



Bartın Geleneksel Kent Dokusunda Yaya Konfor Düzeyinin Saptanmasına Yönelik Bir Çalışma

Canan CENGİZ¹, Pelin KEÇECİOĞLU DAĞLI¹:*

¹ Bartın Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 74100, Bartın/Türkiye

Öz

Günümüzdeki hızlı kentleşme, kentsel mekanların hızlı bir değişim sürecine girmesine tarihi mekanlardaki geleneksel dokunun korunamamasına, kent kimliğinin kaybolmasına, insan ölçeğinin değişmesine, araç sayısındaki artış ve yaya hareketlerine ilişkin erişim ve sirkülasyon açısından olumsuz sonuçların doğmasına yol açmıştır. Bu noktada sokakların yayalar için daha yaşanabilir hale dönüştürülmesi açısından kentsel mekânlarda yaya hareketlerini kısıtlayıcı ve tarihi çevrelerin insan ölçeğinde algılanmalarını zorlaştıran uygulamalar yerine özellikle kent içi geçişleri kolaylaştıran ve yaya konforunun ön planda tutulduğu yaya bölgeleri çalışmalarına yer vermek önem taşımaktadır. Bu kapsamda, Bartın tarihi kent kimliği açısından özel önem taşıyan Bartın Çayı kent içi geçişi boyunca uzanan Kanlı ırmak Caddesi'ne bağlanan ve geleneksel sokak dokusuna sahip Kemal Samancıoğlu Sokak ve Turna Sokak araştırma alanı olarak seçilmiştir. Araştırma alanlarına ilişkin mekânsal analizler yapılmıştır. Analiz sonuçlarına göre, her iki sokağın yaya konfor düzeyinin alt seviyede olduğu tespit edilerek, çalışmada yaya öncelikli tasarım kriterleri doğrultusunda öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Geleneksel Kent Dokusu, Yaya Bölgesi, Mekânsal Analiz, Yaya Konfor Düzeyi, Bartın.

A Study on the Determination of Pedestrians Comfort Level in Bartın Traditional Urban Pattern

Abstract

Rapid urbanization in today's cities has led urban spaces to enter a process of rapid change, and brought along failure to protect the traditional historical patterns, the loss of urban identity, the change of human scale, the emergence of negative consequences in terms of access and circulation related to pedestrian movement and the increase in the number of vehicles. At this point, to make the streets more livable for pedestrians, it is important to give a place to pedestrian zone studies that ease urban crossings and keep the pedestrian comfort in the forefront rather than the applications that restricts pedestrian movement and generates difficulties in the perception of historical environment in human scale. In this context, because Kanlıırmak Street which is extended along the Bartın River that have importance of Bartın's historical urban identity, Kemal Samancıoğlu Street ve Turna Street have traditional street patterns which are connected to Kanlıırmak Street have been selected as the research areas. Spatial analyses for the research areas were made. According to the results, it is identified that both streets have lower pedestrian comfort level. At the end, recommendations have been developed in the direction of pedestrian priority design criterias.

Keywords: Traditional Urban Pattern, Pedestrian Zones, Spatial Analyses, Pedestrian Comfort Level, Bartın

*Sorumlu Yazar (Corresponding Author):

Pelin KEÇECİOĞLU DAĞLI; Bartın Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, 74100, Bartın/Türkiye, E-mail: pkececioglu@bartin.edu.tr

Geliş (Received) : 20.02.2017

Kabul (Accepted) : 05.04.2017

Basım (Published) : 01.06.2017

1. Giriş

Günümüzde hızlı kentleşme, kentsel mekânların hızlı bir değişim sürecine girmesine ve çevre sorunlarının artmasına neden olmuştur. Kentsel mekânlarda yalnızca fiziksel durum değil aynı zamanda üstlenilen işlevler de farklılaşmıştır. Yayalarla araçlar arasındaki denge kaybolmuştur. Kentsel peyzaj tasarımında kullanım önceliğinin yayalarda olduğu göz ardı edilmeye başlamıştır. Tarihi dokuda da olumsuz etkilere yol açan araç trafiği kentler için önemli bir problem olmuştur. Tarihi kentlerdeki kent dokusunun özelliği olarak sokaklar oldukça dar olup bazı sokaklarda ise kaldırımlar yer almamaktadır. Mevcut kaldırımlar ise yaya konforu açısından yeterli genişlikte olmayıp, trafiğin yoğun olduğu alanlarda park yeri olarak kullanılmaktadır. Bu durum yaya konforunu ve güvenliğini olumsuz etkilemektedir. Tarihi yapı ve mekânların yakınından geçen araç yolları kaldırım eksikliği veya darlığından dolayı trafik kaynaklı bozulmalara neden olmaktadır (Çağlar, 1992; Yalçınkaya, 2007; Cengiz, 2011; Anonim, 2015a). Bu durum beraberinde tarihi mekânlardaki kültürel dokunun korunamamasına, kent kimliğinin kaybolmasına, insan ölçeğinin değişmesine, araç sayısındaki artış ve yaya hareketlerine ilişkin erişim ve sirkülasyon açısından olumsuz sonuçların doğmasına da yol açmıştır (Jena, t.y.; Cengiz and Keçecioğlu, 2014). Kent kimliğinin ve kültürel peyzajın bir parçası olan tarihi/tescilli yapılar bulunduğu kentsel mekânı çekici kılan, ön planda olan ve alanın özel olarak algılanmasını mümkün kılan yapılardır. Bu yapıların ve dokuyu oluşturan malzemelerin günümüz şartları nedeniyle bakımsızlaşması, bozulması, çevresindeki yapıların modernleşmesi, ayırt edici özelliklerinin yavaş yavaş yok olmaya başlaması kentsel kültürel mirasın kentsel peyzajda algılanamamasına ve gittikçe kaybolmasına neden olmaktadır (Anonim, 2015b).

Kentsel kültürel miras alanları olarak kentler, sosyal iletişim ve etkileşim sağlayan, aktif ya da pasif rekreasyon olanakları ile içinde barındırdığı yeşil alanlarla kent ekolojisine katkılar ve ekonomik işlevler için alanlar sunan mekânlardır. Bu kapsamda, günlük yaşamın bir parçası olan ve hareketliliği temsil eden sokaklar da yayalar için en önemli lineer kentsel mekânlardır (Cengiz, 2011; Şişman, 2013). Kentsel mekânların öncelikli kullanımının yayalar olduğu peyzaj planlama ve tasarım çalışmalarında göz ardı edilmemesi gereken önemli bir unsurdur. İnsanlar kendilerini rahat ve konforlu hissettikleri mekânlarda yürümeyi tercih ederler. Bu noktada kentsel mekânlarda yaya hareketlerini kısıtlayıcı ve tarihi çevrelerin insan ölçeğinde algılanmalarını zorlaştırıcı uygulamalar yerine özellikle kent içi geçişleri kolaylaştıran ve yaya konforunun ön planda tutulduğu yaya bölgeleri çalışmalarına yer vermek önem taşımaktadır. Yaya bölgeleri, tarihi kent merkezlerinde ulaşım hizmetleri ve ticari verimliliğin yanı sıra toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren, aktif ve canlı kılan, yayaların kentsel fonksiyonlardan faydalanmalarını sağlamak amacıyla yapılan kentsel çalışmalardır (Şişman ve Uyguner, 2009; Cengiz, 2011; Şişman, 2013). Yayalaştırılmış bölge (full mall), transit yayalaştırılmış bölge (transit mall) ve yarı yayalaştırılmış bölge (semi mall) şeklinde üç adet yaya bölgesi (pedestrian mall) çalışması bulunmaktadır. Yayalaştırılmış bölge (full mall) tamamen araç trafiğine kapalı, yayalaştırılmış alanlardır. Transit yayalaştırılmış bölge (transit mall) motorlu taşıtlara kapalı ama sadece toplu taşıtlara (hafif raylı ulaşım araçları, otobüsler vb.) açık yaya bölgeleridir. Yarı yayalaştırılmış bölge (semi mall) ise trafiğin ve park alanlarının azaltıldığı yaya öncelikli ulaşım alanlarıdır (Rubenstein, 1992).

Kentsel alanlarda özellikle tarihi çevrelerdeki yaya bölgeleri yaya-taşıt etkileşimi en aza indirgenmiş, fiziksel, sosyal, estetik ve ekonomik işlevler açısından özelleşmiş yaya mekânları olarak önem taşımaktadır (Melia et al., 2010; Cengiz, 2011). Bu nedenle, yayaların konforlu yürüyüşler yapabilmeleri adına taşıtların hareketlerinin azaltıldığı, yaya önceliğinin sağlandığı, sosyal aktivitelerin artmasına olanak sağlandığı, diğer bireylerle güçlü iletişimlerin kurulduğu, herkes tarafından erişilebilir, herkes tarafından kullanılabilir, bulunduğu bölgenin karakterini yansıtan, bakımlı ve sürdürülebilir mekânlar kurgulamak önemlidir (Ocakçı, 2010; Bekci, 2012). Sokakların yayalar için daha yaşanabilir hale dönüştürülmesi açısından yaya konforunun sağlanması gerekmektedir (Yuen and Chor, 1998). Yaya konforu, yaya bölgesinin sahip olduğu hizmet düzeyinin yanı sıra genelde alanı sınırlayan cephelerin ve yaya yolunun özelliklerini kapsamaktadır. Yayaların fiziksel ve psikolojik ihtiyaçlarının karşılanması durumu irdelenmektedir. Yaya yollarında düzenlenmesi planlanan alanların kapasitesini, mevcut ve olası sorunlarını saptamak ve yaya konforunu sağlamak amacıyla analizler yapılarak olumsuz olumsuz doğru A, B, C, D ve E düzeyine göre yapılan derecelendirmelerle kapsamlı bir değerlendirme yapılmaktadır (Sarkar, 2003; Huang and Chiun 2007; Maternini and Pezzagno, 2007; Ocakçı, 2010). Mekânlara ait doğal ve fiziksel verilerin yayalar için uygun hale getirilmesi yayaların psikolojisini de olumlu etkileyerek psikolojik konfor açısından da önemli katkılar sağlamaktadır (Sarkar, 2003).

Bartın tarihi kent kimliği açısından özel önem taşıyan Bartın Çayı kent içi geçişi boyunca uzanan Kanlırmak Caddesi'ne bağlanan ve Bartın geleneksel sokak dokusu özelliklerini yansıtan Turna Sokak ve Kemal Samancıoğlu Sokak araştırma alanı olarak seçilmiştir. Bu kapsamda, araştırma alanına ilişkin doğal yapı analizi, sosyo-kültürel yapı analizi, yapı çevre analizleri (doluluk-boşluk analizi, yapı durumları analizi, bina cinsleri analizi, kat yükseklikleri analizi, kat kullanımları analizi, ulaşım analizi, yoğunluk analizi, donatı ve bitkilendirme analizleri, kent imajı analizi) ve hizmet düzeyi analizi ile mekânsal analizler yapılmıştır. Sonuç olarak, Bartın tarihi kent

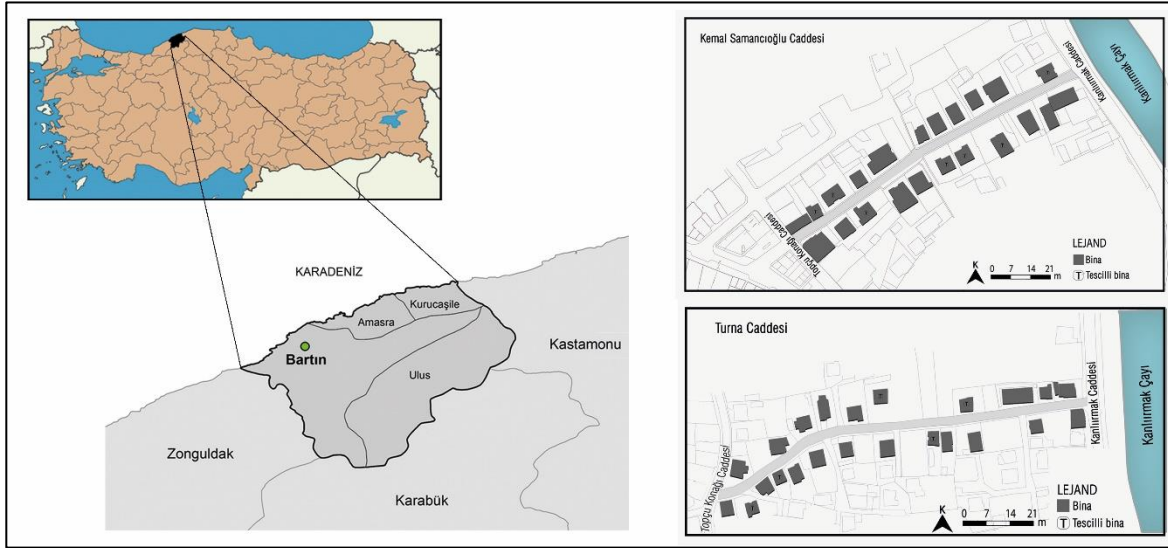
dokusunda özel öneme sahip olan geleneksel sokak dokusu örneğinde yaya konfor düzeyi belirlenerek yaya öncelikli tasarım kriterleri doğrultusunda öneriler geliştirilmiştir.

2. Materyal ve Metot

2.1. Materyal

Türkiye'nin Batı Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Bartın, doğuda Kastamonu, güneyde Karabük, batıda Zonguldak illeri ile kuzeyde Karadeniz ile çevrilidir. Kentte M.Ö. 13. yüzyılda kent ve yakın çevresinde ilk yerleşmeler görülmüştür. 1811 yılında Kastamonu Vilayeti'ne bağlı Bolu Sancağı'na bağlanan, 1867 yılında ilçe olan, daha sonra Zonguldak İli'ne bağlanan Bartın, 1991 yılında il statüsüne kavuşmuştur. Antik çağda Partenios (Sular İlahı) olarak anılan Bartın Çayı, kente adını vererek Bartın Kenti'nin geleneksel dokusunun şekillendirmiş ve kente kimlik kazandırmıştır. Bu özelliği ile içinden akarsu geçen sayılı kentlerden biridir. 15. yüzyılda pazaryeri olarak gelişen kentte 18. yüzyılda yapılmış ve günümüze kadar korunmuş olan tarihi eserler kentin 19. yüzyılda şekillendiğini ortaya koymaktadır. Kent merkezinde tescilli anıtsal kültür varlıkları ile Bartın Çayı kıyısında yoğun olarak görülen tescilli sivil mimari örnekleri bulunmaktadır (Cengiz, 2007; Cengiz et al., 2016). Önemli doğal ve kültürel özelliklere sahip olan Bartın, 2000 yılında Tarihi Kentler Birliği'ne üye olmuştur (TKB, 2015).

Bartın tarihi kent kimliği açısından özel önem taşıyan Bartın Çayı kent içi geçişi boyunca Kanlırmak Caddesi bulunmaktadır. Çalışmanın ana materyalini Kanlırmak Caddesi'ne bağlanan geleneksel sokak dokularına sahip Turna Sokak ve Kemal Samancıoğlu Sokak oluşturmaktadır (Şekil 1).



Şekil 1. Çalışma alanı.

Konu ile ilgili yerli ve yabancı yazılı ve görsel literatür, ilgili kurum ve kuruluşlardan alınan veriler, arazi çalışmalarında yapılan yerinde gözlemler sonucu elde edilen veriler ile Bartın Belediyesi'ne ait 1/1000 ölçekli hali hazır pafta araştırmanın diğer materyalleri arasındadır.

2.2. Metot

Çalışmanın metodu 4 aşamadan oluşmaktadır:

1. *Aşama:* Arazi çalışması ile araştırma alanına ilişkin mekânsal analizler kapsamında doğal yapı analizi, sosyo-kültürel yapı analizi ve yapılı çevre analizlerinin yapılması (Tablo 1),
2. *Aşama:* Araştırma alanlarından analizler sonucu elde edilen verilerin hali hazır paftaya AutoCAD 2008 ve Photoshop CS5.1 programları kullanılarak sistematik bir şekilde işlenmesi, sayısal verilerin tablolaştırılması ve Microsoft Excel 2010 programı kullanılarak grafiklerle görselleştirilmesi,
3. *Aşama:* Araştırma alanlarına ait özelliklerin, Sarkar (2003) tarafından yaya konforundaki hizmet düzeyi fiziksel bileşenleri ile Ocağcı (2010) tarafından belirtilen hizmet düzeyi seviyelerine göre oluşturulan A, B, C, D ve E şeklinde beşli hizmet düzeyi tablosundaki özelliklerle karşılaştırılarak hizmet düzeylerinin belirlenmesi,

4. *Aşama*: Buna göre, Bartın tarihi kent dokusunda özel öneme sahip olan geleneksel sokak dokusu örneklerinde yaya konfor düzeyi ve yaya bölgesi tipi belirlenerek yaya öncelikli tasarım kriterleri doğrultusunda öneriler geliştirilmesidir.

Tablo 1. Mekânsal analizler ve açıklamaları.

ANALİZLER	AÇIKLAMA	
Doğal Yapı Analizi	Topoğrafya, iklim	
Sosyo-Kültürel Yapı Analizi	Demografik yapı	
Doluluk-Boşluk Analizi	Yapı-Açık alan ilişkisi	
Yapı Durumları Analizi	İyi-Orta-Kötü	
Bina Cinsleri Analizi	Ahşap-Betonarme-Kargir	
Kat Yükseklikleri Analizi	Kat yüksekliklerine göre sınıflandırma	
Arazi Kullanım Analizi	Zemin Kat Kullanımları Analizi	Hizmet türü fonksiyonuna göre sınıflandırma
	Zemin Üstü Kat Kullanımları Analizi	Hizmet türü fonksiyonuna göre sınıflandırma
Yapılı Çevre Analizi	Ulaşım Analizi	Yürüme rotası, yolları ve özellikleri
	Yoğunluk Analizi	Yaya yoğunluğu analizi Araç yoğunluğu analizi
	Donatı Analizi	Kentsel donatıların yeri ve türü
	Bitki Kullanımı	Bitkisel doku Bitki türlerini belirleme
	Kent İmajı Analizi	Bölgeler, sınırlar, işaret öğeleri, bağlantılar, odak noktaları
Hizmet Düzeyi Analizi	Sarkar (2003) ve Ocakçı (2010)'dan geliştirilen kriterlere göre sınıflama	

3. Bulgular ve Tartışma

3.1. Doğal yapı analizi bulguları

Doğal yapı analizi kapsamında yaya konforuna etki eden iklimsel faktörler incelenmiştir. Bartın, Karadeniz ikliminin etkisi altındadır. Yıllık ortalama sıcaklığı 13,8°C, yıllık toplam yağış miktarı 1035.22 mm ve yıllık ortalama nispi nem değeri de % 69,8 dir. Rüzgâr 15 Ekim-15 Mart ayları arasında kuzeydoğu-güneybatı yönündedir. Eğim düze yakın olduğundan dolayı engelliler için de uygun seviyededir.

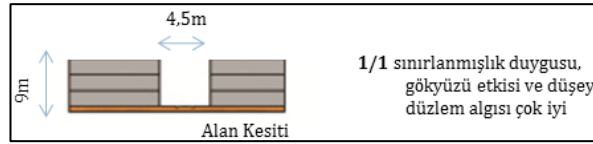
3.2. Sosyo-kültürel yapı analizi bulguları

Arazi çalışması kapsamında sokak kullanıcıları ile yüzyüze yapılan görüşmelerde araştırma alanlarında ağırlıklı olarak orta yaş grubunda bulunan yerel halkın ikamet ettiği saptanmıştır. Yapılan arazi gözlemleri sonucu tarihi binaların bakım ve restorasyon işlemlerinin maliyeti nedeniyle, bu alanların genellikle bakımsız ve terk edilmiş durumda olduğu, Bartın geleneksel dokusunun parçası olan çeşmeler ve konut bahçelerinin de korunduğu tespit edilmiştir. Fakat konut bahçeleri geleneksel özelliklerini devam ettirememiştir. Kemal Samancıoğlu Sokak'ta bulunan ve tescilli bir yapı olan Kemal Samancıoğlu Müzesi yayalar için bir çekim noktası durumundadır.

3.3. Yapılı çevre analizi bulguları

Alanın kimliği ve karakteristiğine ilişkin veriler elde edilmiştir. Sokakları sınırlayan ve yayaların birbirine ilişki içerisinde olduğu Kemal Samancıoğlu Sokak'ta bulunan toplam 22 adet yapı ile Turna Sokak'ta bulunan toplam 23 adet yapı ve çevresi irdelenmiştir.

Doluluk-Boşluk Analizi Bulguları: Her iki sokakta yer alan yapıların tamamı ön, arka ya da yan bahçeye sahip olduklarından sokak dokusu bütünündeki doluluk- boşluk oranı mekan hissi üzerinde olumlu etkilere sahiptir (Şekil 2) (Tablo 4).



Şekil 2. Mekan hissi.

Yapı Durumları Analizi Bulguları: Kemal Samancıoğlu Sokak'ta yer alan yapıların %36'sı (8 adet) orta durumda, %36'sı (8 adet) kötü durumda ve %28'i (6 adet) iyi durumdadır. Turna Sokak'ta yer alan yapıların ise %35'i (8 adet) iyi durumda, %35'i (8 adet) orta durumda ve %30'u (7 adet) kötü durumdadır (Şekil 3) (Tablo 4). Kemal Samancıoğlu Sokak'ta bulunan 7 adet tescilli yapının %29'u (2 adet) iyi ve %71'i (5 adet) kötü durumda iken Turna Sokak'ta bulunan 5 adet tescilli yapının %20'si (1 adet) iyi, %20'si (1 adet) orta ve %60'ı (3 adet) kötü durumdadır.



Şekil 3. Araştırma alanlarında bulunan orta durumdaki yapılardan örnekler: (a) Kemal Samancıoğlu Sokak, (b) Turna Sokak.

Bina Cinsleri Analizi Bulguları: Kemal Samancıoğlu Sokak'ta yer alan yapıların %55'i (12 adet) betonarme, %32'si (7 adet) ahşap ve tescilli sivil mimari örneği, %13'ü (3 adet) kargirdir. Turna Sokak'ta yer alan yapıların ise %61'i (14 adet) betonarme, %22'si (5 adet) ahşap ve tescilli sivil mimari örneği, %17'si (4 adet) kargirdir (Şekil 4) (Tablo 4).



Şekil 4. Araştırma alanlarında bulunan betonarme yapılardan örnekler: (a) Kemal Samancıoğlu Sokak, (b) Turna Sokak.

Kat Yükseklikleri Analizi Bulguları: Kemal Samancıoğlu Sokak'ta yer alan yapıların %55'i (12 adet) 3 katlı, %37'si (8 adet) 2 katlı, %4'ü (1 adet) 4 katlı ve %4'ü (1 adet) 5 katlıdır. Turna Sokak'ta yer alan yapıların ise %66'sı (15 adet) 3 katlı, %17'si (4 adet) 2 katlı ve %17'si (4 adet) 4 katlıdır (Şekil 5) (Tablo 4). Kat yüksekliği açısından geleneksel dokunun devamlılığı her iki sokak dokusunda da hissedilmektedir.



Şekil 5. Araştırma alanlarında bulunan 3 katlı yapılardan örnekler: (a) Kemal Samancıoğlu Sokak, (b) Turna Sokak.

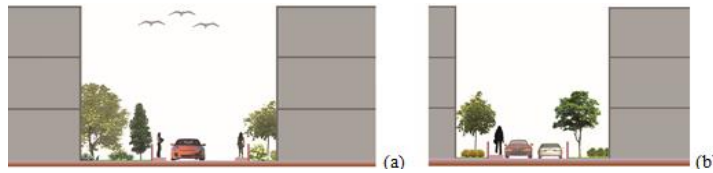
Zemin Kat Kullanımları Analizi Bulguları: Kemal Samancıoğlu Sokak'ta yer alan yapıların zemin kat kullanımlarına bakıldığında %60'ı (13 adet) konut ve %8'i (2 adet) ticaret işlevlerine sahipken, %32'si (7 adet) boştur. Turna Sokak'ta yer alan yapıların zemin kat kullanımlarına bakıldığında ise %60'ı (13 adet) konut, %4'ü (1 adet) garaj ve %4'ü (1 adet) depo işlevlerine sahipken, %32'si (7 adet) boştur (Şekil 6) (Tablo 4). Zemin kat kullanımları açısından geleneksel dokusunda olması gereken konut işlevi her iki sokakta da devam etmektedir.

Zemin Üstü Kat Kullanımları Analizi Bulguları: Kemal Samancıoğlu Sokak'ta yer alan yapıların zemin üstü kat kullanımına bakıldığında %68'i (15 adet) konut işlevine sahipken, %32'si (7 adet) boştur. Turna Sokak'ta yer alan yapıların zemin üstü kat kullanımına bakıldığında ise %65'i (15 adet) konut işlevine sahipken, %35'i (8 adet) boştur (Şekil 6) (Tablo 4). Zemin üstü kat kullanımının ağırlıklı olarak konut kullanım özelliğini devam ettirdiği bulgular arasında yer almaktadır.



Şekil 6. Araştırma alanlarında bulunan konut işlevli kat kullanımına sahip yapılardan örnekler: (a) Kemal Samancıoğlu Sokak, (b) Turna Sokak.

Ulaşım Analizi Bulguları: Kemal Samancıoğlu Sokak'ta araç yolunun genişliği 355 cm'dir ve trafik tek yönlü işlemektedir. Araç yolunun her iki tarafında kaldırım bulunmaktadır ve kaldırımların her birinin genişliği ise 74cm'dir. Ancak, kaldırımlar yaya konforu için yeterli ölçüde değildir. Turna Sokak'ta ise araç yolunun genişliği 360 cm'dir ve trafik çift yönlü işlemektedir (Tablo 4). Araç yolunun bir tarafında kaldırım bulunmaktadır ve kaldırımın genişliği ise 138cm'dir. Ancak, kaldırım diğer sokaktaki gibi yaya konforu için yeterli ölçüde değildir (Şekil 7). Bartın tarihi kentinde araştırma alanı olarak seçilen alanların, araç yolu genişliklerinin dar olması gün içerisinde trafiğin yoğunlaşmasına, tıkanmalar yaşanmasına, araçların yaya yollarına çıkarak park etmesine ve yayaların geçişlerinin engellenmesine neden olmaktadır. Aynı zamanda, seçilen geleneksel sokak dokularındaki yol genişliklerindeki bu yetersizlik, gölge alanlar yaratan, kentsel mekana estetik değer veren ve araç yolu-kaldırımı birbirinden ayırıcı işleve sahip yeşil bantların tasarımlara dahil edilmesinde sorunlara neden olmaktadır.



Şekil 7. Ulaşım analizi (a) Kemal Samancıoğlu Sokak, (b) Turna Sokak.

Yoğunluk Analizi Bulguları: Araştırma alanlarının yayalar ve araçlar tarafından hafta içi ve hafta sonunda doruk saatlerindeki kullanım yoğunlukları, alan içerisindeki belirli noktalarda (sokak başı, sokak sonu, ara yol bağlantı noktaları) sayımlar yapılarak belirlenmiştir (Tablo 2) (Tablo 4).

Tablo 2. Yoğunluk analizi bulguları.

	ARAŞTIRMA ALANLARI	DORUK SAATLER	YAYA SAYISI	TAŞIT SAYISI
HAFTAİÇİ	Kemal Samancıoğlu Sokak	09.00-10.00	84	100
		12.00-13.00	76	36
		17.00-18.00	100	44
	Turna Sokak	09.00-10.00	64	40
		12.00-13.00	48	40
		17.00-18.00	68	24
HAFTASONU	Kemal Samancıoğlu Sokak	09.00-10.00	68	20
		12.00-13.00	164	32
		17.00-18.00	128	60
	Turna Sokak	09.00-10.00	20	16
		12.00-13.00	52	40
		17.00-18.00	44	68

Hafta içi yaya yoğunluğu analizine göre yayaların araştırma alanlarını en çok akşam saatlerinde, hafta sonu ise en çok öğle saatlerinde kullandıkları tespit edilmiştir. Hafta içi araç yoğunluğu analizine göre araçların araştırma alanlarını en çok sabah saatlerinde, hafta sonu ise en çok akşam saatlerinde kullandığı belirlenmiştir. Hem hafta içi hem de hafta sonu yapılan yoğunluk analizi sonuçlarına göre araştırma alanları daha çok yayalar tarafından kullanılmaktadır.

Donatı Analizi Bulguları: Kemal Samancıoğlu Sokak'ın her iki tarafında bulunan kaldırımların üzerlerinde yüksek aydınlatmalar, orta yükseklikte aydınlatmalar, trafolar ve çeşmeler yer almaktadır. Sınırlama elemanı malzemesi olarak ferforje, tuğla ve doğal taşların kullanıldığı, döşemelerde ise geleneksel malzeme olan Arnavut kaldırımı yerine granit küp taşın kullanıldığı görülmektedir. Turna Sokak'ın tek tarafında bulunan kaldırımda da yüksek aydınlatmalar, trafolar ve çeşmeler bulunmaktadır. Sokakta beton, tuğla örgü ya da demir parmaklık şeklinde bahçe duvarları görülmekte iken kullanılan döşeme malzemesi Kemal Samancıoğlu Sokak ile aynıdır. Her iki sokakta bulunan kaldırımların standart ölçülerin altında olduğu göz önünde bulundurulduğunda yürüme yollarında bulunan donatıların kaldırımlarda yayalar için engel oluşturduğu, yaya akış hızını düşürdüğü görülmektedir. Kaldırım tarafına yakın konumlandırılan rögar kapakları nedeniyle kaldırımlar sık sık kesintiye uğramaktadır (Tablo 4). Bunun yanı sıra, Bartın kent kimliği bütününde değerlendirilmesi gereken ve yaya konforunu etkileyen kent donatılarının bakımsızlığı, yetersizliği ve malzeme seçimindeki uyumsuzluklar seçilen araştırma alanlarının görsel kalitesini olumsuz yönde etkilemektedir.

Bitki Kullanımına Yönelik Bulgular: Geleneksel konut bahçelerindeki bitkisel zenginliğin devam ettirilmeye çalışıldığı gözlemlenmiştir. Bu kapsamda, yaprak, çiçek ve meyve özelliğinden faydalanılan bitkilerden oluşan bahçeler araştırma alanının karakteristik özelliklerindedir (Bekci et al., 2012). Bahçelerde tespit edilen türler Tablo 4'te gösterilmektedir.

Kent İmajı Analizi Bulguları: Lynch'in (2011) yollar, sınırlar, bölgeler, odak noktaları ve işaret öğeleri (paths, edges, districts, nodes, and landmarks) şeklinde ortaya koyduğu kent imajı bileşenlerine göre her iki sokaktaki yapılar konut bölgelerini, Kanlırmak ve bahçe duvarları sınırları, çeşmeler işaret öğelerini, sokakların kendisi ve sokaklara bağlanan ara sokaklar bağlantıları oluşturmaktadır (Tablo 4.). Kemal Samancıoğlu Etnoğrafya Müzesi ise Kemal Samancıoğlu Sokak için odak noktası işlevi görürken Turna Sokakta herhangi bir odak noktası bulunmamaktadır.

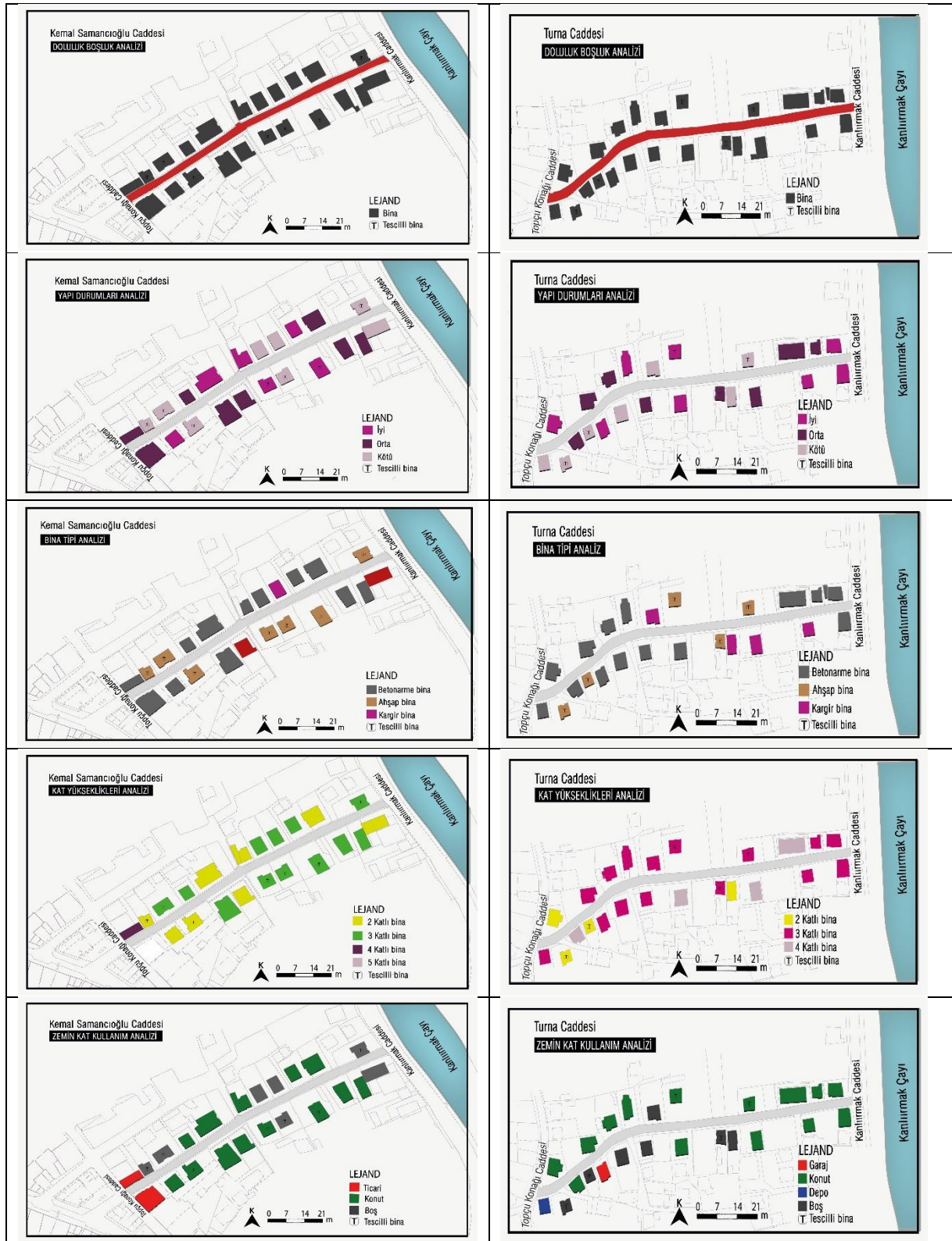
3.4. Hizmet düzeyi analizi bulguları

Yayalar tarafından hafta içi ve hafta sonu doruk saatlerdeki kullanım yoğunluklarından yola çıkılarak, Sarkar [12] tarafından yaya konforundaki hizmet düzeyi fiziksel bileşenleri ile Ocakçı [9] tarafından belirtilen hizmet düzeyi seviyelerine göre oluşturulan beşli hizmet düzeyi göz önünde bulundurularak araştırma alanının D düzeyindeki özelliklere sahip olduğu saptanmıştır (Tablo 3) (Tablo 4).

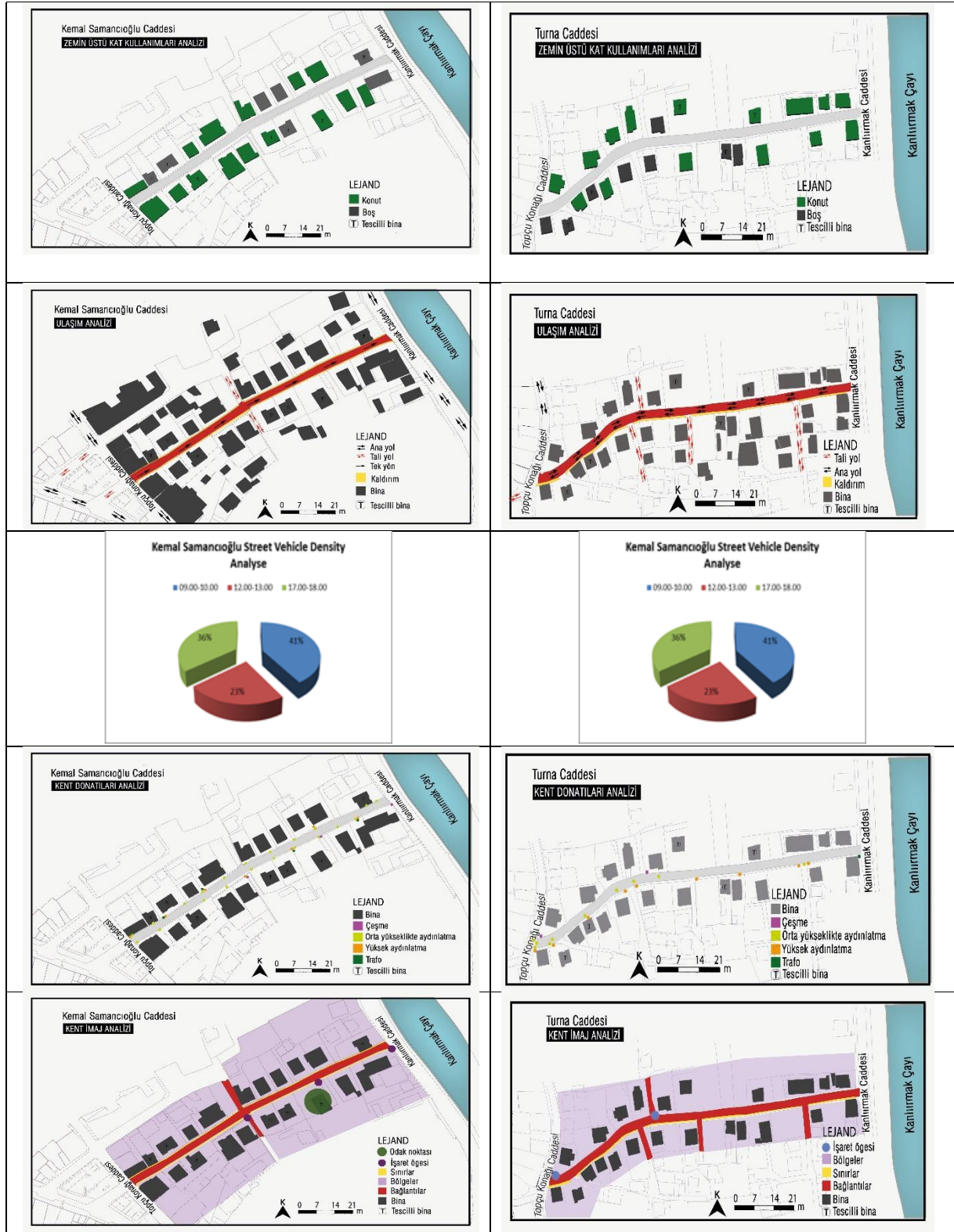
Tablo 3. D Düzeyi özellikleri ve araştırma alanının bu özelliklere göre değerlendirilmesi (Sarkar 2003 ve Ocakçı 2010'dan geliştirilerek).

D Düzeyi özellikleri	Durumu
Her 100m içerisinde 3-5 yapı yer alması	fazla
Az çeşitlilikte bina işlev farklılaşması ve arazi kullanımı	√
Az sayıda tarihi/tescilli yapıların bulunması	√
Yapıların durumlarının kötü olması	orta
Çok sayıda sağır cephe bulunması	sağır cephe yok
Zemin katta çok sayıda pasif cephe varlığı	sağır cephe yok
Bina cephelerinde kullanılan malzemelerin kalitesiz olması	√
Yürüme alanının boyutlarının engelli ve yaşlılar için uygun olmaması	√
Yürüme alanının yüzeyinin iklimsel şartlara uygun olmaması, uygulamasının düzgün yapılmamış olması	√
Yürümeyi teşvik edecek uygun malzeme ile yapılmış kentsel donatıların çok az sayıda bulunması	yok
Donatıların yayaların hızlarını oldukça azaltıcı yönde düzenlenmiş olması	√
Yayaların diğer kullanıcılara çarparak ya da ya da araç yoluna inerek yürütmesini gerektiren dar bir alanın olması	√
Yayaların ilgisini çeken bitkisel düzenlemelerin ve bitkisel çeşitliliğin düşük düzeyde olması	geniş çeşitlilikte
Yürüme alanının bakım ve güvenliğinin olmaması	√

Tablo 4. Yapılı çevre analizleri.



Tablo 4. Yapılı çevre analizleri (devam ediyor).



4. Sonuç ve Öneriler

Yoğun nüfus ve artan kullanıcı talepleri sonucunda alanın kültürel miras değeri taşıyan dokusuna uygun olmayan yapılaşmalar, tarihi dokuyla ve kent kimliği ile uyumsuz ve sağlıksız bir değişimi beraberinde getirmiştir. Alanda sınırlı sayıda özgün dokusu korunabilmiş mekanlara rastlanılabilmektedir. Geleneksel sokak dokusu tipolojilerinde

bulunan bahçe özelliği, bitki varlığı, tescilli yapıların varlığı ve geleneksel malzeme kullanımı araştırma alanlarındaki etkisi güçlü değildir.

Kent kimliği açısından önem taşıyan ve geleneksel sokak dokularının oluşturduğu bu alan kent içerisinde önemli bir bölge özelliği göstermektedir. Araştırma alanı, Kanlırmak Caddesi ile kent merkezi arasında bir bağlantı noktası özelliği taşımaktadır. Mekan duygusunu hissettirme açısından güçlü dinamiklere sahip olan alanlar, hem hafta içi hem de hafta sonu yapılan yoğunluk analizi sonuçlarına göre daha çok yayalar tarafından kullanılmaktadır. Bu sonuçlardan yola çıkılarak, sokakların özgün dokusunu ortaya çıkaracak yaya öncelikli tasarım çalışmaları araştırma alanları için gerekli olan öncelikli yaklaşımdır.

Araştırma alanının nitelikleri ve özellikleri göz önünde bulundurularak geleneksel dokunun sürdürülebilirliği açısından planlama ve tasarım süreci içerisinde, sokaklar, bütüncül bir yaklaşımla yeniden değerlendirilmelidir. Toplumsal yarar ve yaya bölgeleri çalışmaları gözetilerek, tescilli yapılarla önemli tarihi ve kültürel yapıların restorasyon ve restitüsyonu yapılarak, sokak ölçeğinde yayalar için vurgulu referans noktaları oluşturularak kent kimliğine katkı sağlanmalıdır. Yapılan bu iyileştirme çalışmaları yayaların bu sokakları tercih etmesinde olumlu etki yaratacak, önemli bir çekim alanı haline getirecektir.

Yapılarda koruma-kullanma dengesinin gözetilmesi önemlidir. Sokak silüeti içerisinde tarihi ve kültürel işleve sahip olan Kemal Samancıoğlu Müzesi, turizm açısından odak noktası niteliğinde önemli bir yapıdır. Ayrıca araştırma alanındaki sokak dokularında konut dışında farklı işlevlere sahip yapılar yer almamaktadır. Ticaret alanlarının ana aks ve caddelerde yoğunlaşmaktadır. Bağlantı özelliği gösteren Kemal Samancıoğlu Sokak ve Turna Sokak'ta konut kullanımı hakimdir.

Kent içi ulaşımda kullanılan kaldırımların ve kaldırım boyunca uzanan yapıların zemin ve zemin üstü kullanımlarının yayalar için yeterlilik ve uygunluk düzeyleri tespit edilmiştir. İki sokak arasında doğal yapı, sosyo-kültürel yapı, mekan hissi, bina cinsleri, kat yükseklikleri, kat kullanımları, kullanım yoğunluğu, donatı ve bitkilendirme, kent imajı, hizmet düzeyi açısından benzerlikler görülürken, yapı durumlarında ve ulaşımda farklılıklar sergilenmiştir. Bartın geleneksel sokak dokusuna ait konut bahçelerinin, bitki çeşitliliğinin ve çeşmelerin korunduğu, fakat tescilli olan ahşap yapıların bakımsız kaldığı görülmüştür.

Araştırma alanları insan ölçeğinde algılanabilir mekanlar olduklarından, geleneksel sokak dokularının sürdürülebilirliği açısından da bu alanların yaya öncelikli mekanlar olarak tasarlanmaları ve planlanmaları kent kullanıcıları ve kent kimliği açısından önem taşımaktadır.

Cengiz'in 2011 yılında yaptığı çalışmada belirttiği gibi kentin tarihi ve kültürel dokusuna uygun kent donatıları ve malzemelerin kullanılması gerekli ve önemli detaylardır. Yapılan çalışmaya paralel olarak bu çalışmada da görsel bir bütünlük sağlanması önerilmektedir. Sokaklar yayalar için ilgi çekici perspektifler sunabilmelidir.

Sokakların sınırını tanımlayan döşemelerde geleneksel malzeme korunamamıştır. Döşeme kaplamalarında geleneksel arnavut kaldırım taşı yerine granit blok taş kullanılmıştır. Yaya yollarında aşınmaya dayanıklı ve tarihi dokuyla uyumlu arnavut kaldırım taşı kullanılması geleneksel dokunun sürekliliği ve yaya konforu açısından önemlidir.

Döşeme kaplamalarında, yaya yürüyüş konforu açısından uygulama hataları söz konusudur. Kaldırımlardaki döşeme yamaları görsel kirlilik yaratmakla beraber, yağışlı havalarda kot farkı dolayısıyla yağmur suyuyla dolmaktadır. Engelliler için yaya yollarında gerekli olan kabartmalı döşeme uygulaması yönlendirme açısından yeterli olmadığı gibi kaldırımlarda yer alan donatılar engelli kullanımı için sorun teşkil etmektedir. Ayrıca kaldırımlardan inişlerde engellileri de düşünen rampa uygulamalarının yapılması sokağın herkes için kullanılabilir olmasını destekleyecektir. Kemal Samancıoğlu Sokak, bir müze sokağı olması dolayısıyla bu alandaki yaya sirkülasyonu daha fazla düşünülmelidir. Bu sebeple de, gerek kaldırımlarda gerekse yolda uygulanan döşeme yaya konfor düzeyini arttıracak nitelikte seçilmelidir.

Yürüme alanının boyutları yaya konfor düzeyini olumsuz etkilemektedir. Yaya yolu üzerinde bulunan trafolar, elektrik direkleri ve aydınlatmalar dar olan kaldırım genişliğini iyice daraltarak yürünemez duruma getirmektedir. Aydınlatmalar, hem bina hem de insan ölçeğine referans vermesi açısından olumludur. Sayı açısından da sokak içerisinde yeterli düzeydedir. Aydınlatmaların yeterli olması yayaların gece kullanımlarını da olumlu yönde etkilemektedir. Fakat kaldırımlarda yüksek ve alçak aydınlatmaların yan yana birlikte kullanımları gereksiz yoğunluklara neden olmaktadır. Kaldırımların üzerinde bulunan kentsel donatıların yoğunluğu ile daralan yaya yolu, yayaların araç yolları üzerinden yürümelerine sebebiyet vermektedir. Rögar kapaklarının kaldırımların çok yakınında bulunması kaldırımların yer yer kesintilere uğratarak altyapı ve üst yapı uyumsuzluğunu ortaya

çıkartmaktadır. Bu durum, kaldırımlarda süresizliğe sebep olmaktadır (Şekil 8). Ayrıca, yaya konforu açısından gerekli olan yol kenarı bitkilendirme uygulamaları için sokak genişliği yeterli değildir. Bu uygulamaların olmaması yaya konforunu olumsuz etkilemektedir (gölge, estetik, güzel koku vb.) Bu nedenlerle yürüyüş yollarının uygun genişliklerde yapılması ile kullanıcıların karşılaştıkları sorunların çözümlenmesi gerekmektedir. Yaya konforu açısından kaldırımlardaki kullanımı engelleyici durumlar için uygun planlama ve tasarım çalışmaları yapılmalıdır. Yaya konfor düzeyini etkileyen sorunlar ve bu sorunlara yönelik çözüm önerileri Cengiz'in (2011) yaptığı çalışma ile paralellik göstermektedir.



Şekil 8. Araştırma alanlarında bulunan kaldırımların mevcut durumu.

Geleneksel konut tipolojisinin bir ögesi olan bahçeler, araştırma alanında önemli bir özelliktir. Binaların ön bahçeleri, yapıları yaya yollarından estetik bir şekilde ayrılmasını sağlaması ve bitkisel çeşitlilik sağlaması açısından olumludur. Ancak bahçe-konut ilişkisinin zayıfladığı ve bahçelerin atıl durumda olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca, sokaklar için bir sınır etkisi oluşturan bahçe duvarlarının malzeme seçimi bulunduğu tarihi doku ile uyuşmamaktadır (Şekil 9). Bitkisel çeşitliliğin görüldüğü araştırma alanındaki bahçe duvarlarında geleneksel malzemenin kullanılması geleneksel konut mimarisinin sürdürülebilirliği açısından önem taşımaktadır.



Şekil 9. Araştırma alanlarındaki bahçe duvarlarına ilişkin örnekler.

Alan farklı konut yapıları, cephe yüzeyleri ve bahçe düzenlemeleri ile farklı perspektiflere olanak sağlamaktadır. Alan içerisinde tarihi yapıların ağırlıkta olması, yapıların kat yüksekliklerinin ve kat kullanımlarının geleneksel sokak dokusunu devam ettirdiği için önemlidir. Araştırma alanında Bartın geleneksel sokak dokusunun fiziksel olarak devamlılığı gözlenirken, niteliksel olarak bozulmalar ve eksiklikler söz konusudur. Fakat bu yapıların bakımsızlık nedeniyle oldukça kötü durumdadır. Zemin kat işlevleri kaldırımları sınırlamakla beraber, yayalar için farklı perspektifler sağlamaktadır. Bu katlar yayaların güçlü görsel ilişki ve etkileşim halinde olduğu katlardır. Zemin katlardaki ve zemin üstü katlardaki geleneksel kullanım türü, binaların cephelerinde hareketlilik, sağır cephelerin bulunmaması yayalara kalite düzeyi yüksek estetik değerler sunmaktadır.

Yayalara öncelik sağlanan sokaklarda taşıt yoğunluğunda ve dolayısıyla çevre kirliliğinde azalma sağlayacağı gibi yayalara özgü tasarımlarla da mekan ve yaşam kalite düzeylerinde yükselmeler yaratacaktır. Yuen ve Chor'un (1998) Singapur'da yaptıkları araştırmada yaya bölgelerinde yüksek düzeyde canlılığın sağlanabilmesi için yaya erişiminin rahatlıkla sağlandığı mekanlar oluşturma gerekliliğini desteklemektedir. Kentsel yaşam kalite düzeylerinin artırılması çabaları yaya bölgeleri çalışması uygulamaları altında yaya alanlarının düzenlenmesi ve artırılması çalışmalarının yoğunlaşmasıyla oluşmaktadır. Yaya bölgeleri çalışmalarına verilen önem ile birlikte yayaların kamusal alanda fiziksel ve sosyo-kültürel açıdan taşıt kullanımına göre egemenleşerek kenti, kent merkezini ve kentsel yaşamı farklı bir göz ile yeniden keşfetmeyi mümkün kılmaktadır. Bu nedenlerle, yaya alanları tüm kullanıcı gereksinimlerini karşılamalı, tüm kullanıcılar tarafından rahatça erişilebilir, kullanılabilir ve açık olmalı, bulunduğu bölgenin tarihi ve kültürel özelliklerini taşımalı ve bakımlı olmalıdır.

Maternini ve Pezzagno (2007) ile Ocakçı'nın (2010) belirttiği üzere hizmet düzeyi analizi, ve Sarkar'ın (2003) belirttiği üzere yaya konfor analizi yaya bölgeleri çalışmalarında oldukça önemlidir. Sarkar'ın (2003) ve Jena'nın (t.y.) yaptıkları çalışmalara paralel olarak araştırma alanlarında yapılan analizler sonucunda hizmet ve konfor düzeyi oldukça düşüktür. Yapılan analizler sonucunda araştırma alanları yarı yayalaştırılmış bölge (semi mall) özelliği sergilemekte ve D seviyesinde hizmet düzeyine sahiptir. Bu kapsamda, D seviyesi özelliklerini üst seviyelere taşımak amacıyla yapı durumlarının iyileştirilmesi, bina cephelerinde kullanılan malzemelerin kaliteli olması, yürüme alanı boyutlarının standart ölçülere getirilmesi, yürüme alanı yüzeyinin iklimsel şartlara uygun olması ve uygulamalarının düzgün yapılması, yeterli sayıda ve uygun malzemede kentsel donatıların olması, bakımın sağlanması konularında iyileştirmelere imkan sağlayacak tasarım uygulamalarına yer verilerek yaya konfor düzeyi artırılmalıdır.

Sonuçta, geleneksel sokak dokusu özelliklerini iyi bir şekilde yansıtan Kemal Samancıoğlu Sokak ve Turna Sokak'ta önerilen mekânsal düzenlemeler, yayaların çevresi ile bütünlük içerisinde olmasını, tarihi ve kültürel dokunun algılanabilirliğinin artırılmasını, güvenli ve konforlu yaya ölçeğinde açık mekânların oluşturulması ile birlikte tarihi kent dokusunun yeniden canlandırılmasını sağlayacaktır.

Not

Bu çalışma 13-14 Kasım 2015 tarihinde Kocaeli'nde düzenlenen "1st International Congress on Engineering, Architecture and Design" başlıklı kongrede sözlü bildiri olarak sunulmuş (İngilizce) ve bildiri kitabında özet (abstract) olarak basılmıştır.

Kaynaklar

1. **Anonim (2015a).** Converting The Historical Centre Into A Pedestrian Zone. <http://www.civitas.eu/content/converting-historical-centre-pedestrian-zone> (Erişim Tarihi: 07.11.2015).
2. **Anonim (2015b).** Pedestrian Streets and Squares in Historic Towns And Cities: Design and Maintenance Issues in Europe. http://www.ictct.org/migrated_2014/ictct_document_nr_692_206A%20Ian%20Poole%20Pedestrian%20Streets%20and%20Squares%20in%20Historic%20To.pdf (Erişim Tarihi: 08.11.2015).
3. **Bekci B (2012).** Fiziksel Engelli Kullanıcılar İçin En Uygun Ulaşım Aklarının Erişebilirlik Açısından İrdelenmesi: Bartın Kenti Örneği. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 14 (Özel Sayı), 26-36.
4. **Bekci B, Cengiz C, Cengiz B (2012).** Evaluating Urban Biodiversity in Terms of User Preferences: Urban Residential Landscapes in Bartın (Turkey). *Fresenius Environmental Bulletin*, 21 (6b), 1626-1634.
5. **Cengiz B (2007).** Bartın Çayı Peyzaj Özelliklerinin Saptanması ve Değerlendirilmesi Üzerine Bir Çalışma. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora tezi. Ankara, 291s.
6. **Cengiz B, Cengiz C, Keçecioglu P (2016).** Transformation of Urban Space in Historical Environment: A Case Study of Bartın City, Turkey. *Proceeding of the 1st International Conference on Sea and Coastal Development in the Frame of Sustainability. MACODESU (Marine Coastal Development Sustainability) 2015. Karadeniz Technical University Press Center, Trabzon, Turkey; ISBN:978-975-98008-0-2, p. 443-451.*
7. **Cengiz C (2011).** Bartın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 13 (20), 80-89.
8. **Cengiz C, Keçecioglu P (2014).** Evaluation of Urban Identification Elements in Terms of Urban Design and Urban Image: A Case Study Of Amasra, Turkey. *2nd International Symposium on Environment and Morality (ISEM)*, 24-26 October, Adıyaman, 544-554.
9. **Çağlar T N (1992).** Konut Alanları ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerine Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Doktora Tezi, Ankara, 175s.
10. **Huang T H, Chiun C (2007).** Modeling Level of Service on Pedestrian Environment. *Journal Of The Eastern Asia Society For Transportation Studies*, 7, 1774-1780.
11. **Jena S (t.y.).** Perception Based Pedestrian Level of Service. National Institute of Technology, Department Of Civil Engineering, Master Thesis, Rourkela, 39p.
12. **Lynch K (2011).** Kent İmgesi. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 215s.
13. **Maternini G, Pezzagno M (2007).** Level of Service Criteria For Pedestrian Flow in European Historical Built Up Areas, Walk21 Conference, http://www.Walk21.Com/Conferences/Conference_Papers_Detail.Asp?Paper=387&Conference=Toronto (Erişim Tarihi: 05.11.2015).
14. **Melia S, Parkhurst G, Barton H (2010).** Carfree, Low-Car: What's The Difference?. *World Transport Policy and Practice*, 16 (2), 24-32.

15. **Ocakçı M (2010)**. Yaya Mekanları. İTÜ, Basılmamış Yüksek Lisans Ders Notu, İstanbul, 113s.
16. **Rubenstein H M (1992)**. Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces. John Wiley & Sons, Inc., Canada, USA, 288s.
17. **Sarkar S (2003)**. Qualitative Evaluation of Comfort Needs in Urban Walkways in Major Activity Centers. Transportation Quarterly, 57 (4), 39-59.
18. **Şişman E E (2013)**. Pedestrian Zones. p. 401-426. Özyavuz, M., ed. 2013. Advances in Landscape Architecture, Intech Open Access Publisher.
19. **Şişman E, Uyguner B (2009)**. Tekirdağ Kent Merkezinde Kullanıcıların Yaya Bölgeleri Hakkındaki Görüşlerinin Belirlenmesi. Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, Seri: A, 2, 134-146.
20. **TKB (2015)**. <http://www.tarihikentlerbirligi.org/etkinlikler/anadolu-bulusmalari/bulusmalar-listesi/> (20.09.2015).
21. **Yalçınkaya F (2007)**. Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesinin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İncelenmesi. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi. Ankara, 149s.
22. **Yuen B, Chor C H (1998)**. Pedestrian Streets in Singapore. Transportation, 25, 225-242.