

Ekonomik durum, bireylerdeki bedensel ve zihinsel engeller, yaş, yaşam ve ulaşım biçimi tercihi gibi nedenlerden ötürü toplumdaki bireyler farklılık göstermektedir. Otomobil kullanımını, belli bir yaş aralığında olmayı, bedensel ve zihinsel olarak araç kullanımına uygun yapıda olmayı, kullanılacak araca göre ehliyet sahibi olmayı, ekonomik olarak otomobilin çıkardığı maliyetleri karşılayabilmeyi gerektirmektedir. Bu haliyle otomobil öncelikli düzenlenen kamusal alanlar kent sakinlerinin tamamını kapsayıcı olamamaktadır.

Tablo 1. Kentlerde arabalar yüzünden meydana gelen sorunlar [8].

Çevresel	Ekonomik	Toplumsal
Fotokimyasal sis	Kazaların, çevre kirliliğinin maliyeti	Petrol savunmasızlığı
Toksik hava emisyonu	Yol trafiği tıkanıklığının maliyeti	Topluluğun ve sokak yaşamının kaybı
Yüksek miktarda sera gazı katkısı	Yeni yayılmakta olan banliyölerin yüksek alt yapı maliyetleri	Kamu güvenliğinin kaybı
Ormanlık ve kırsal alan kaybı	Verimli tarım arazisi kaybı	Arabası olmayanlar ve engelliler için erişim sorunları
Daha sert zeminler yüzünden meydana gelen daha büyük sel sorunları	Kentsel arazinin asfalt yollar altında kaybolması	Trafik canavarlığı
Trafik sorunları-gürültü, yollarla bölünen mahalleler	Obezite ve diğer sağlık sorunları	

1.2. Yaya, Yayalaştırma ve Çeşitleri

“Yaya, herhangi bir araç kullanmadan yapılan yolculuk.” “Araçlarda bulunmayan, karayolu üzerinde hareketsiz ya da hareketli insan” [11].

Bir sokak veya cadde üzerindeki taşıt trafiğinin engellenmesi ve ağırlıklı olarak yayaların kullanımına ayrılması yayalaştırma olarak tanımlanmaktadır. Taşıt trafiğinden arındırılan mekanlar, farklı fiziksel özelliklerle donatılarak yayaları cezbeden mekanlara dönüştürülürler. Bu mekanlardaki mevcut trafik farklı cadde veya sokaklara yönlendirilir [12]. Toplumsal hayat kalitesinin artması, sakinlerin fiziksel sağlığının artması ve otomobile bağımlılığın azalması için kentsel alanlardaki yayalaştırma faaliyetlerinin arttırılması bir gerekliliktir [6]. Yayaların ve bisikletlilerin onlar için uygun düzenlenmiş alanlardaki niceliği, güvenli yeşil ulaşım formları için yollar düzenlenmesi gerekliliğinin başlı başına bir kanıtıdır [8]. Kentsel alanlar

içinde mekanların yeniden düzenlenerek yayalaştırılmasının temel nedeni insan konforunu arttırmaktır [13].

Iranmanesh, 2008 [14], üç çeşit yayalaştırmadan söz etmektedir;

- 1. Tam Zamanlı Yaya Caddeleri:** Taşıt girişinin tamamen yasak olduğu caddelerdir. Cadde üzerindeki dükkanların servisleri caddenin arka tarafından karşılanır ve sadece acil servis araçlarının girmesine izin verilir.
- 2. Kısmi Zamanlı Yaya Caddeleri:** Yalnızca belirli zamanlarda taşıt girişine izin verilir. Sokakta uzun süreli araç parkına müsaade edilmez fakat servis cepleri veya bölümleri bulunabilir.
- 3. Trafiğin Sakinleştirildiği Caddeler:** Cadde veya sokak üzerinde araçların hızını ve hâkimiyetini azaltılır. Taşıt erişimi için kısıtlama olmazken, kaldırımlar genişletilir ve park yerleri azaltılır. Araç hızının azaltılması için sürücülere trafiğin sakınleştirildiği bölgede olduğunu hatırlatan hız tabloları, daraltılan trafik şeritleri, farklı yol dokuları ve renklerinin kullanılması gibi önlemler alınır.

2. MATERYAL

Bingöl ili 41° 20' 39.56'' doğu boylamı ile 39° 31' 36.28'' kuzey enlemleri arasında yer alır. Kent merkezinin denizden yüksekliği 1159 m'dir. Adrese göre nüfus kayıt sisteminin verileri ışığında 269.560 kişilik kent nüfusunun 103.700'ü şehir merkezinde yaşamaktadır. Kuzeyden gelen nemli-serin hava kütlelerine açık olması nedeniyle Bingöl ve çevresi yazları sıcak kışları ise soğuk geçmektedir. Meteoroloji İşler Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre Bingöl'de ortalama en yüksek sıcaklık 42°C, en soğuk sıcaklık -22°C olup yıllık ortalama sıcaklık 12,1°C'dir. Yıllık yağış miktarı 883,7 mm kadar olup, kar yağışlı gün sayısı 24,5, donlu geçen gün sayısı ise 94,1'dir. [15]

Çalışma alanı olarak Doğu Anadolu Bölgesinde yer alan Bingöl İli, Merkez İlçesi'nde bulunan Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi seçilmiştir. Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi Bingöl ilinin kuzeyinde Düzağaç bölgesindedir. 450 m uzunluğundaki çalışma alanı boyunca yaklaşık 9,5 m genişliğinde, çift yönlü, asfalt döşeme araç yolu bulunmaktadır. Araç yolunun kenarlarından sadece 80'er cm'lik güvenlik şeridi ayrılmıştır. Kaldırım genişliği bazı yerlerde 4 m iken bazı yerlerde 1,4 m'ye kadar düşmüştür. Kaldırımların genişlediği alanlarda, binalar için bırakılan bahçe payı yeşil alan olarak düzenlenmemiş, kilit taşı döşenerek kaldırımlarla birleştirilmiştir; daraldığı alanlarda ise ticari alanların kaldırımı işgali söz konusudur.

Çalışma alanında arazi sınırından çekme mesafesi verilip bina inşa edildikten sonra kalan alana kilit taşı döşenmesi ve herhangi bir yeşil alan düşünülmemesi, kime ait olduğu ve neye hizmet ettiği bilinmeyen birçok tanımsız alanı da beraberinde getirmiştir.

Belediyenin yayalar için ayırdığı kaldırım genişliğinin yaklaşık 2,4 -2,6 m olduğu tespit edilmiştir. Çalışma alanı boyunca herhangi bir araç park yeri veya park cebi düşünülmediği için kaldırımlar bu amaca hizmet ettirilmektedir. Çalışma alanında yayalar için 12,5 m² açık ve yeşil alan yok iken, sadece park halindeki araçlar bu miktarı işgal etmekte ve bu alanlarda kaldırım genişliğinin 60 cm'e kadar düştüğü görülmektedir.

Çalışma alanı olarak Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi'nin seçilmesinin sebebi, alanda bulunan bahçeli tek katlı veya iki katlı eski evlerin yıkılması ve yerine zemin katlarında ticari kısımların bulunduğu çok katlı yeni yapıların yapılmasıdır. Bu süreçte mevcut yeşil yapı yok olmuş, araç

ve yaya yolu yeterince genişletilmemiştir. Fakat alanın ticari alan olarak planlanması ve yapıların çok katlı olması sebebiyle araç ve yaya kullanım yoğunluğu artmıştır. Çalışma alanında, yayalara ayrılan kısımlarda rahat yürüme ve hareket özgürlüğü sağlayabilecek bir kaldırım bütünlüğünün olmaması, engelli ve hareketi kısıtlı insanlar için zorluk yaratmıştır (Şekil 1).



Şekil 1a. Caddenin Kuzeybatı istikameti



Şekil 1b. Caddenin Güneydoğu istikameti

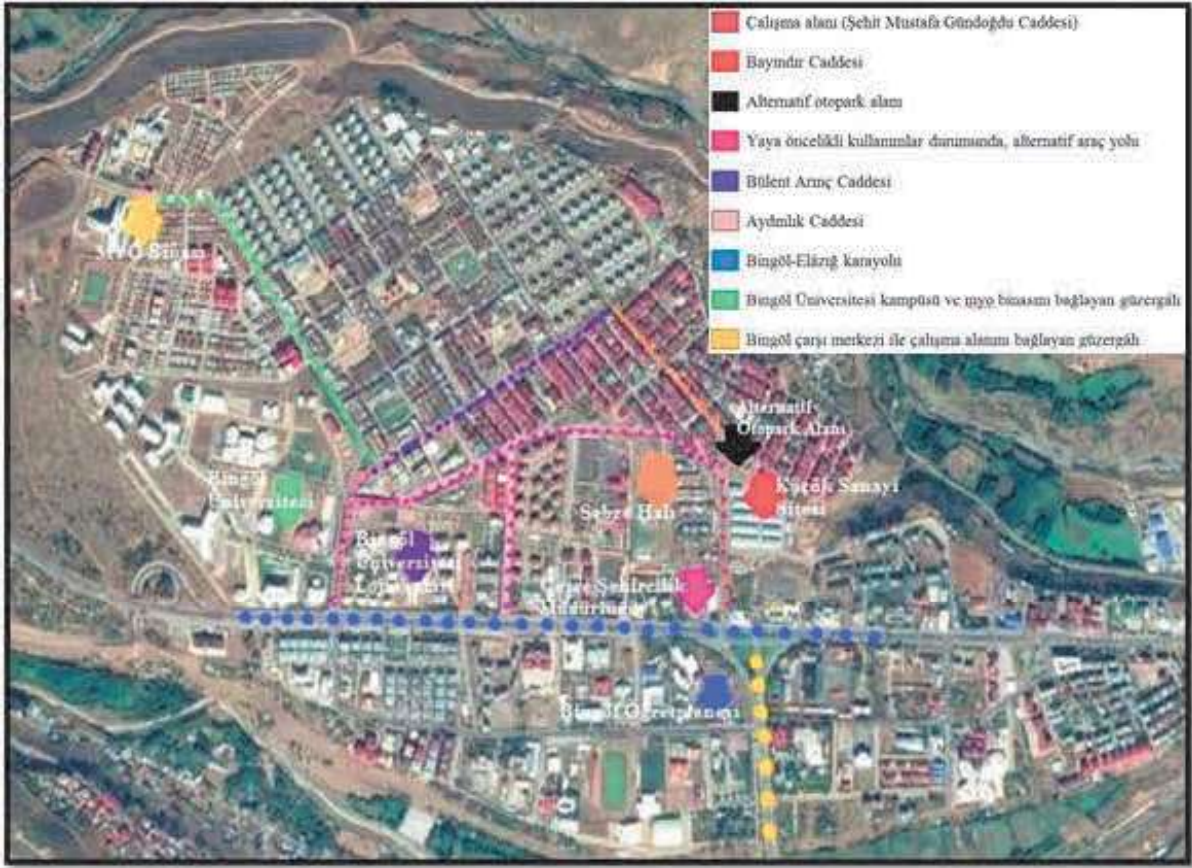


Şekil 1c. Gün içinde taşıma araçlarının etkisi



Şekil 1d. Kaldırıma yapılan araç parkı.

Şekil 1. Çalışma alanından genel görüntüler



Şekil 2. Çalışma Alanı ve Çevresi

3. YÖNTEM

Bu çalışmaya başlamadan önce ülkemizde yaygın biçimde tekrarlanan kamusal alanlarda otomobil öncelikli düzenleme yapılması sorun olarak saptanmış ve sorunun yaşandığı Bingöl ilinin 6306 kentsel dönüşüm yasası kapsamında yapılaşan Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi çalışma alanı olarak belirlenmiştir. Çalışma alanı belirlendikten sonra kavramsal çalışmalar ve daha önce yapılan benzer çalışmalar incelenmiştir. Çalışma alanındaki mevcut yapı, araç ve yaya trafiğinin durumu; yapılan inceleme, gözlem ve çekilen fotoğraflarla ve uydu görüntülerinden yararlanılarak saptanmaya çalışılmıştır.

Bunların yanı sıra alanda 125 kullanıcıya, alana hâkim peyzaj mimarları, mimarlar, orman mühendisleri, ziraat mühendisleri ve inşaat mühendislerinden oluşan 30 kişilik bir uzman grubu ile anket çalışması yapılmıştır. Yapılan anketler SPSS programı kullanılarak yüzdeler analizleri yapılmıştır. Ayrıca çalışma alanında ticari faaliyetlerini sürdüren 20 esnaf ile görüşmeler yapılmıştır (Şekil 3).

Çalışmada örneklem büyüklüğü hesaplanırken, $n = \frac{N \cdot P \cdot Q \cdot Z_{\alpha}^2}{(N-1) \cdot d^2}$ formülü kullanılmıştır.

n= Örneklem büyüklüğü,

N= Evren birim sayısı,

P= Evrendeki x'in gözlenme oranı, Q=1-P,

D= Örneklem Hatası,

Z_α : α= 0.05, 0.01, 0.001 için sırasıyla 1.96, 2.58 ve 3.28 değerleri kullanılarak, ±0,08 örneklem hatası ve ±0,92 doğruluk payıyla ve Bingöl/Merkez nüfusu göz önünde

bulundurularak 103700 evren birim sayısı ile anket çalışması tamamlanmıştır. Örneklem büyüklüğü 153,14 bulunmuştur. $n = \frac{103700 \cdot 0,5 \cdot 0,5 \cdot (1,96)^2}{(103700 - 1) \cdot (0,08)^2} = 153,14$

3.1. Anket Analizleri

3.1.1. Yaya anketleri analizleri

Tamamı çalışma alanında, farklı gün ve saatlerde yapılan yaya anketlerinin denekleri rastgele seçilmiştir. Çalışma alanının üniversiteye ve meslek yüksekokulları binasına yakın olması, öğrencilerin ve memur kesimin civarda ikamet etmesi, kafelerin yoğunluğu gibi nedenler, çalışma alanında genç nüfusun ve genç-orta yaşlı nüfusun hâkim olmasına neden olmuştur. Yaya anketlerine, 48 kadın ve 77 erkek denek katılmıştır. Yaya anketlerinin anlaşılır olması ve ankete katılan insanların fazla vaktini almaması için 20 soruluk bir ölçek hazırlanmıştır. Anketteki 2 adet demografik soru dışında kalan ve alanın mekânsal durumunu ölçmek için sorulan 10 sorunun cevabı; ‘Az’, ‘Orta’ ve ‘Çok’ olarak kodlanmıştır. Ayrıca 2 adet açık uçlu soru yöneltilmiştir; (i) Bu caddenin daha güzel bir mekan olması için siz ne önerirdiniz? (ii) Son olarak söylemek istediğiniz bir şey var mı?

Yapılan yaya anket çalışmasına göre caddenin yoğun olarak kullanıldığı günlerin ve saatlerin hafta içi ve hafta sonu 17.00-22.00 olduğu sonucu ortaya çıkmıştır. Deneklerin %62,4’ü, mekânı hem hafta içi hem de hafta sonu kullandıklarını ifade etmişlerdir.

Tablo 2. Yaya anketine katılan bireylerin, alanın genel durum değerlendirmesi

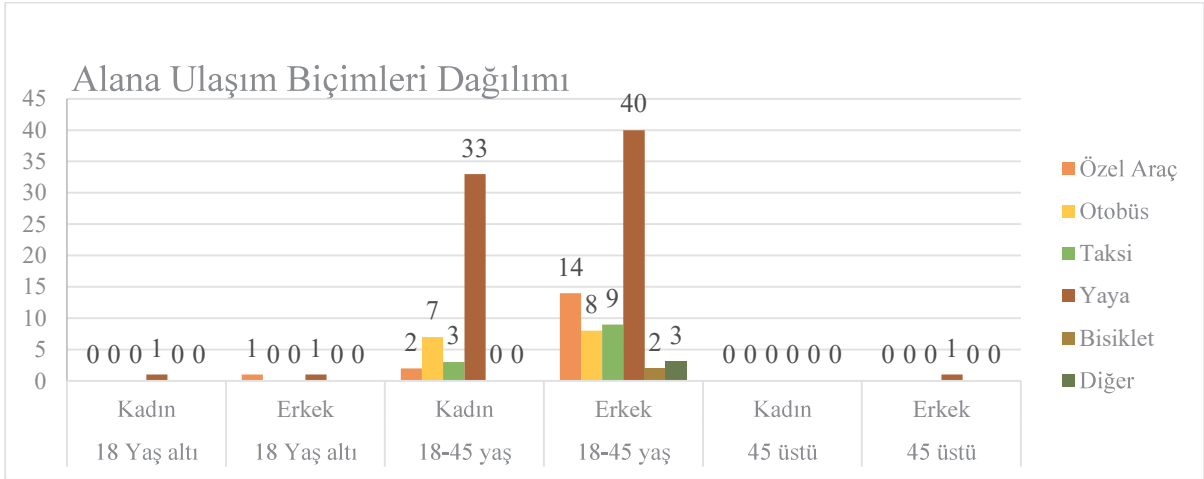
SORULAR	VERİLEN CEVAPLAR		
	AZ	ORTA	ÇOK
Yürümeyi sevme durumu	3,2%	29,6%	67,2%
Caddeye gelme sıklığı	18,4%	28,0%	53,6%
Caddenin genel görüntüsünün beğeni durumu	28,8%	59,2%	12,0%
Caddeye gelmekten keyif alma durumu	16,0%	62,4%	21,6%
Alanın ihtiyaçları karşılama yeterliliği	26,4%	60%	13,6%
Yeşil alanların yeterlilik değerlendirmesi	89,6%	10,4%	0,0%
Mekândaki hareket özgürlüğü değerlendirmesi	59,2%	28,0%	12,8%
Kaldırımların yayalar için yeterli bulunma durumu	66,4%	30,4%	3,2%
Araç trafiği akışının sağlıklı bulunma durumu	75,2%	17,6%	7,2%
Caddenin, yaya güvenliği için uygunluk değerlendirmesi	65,6%	32,8%	1,6%

Tablo 2.’de gösterilen, deneklerin Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi ile ilgili düşüncelerinin de ölçüldüğü yaya anketi sorularına verilen cevaplar incelenmiştir. Yapılan incelemeler, deneklerin yürümeyi sevdiğini fakat yeşil alanların noksanlığı ile araç ve yaya trafiği güvenliğinin yetersiz olmasından rahatsız olduklarını ortaya koymuştur. Denekler inceleme alanında hareket özgürlüğünün olmadığını ve alanda uzun süre kaliteli vakit geçiremediklerini belirtmişlerdir.

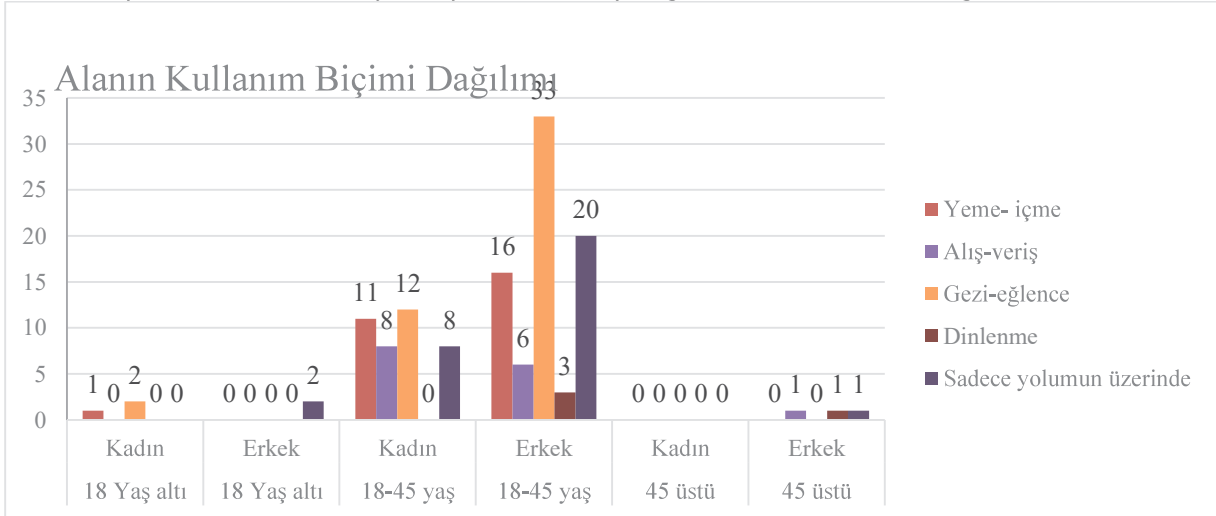
Alanın ulaşım biçimi dağılımı incelendiğinde, deneklerin yürümeyi sevme durumu ile caddeye gelirken kullanılan ulaşım biçimleri arasında bir ilişki olduğu söylenebilir. Ayrıca deneklerin mekânı çoğunlukla gezi-eğlence amaçlı, yeme-içme amaçlı ve bir geçiş güzergahı olarak

kullandığı da söylenebilir (Şekil 4 ve Şekil 5). Fakat inceleme güzergahından araba ile geçen bireylerle anket yapılması durumunda, bu oranların değişeceği tahmin edilmektedir.

Caddenin yaya öncelikli düzenlenmesini tercih edip etmeyecekleri sorulduğunda, deneklerin %63,2'si evet, %21,6'sı hayır, %15,2'si ilgilenmiyorum cevabını vermiştir. “Cadde yayalaştırılırsa daha sık gelir misiniz?” sorusuna deneklerden %67,2'si evet, %14,4'ü hayır, %18,4'ü ilgilenmiyorum demiştir. Sonuçlar, caddenin yaya öncelikli düzenlenmesinin, caddenin kullanımını artacağına işaret etmektedir.

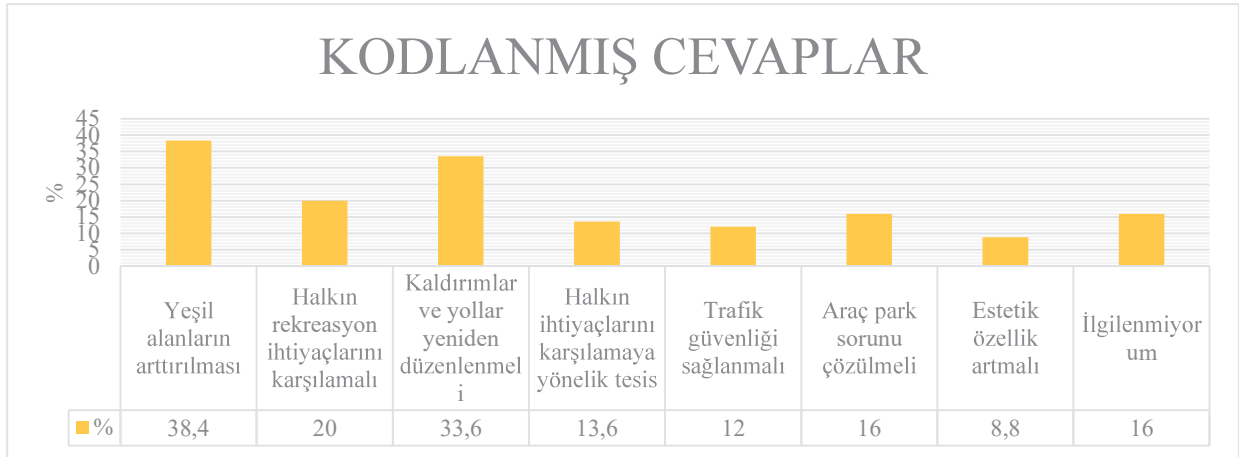


Şekil 4. Yaya anketine katılan bireylerin, yaşlara ve cinsiyete göre alana ulaşım biçimi dağılımı



Şekil 5. Yaya anketine katılan bireyleri yaşlara ve cinsiyete göre alan kullanım biçimi dağılımı

Deneklerin, “Bu caddenin daha güzel bir mekân olması için siz ne önerirdiniz?” açık uçlu sorusuna verdiği benzer cevaplar gruplandırılarak kodlanmıştır (Şekil 6).



Şekil 6. Açık uçlu “Bu caddenin daha güzel bir mekân olması için siz ne önerirsiniz?” sorusuna verilen cevapların yüzdelik dağılımı

3.1.2. Uzman anketleri analizleri

Uzman anketleri, alanı tanıyan peyzaj mimarları, mimarlar, inşaat mühendisleri, ziraat mühendisleri ve orman mühendislerinden oluşan 30 kişilik bir uzman grubuna yapılmıştır. Uzmanlar Bingöl Üniversitesi’ndeki akademik ve idari personellerden, Bingöl Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü’nde, İl Özel İdare’de ve DSİ’de çalışan teknik personellerden seçilmiştir. Ankete 7 mimar, 15 inşaat mühendisi, 4 peyzaj mimarı, 2 ziraat mühendisi ve 2 orman mühendisi katılmıştır. 15 sorudan oluşan uzman anketlerinde, uzmanlardan sorulara puan verirken 1 puan en düşük, 5 puan en yüksek puan olacak şekilde puanlama yapmaları istenmiştir.

Tablo 3.’de uzmanların Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi ile ilgili değerlendirmeleri gösterilmiştir. Caddenin geneli, uzmanlar tarafından estetik ve işlevsel açıdan yetersiz bulunmuştur. Caddenin işlevsel durumu, cadde üzerindeki malzeme ve donatıların işlevsel durumları yetersiz bulunmuştur. Mekânda kullanılan malzemelerin işlevsel yetersizliği mekânın tamamına yansımış ve işlevselliği olumsuz etkilemiştir. Mekânın, yaya öncelikli kullanıma uygunluğu sorusuna uzmanlar ağırlıklı olarak olumlu cevap vermiştir. Yayalaştırmayı uygun bulmayan 1 denek bu soruya cevap vermemiştir. Uzmanlara eğer bir yayalaştırma yapılması durumunda hangisi daha uygun olur diye sorulduğunda % 23,3’ü tam zamanlı, %56,7’si alternatif yolun yetersiz kalabileceğinden ve alanın ana arter vazifesi görmesinden ötürü kısmi zamanlı ve %16,7’si araç trafiğini sakınlaştırarak yapılan yayalaştırma türünü önermiştir. Yayalaştırmayı uygun bulmayan 1 denek bu soruya cevap vermemiştir.

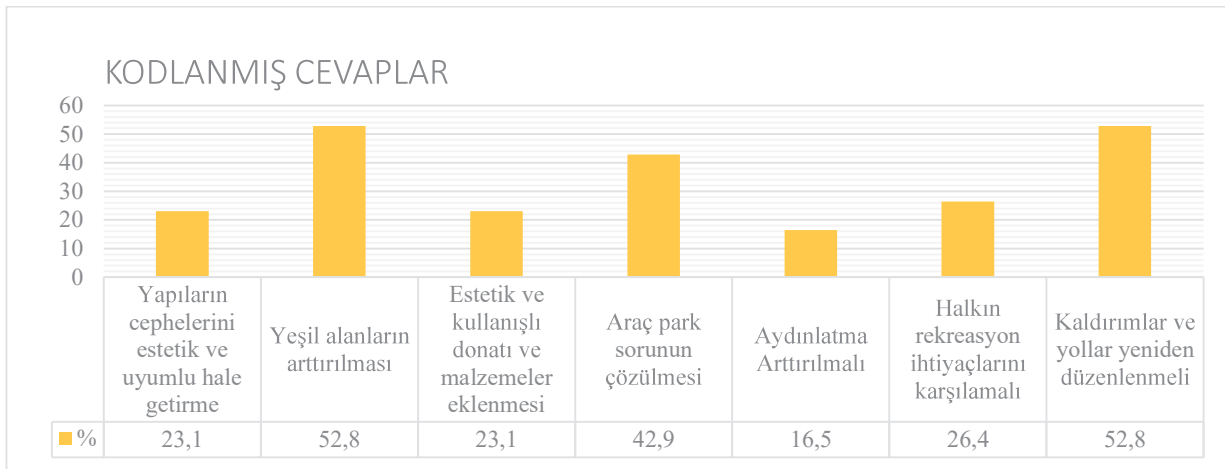
Tablo 3. Uzman anketlerine katılan deneklerin, alanın genel durum değerlendirmesi

SORULAR	1 puan	2 puan	3 puan	4 puan	5 puan
Caddenin estetik durumu	36,7%	40,0%	16,7%	6,7%	0,0%
Caddenin işlevsel durumu	16,7%	40,0%	36,7%	3,3%	3,3%
Cadde üzerindeki donatı ve malzemelerin estetik durumu	43,3%	33,3%	23,4%	0,0%	0,0%
Cadde üzerindeki donatı ve malzemelerin işlevsel durumu	33,3%	50,0%	13,4%	3,3%	0,0%
Araç yolunun mevcut trafiğe uygunluğu	70,0%	23,4%	3,3%	3,3%	0,0%

SORULAR	1 puan	2 puan	3 puan	4 puan	5 puan
Kaldırımların yayalara uygunluğu	43,3%	50,0%	6,7%	0,0%	0,0%
Otopark yeterlilik durumu	80,0%	16,7%	3,3%	0,0%	0,0%
Açık ve yeşil alanların yeterlilik durumu	86,7%	10,0%	3,3%	0,0%	0,0%
Caddenin yaya öncelikli kullanıma uygunluğu	6,7%	6,7%	16,7%	20,0%	50,0%

Anketin sonunda deneklere 2 adet açık uçlu soru sorulmuştur ve verilen cevaplar kodlanarak Şekil 6’da gösterilmiştir. Deneklerin %52,8’i hem yeşil alanların artırılması konusunda hem de kaldırım ve yolların yeniden düzenlenerek iyileştirilmesi konusunda hemfikirlerdir.

Deneklerin %35’i ‘‘Son olarak eklemek istediğiniz bir şey var mı?’’ sorusuna kentsel dönüşümün planlı bir şekilde, uzman kişiler tarafından ve orada yaşayan tüm insanların ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yapılması gerektiğini savunmuştur.



Şekil 7. ‘‘Bu caddenin daha güzel bir mekân olması için siz ne önerirsiniz?’’ Sorusuna verilen cevaplar.

3.1.3. Esnaf görüşmelerinin analizleri

Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi’nde hâlihazırda aktif olarak çalışan 55 adet iş yeri bulunmaktadır. Esnaf görüşmeleri, cadde üzerindeki dükkân sahiplerinden oluşan 20 kişilik bir topluluğa yapılmıştır. İşyeri sahiplerine açık uçlu sorular sorularak görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Verilen tüm yanıtlar incelenmiştir ve yorumlanarak kategorilere indirgenmiştir. Esnaf görüşmelerine 20-30 yaş arası 2 kadın, 20-30 yaş arası 35 erkek; 30-45 yaş arası 11 erkek ve 45 yaş üstü 2 erkek görüşmeci katılmıştır.

İşlerinin durumuyla ilgili sorulara verilen cevaplar kodlandığı zaman %5 tatmin edici değil, %5 vasat, %30 orta, %50 iyi, %10 çok iyi sonucu ortaya çıkmıştır. Özellikle yeme-içme üzerine çalışan esnafın yaptıkları işten daha tatmin olduğu gözlemlenmiştir. Caddenin işlek olması, kamu personelinin civarda ikamet etmesi ve öğrenci yerleşiminin cadde civarında yoğunlaşması nedeniyle müşteri potansiyelinin iyi olması durumu görüşülen esnafın %80’inin memnuniyetine neden olmuştur. Caddenin ihtiyaca cevap vermesi, Bingöl çarşı merkezine iyi bir alternatif olanağı yaratmış ve tüm bu nedenler esnafın beklentileri ile memnuniyetleri arasında olumlu bir ilişki oluşturmuştur. Memnun olmadığını ifade eden kesimin, umduğu ilgiyi bulamadığı saptanmıştır.

Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi yakın zamanda ticari kimlik kazandığı için en eski esnaf 2014’ten beri orada işlerini sürdürmektedir. Fakat böyle olmasına rağmen belli bir kullanıcı

kitlesini yakalayabilmişlerdir. Yapılan görüşmelerde, müşteri yoğunluğunun hafta sonu 12:00-22:00 arası olduğu saptanmıştır. Yapılan görüşmelerden caddenin en durgun olduğu günün pazartesi olduğu ortaya çıkmıştır. Mekâna gezi-eğlence ve yeme-içme amacıyla gelen yayaların verdiği cevaplarla paralellik görülmüştür.

İş yerlerinin %70'i, mal kabulünü belli bir tarih ve saatte yapmamasına rağmen kargo yoluyla ürün temin eden esnaf, ürünü iş yerine nakledeken araç ve yaya kaynaklı sorun yaşamamaktadır. Ürünlerini yüklü miktarda kamyonet ve benzeri araçlarla sağlayanlar trafikten olumsuz etkilerini belirtmişlerdir.

Caddenin genel görüntüsüyle alakalı esnafın %80'i iyileştirme yapılması gerektiği konusunda; %50'si yeşil alanların artırılması konusunda; %35'i ise araçların kaldırım işgallerini bitirmek için, yayaların rahat dolaşabilmesi ve daha rahat alışveriş yapılabilmesi için otopark sorunun çözümlenmesi konusunda aynı fikirdedir. Deneklerin %30'u caddenin kirli olduğunu düşünmektedir, %15'i yetersiz aydınlatma olduğunu söylemektedir ve iş yerlerinin aydınlatmaları olmazsa caddenin karanlık olacağını düşündüğünü belirtmiştir.

Caddenin yaya öncelikli bir kullanıma açılması konusunda deneklerin %80'i evet cevabını vermiştir. Özellikle kafe işletmecileri ve kıyafet mağazaları konuya daha sıcak yaklaşmışlardır. Esnafın %15'i insanların çoğunlukla özel araçları ile geldiğini öne sürerek işlerinin olumsuz etkilenebileceğini düşünmelerine rağmen cadde üzerinde iyileştirmenin gerekli olduğunu düşündüklerinden kararsız kalmışlardır. Deneklerin %5'i ise hayır cevabını vermiştir. Çalışma alanında anket yapılan deneklerin hepsi yaya öncelikli bir kullanımın işlerine mutlaka etkide bulunacağını düşünmektedir. %70'i bu etkinin iyi olacağını; %15'i insanların otomobille ulaşım alışkanlıklarından ötürü kötü olacağını düşünmektedir. %15'i ise kararsızdır. Deneklere yaya öncelikli kullanımın işlerine etkilerinin nedenleri sorulduğunda, özellikle bu fikre olumlu yaklaşanlar, müşteri potansiyelinin artacağına, özellikle yayalar için alışverişin rahatlayacağına dikkat çekmektedir. Deneklerin %25'i araçla caddeyi geçen insanların algılayamadıkları işyerlerinin, yaya olarak geçildiği zamanlar daha iyi algılanacağına dikkat çekmişlerdir. Fakat yaya öncelikli kullanıma olumlu yaklaşan esnafın bile araç kullanma alışkanlıklarından çekindiği saptanmıştır. Deneklerin %45'i son olarak tam zamanlı yayalaştırma, alanın cazibesini kaybettirebileceğini fakat belirli gün ve saatlerde trafiğin kapanması alanın cazibesinin artmasına neden olabileceğini eklemek istemiştir.

4. TARTIŞMA

Birçok farklı sebepten dolayı zamanla eskiyen ve bozulan kentlerin de korunması ve yenilenmesi gerekir [1]. Çalışma alanında, Alsac 1993 [1]'te geçen yenileme çalışmalarından biri olan yapıların bireysel girişimlerle teker teker yenilenmesi, topluca ve teşkilatlı bir biçimde yapılamaması söz konusudur. Bunun sonucunda tek ya da iki katlı bahçeli evler yıkılmış yerlerini çok katlı binalar almıştır. Öncesinde yalnız konut bölgesi olan mekana taşınan iş yerleriyle bir karışık bölge halini almıştır [1]. Çalışma alanında, Bingöl İli nazım imar planına göre, en fazla 5 katlı yapılar olması gerekmektedir. Fakat cadde üzerindeki yapıların bir kısmının altındaki 2 katlı ticari alanların varlığı ile 7 kata ulaşabilmektedir. Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi'nin kazandığı ticari alan kimliği, bulunduğu bölgede halkın çeşitli ihtiyaçlarını karşılaması bakımından olumlu birtakım sonuçlar vermiştir. Fakat alan yenilenirken mevcut yeşil alanların tahribatı ve yenilerinin tanzim edilmemesi, yaya ve araç yolunun mevcut potansiyeli ve gelecekteki talebi karşılayacak şekilde uygulanmaması alanın kullanımını zorlaştırmış ve birtakım ihtiyaçların karşılanmasında yetersiz kalmıştır.

Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi bulunduğu çevredeki en önemli ağlardan bir tanesidir. Buna rağmen mevcut haliyle çevrede yeni yapılaşan alanlardan bir farkı bulunmamaktadır. Halbuki bir sokağı veya caddeyi özel bir zemin döşemesi, özellikle aydınlatma sistemleri, benzersiz bir ses, koku, ayrıntı veya bitkilendirme, fasadların dokusu benzersiz hale getirir [16]. Yayalar, peyzajı en iyi tecrübe edenler olduğundan, mekanın yayalara çekici kılınması için cadde peyzajı sürekli değişmeli ve gelişmelidir [9]. Ayrıca yolların güvenliği yaya veya bisikletle seyahat eden insanların artmasının sebebidir ve kentlerdeki cadde ve sokaklarının bir kısmı veya bütününün bu tip seyahat şekillerine özgürleştirilmesi gerektiğinin bir kanıtıdır [8]. Peyzajın yayalar tarafından en iyi şekilde algılanması nedeniyle, gelişen ve değişen mekanlar en üst seviyede fark edilir [9]. Fakat asfalt araç yolu ve beton kilit parke yaya yolları, yetersiz aydınlatma, mekanı anlamlandıran herhangi bir öğenin olmayışı, uyumsuz yapı cepheleriyle cansız ve soluk bir görünüme sahip, insan ölçeğinden çıkmış ve doğru sınırlandırılmamış çalışma alanında, 3 yıldır işyeri sahibi olan birçok esnaf, insanların “işyerinizi yeni mi açtınız?” sorularıyla ya da burayı ilk defa gördüklerini söyleyen insanlarla karşı karşıya kalmaktadırlar.

Yaya, uzman ve esnaf anketlerinden çıkan sonuçların ortak değerlendirilmesi yapıldığında;

- Caddenin mutlaka iyileştirilmesi,
- Cadde üzerindeki yeşil alanların artırılması,
- Yaya ve araç trafiğinin iyileştirilmesi,
- Araç park sorununun çözülmesi gerektiği ortaya çıkmıştır.

Mekanın yaya odaklı olarak iyileştirilmesi fikri her üç denek grubu için de uygun bulunmasına rağmen tam zamanlı yayalaştırma yerine kısmi zamanlı yayalaştırma yapılması konusunda ortak düşüncede bulunulmuştur.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Ankete katılan deneklerin %80’i mekanın iyileştirilmesi yönünde hemfikir durumdadır. Cadde daha estetik, her yönden daha güvenilir, daha yeşil, daha temiz, daha eşitlikçi kısacası daha yaşanılabilir bir alan haline getirilmelidir. Bu konuda gerek uzman grubu, gerek yaya grubu gerekse de görüşme yapılan esnaflar aynı istekleri dile getirmişlerdir. Kentsel alanlardaki kamusal alanların her zerresinin, o kentte yaşayan ve kente çeşitli amaçlarla gelen herkes için eşit yaklaşımlarla, doğaya en yakın şekliyle tasarlanması gerekmektedir

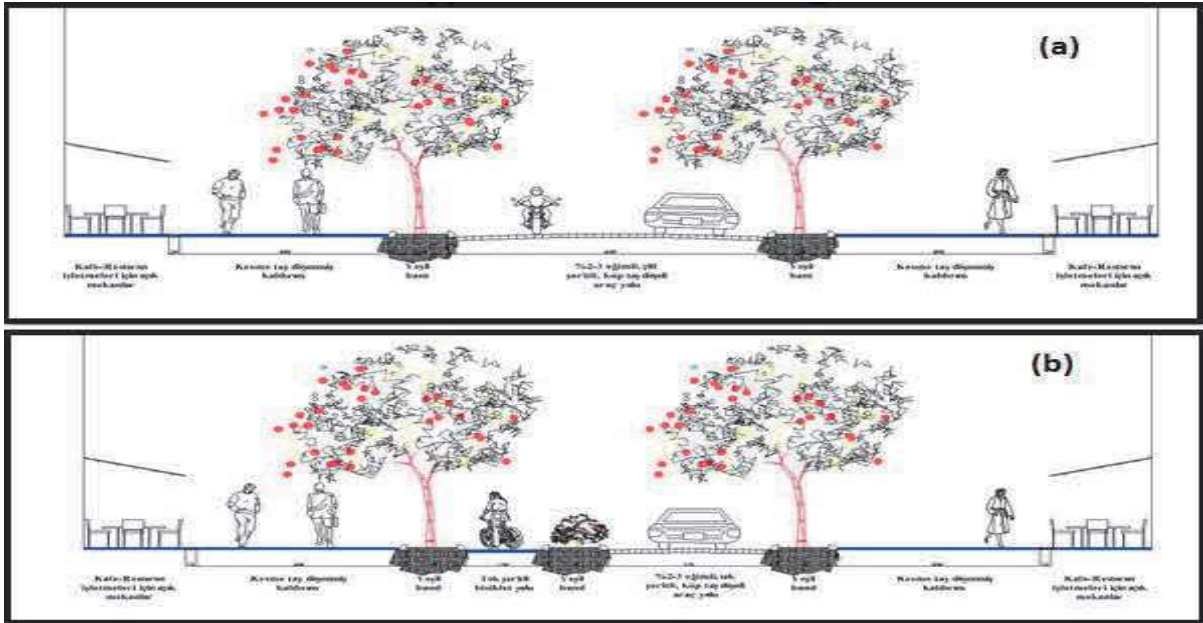
Ticari alan vasfı taşıyan alanlarda yaya ağırlıklı düzenleme, iş potansiyelini arttırması ve çalışan iş yerlerinin algılanmasının kolaylaştırılması için uygun seçenektir. Tam zamanlı yayalaştırmanın, çalışma alanının ana arter özelliği taşıması ve insanların özel otomobil kullanma alışkanlıkları nedeniyle, şimdilik caddeyi olumsuz etkileyebileceği düşünüldüğü için caddenin en yoğun kullanıldığı zamanın dahilindeki hafta sonu 18:00-24:00 saatleri arasında, kısmi yayalaştırılması uygun bulunmuştur. İleriki zamanlarda halkın talebine göre hafta içi de bu kullanım devam ettirilebilir. Caddenin araç trafiğine kapatıldığı zamanlarda alternatif olarak kullanılacak yol Şekil, 8’de gösterilmiştir. Bunu yanı sıra belli bir potansiyele sahip olan caddenin, yayalar için daha rahat kullanılabilmesi açısından trafiğin sakinleştirilmesi uygun görülmüştür ve bunun için 2 farklı alternatif düşünülmüştür.

Birinci alternatifte, Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi’nde trafik sakinleştirilmesi için çift yönlü araç yolu 6 m’ye düşürülerek, bazalt ve granit gibi doğal malzemelerden yapılan küp taşı döşemesi yapılabilir. Kaldırımlar, iki taraflı 4 m’ye çıkartılarak, daha düz ve engelsiz bir yüzeyin oluşturulması için bazalt, andezit, traverten gibi doğal malzemelerden ya da yapay bazalt gibi kompozit taş malzemelerden kesme taş döşenmesi uygun olabilir. Ayrıca alanda

uygun yerlere konumlandırılmış yaya geçitlerinde de kesme taşlar kullanılarak daha engelsiz ve algılanabilir hale getirilebilir. Araç yolu ve yaya yolu, yaya geçitlerinde kesilen, 1'er metre genişliğinde yeşil bantlarla ayrılıp odunsu ve otsu uygun türler dikilerek caddeye yeşil alan ve renk kazandırılabilir ve böylece cadde yeniden insan ölçeğine geri çekilebilir. Ayrıca, dönemsel değişimlere sahne olduğu için bitkilerle yapılan sınırlandırmalar, mekâna her mevsimde başkalık katar [17]. Dikilecek bitkiler, kök yapısıyla kaldırmı ve yolu zorlamayacak, kirliliğe dayanıklı, çok geniş taç yapısına sahip olmayan ve bölge koşullarına uyum sağlayabilecek doğal ve egzotik türler içinden seçilerek karışık türlerden mümkün olduğu kadar kaçınılmalıdır. Alanda araç parkı yasaklanmalı ve kamusal alanın araçlar ile yoğun işgalinin önüne geçilmelidir. Araç park yerleri için alanın yakınındaki yoğun kullanıma sahip olmayan yollar kullanılabilir gibi Şekil, 2'de alternatif toplu araç park yeri önerisi verilmiştir. Bu şartlar sağlandıktan sonra kalan alanlar kafe ve restoranlar için açık mekânlar olarak düzenlenebilmektedir. Fakat bu mekânlar farklı bir doku ile sınırlandırılarak kaldırım işgalinin önüne geçilmelidir. İkinci alternatifte ise araç yolu 3,2 m'ye düşürülerek tek yön indirgenmiştir. Bunun yanı sıra 1,5 m genişliğinde tek yönlü bisiklet yolu eklenmiş ve bisiklet yolu ile araç yolu arasına 1 m genişliğinde bir yeşil bant daha eklenerek yeşil alan miktarı artırılmıştır. Önerilen düzenlemelerin kesitleri Şekil, 8'de verilmiştir.

Bunların yanı sıra cadde üzerinde, oraya kimlik katacak, birbiriyle uyumlu malzeme ve donatılarla caddenin iki ucuna sürücülerin hızlarını düşürmeleri için uyarı levhaları eklenebilir. Ayrıca cadde üzerinde konumlandırılacak plastik bir öge ya da ayaklı bir saat, işaret ögesi vazifesi görecek ve mekânı anlamlandırmada yardımcı olacaktır.

Yaya caddeleri toplumun karşılıklı iletişime geçtiği ve sosyalleştiği caddelerdir. Bu çalışma Bingöl iline sosyal bir mekân kazandırma çabası içinde yapılmıştır. İnsanlar yaşadığı yerleri, yaşadıkları yerler de insanları etkiler. Güzel çevrelerde, birbirleriyle etkileşim içerisindeki toplumlar, çağdaşlığı ve kültür seviyesindeki artışı birlikte paylaşırlar. Yaşlıların, engellilerin, hareketi kısıtlı bireylerin ve çocukların rahat hareket ettiği mekânlar oluşturmak, toplumdaki karşılıklı saygının artmasına da katkı sağlayacaktır.



Şekil 8. (a)Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi için birinci alternatif düzenlemin kesiti; (b)Şehit Mustafa Gündoğdu Caddesi için ikinci alternatif düzenlemin kesiti

KAYNAKÇA

- [1] Alsaç Ü. Türk Kent Düzenlemesi ve Konut Mimarlığı. 1. Baskı. İstanbul: İletişim Yayınları; 1993.
- [2] Bookchin M, Özyalçın B, çevirmen. Kentsiz Kentleşme. İstanbul: Ayrıntı Yayınları; 1992.
- [3] Habermas J. Kamusal Alan: Ansiklopedik Bir Makale. Aylık Birikim Dergisi. 1995;70(2):62-66.
- [4] Otaner ZF, Keskin A. Kentsel Geliştirmede Kamusal Alanların Kullanımı. itüdergisi. 2005;4(1):107-14.
- [5] Evcil, N., A. Esenler, Evrensel Tasarım (Herkes İçin Tasarım) ve Çocuk Sokağı. Ayataç H, editör. Herkes İçin Dost Kentler İstanbul Esenler İlçesi Üzerine Değerlendirmeler. İstanbul: Esenler Belediyesi; 2015. s. 60-83.
- [6] Freund P, Martin G, Koca G, çevirmen. Otomobilin Ekolojisi. İstanbul: Ayrıntı Yayınları; 1993.
- [7] Jacobs, J, Doğan, B, çevirmen. Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı. İstanbul:Metis Yayınları; 2011.
- [8] Newman P, Kenworthy J. Kent Ulaşımını Yeşillendirmek. Mansur R, editör. Demirakın I, çevirmen. Dünyanın Durumu 2007. İstanbul: Tema Vakfı Yayınları; 2007. s.81-103.
- [9] Waterman T, Kabukcuoğlu S, çevirmen. Peyzaj Mimarlığının Temelleri. İstanbul: Literatür Yayınları; 2012.
- [10] Acar İH. Kentiçi Ulaşımında Sorunlar ve Çözümler. Tmh - Türkiye Mühendislik Haberleri 2004;429(1):33-36.
- [11] Kırmızı Z, Kolağasıoğlu MŞ, Tunalı Çalışkan F. Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğü. İstanbul: Cinius Yayınları; 2012.
- [12] Beyazıt E. 2014. URL:<http://politeknik.org.tr/akademisyen-eda-beyazita-besiktas-yayalastirma-projesini-sorduk-trafigi-yer-altina-almakla-bir-mekan-yayalastirilamaz-burcu-yanar/> Temmuz 12, 2017.
- [13] Şişman EE, Uyguner B. Tekirdağ Kent Merkezinde Kullanıcıların Yaya Bölgeleri Hakkındaki Görüşlerinin Belirlenmesi. Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi. 2009;A(2):134-146
- [14] Iranmanesh N. Pedestrianisation a great necessity in urban designing to create a sustainable city in developing countries. 44th ISOCARP Congress. Dalian; 2008.
- [15] Anonim. 2014. URL: <http://www.bingolkulturturizm.gov.tr/TR,56989/ilin-cografikonumu.html>. Temmuz 13, 2017.
- [16] Lynch K, Başaran İ, çevirmen. Kent İmgesi. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları; 2010.
- [17] Özer S, Aklıbaşında M, Zengin M. Erzurum Kenti Örneğinde Kullanılan Kuşatma Elemanlarının Kent İmajı Üzerindeki Etkileri. Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi. 2010;7(2):123-130