



KIŞ KENTLERİ İÇİN YAYA BÖLGESİ PLANLAMA YAKLAŞIMLARI VE ERZURUM KENT ÖLÇEĞİNDE FIRSATLAR

Faris KARAHAN^{a1}, Emir CANATAN^{a2},

Sorumlu Yazar: Faris KARAHAN; E-mail: fkarahan@atauni.edu.tr

Özet

Yaya bölgeleri kentlerde yoğun taşıt ve yaya trafiğinin azaltılması amacıyla alış-veriş merkezleri ve ticari bölgelerde günün belli saatlerinde taşıt trafiğine kapatılan alanlardır. Yaya bölgeleri aynı zamanda konut-yerleşim alanlarında ise taşıt trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ile oluşturulan, insanlara güvenli ve rahat hareket olanağı sunan çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık kamusal alanlardır.

İsveç Stockholm’de “Torg”, Danimarka Kopenhagen’da “Stroget”, Avusturya’da Viyana, İsviçre’de Zürih, Batı Almanya’da Münih, Rusya’da St-Petersburg gibi kış kentlerinde modern yaya bölgeleri uygulamaları olduğu bilinmektedir.

Çalışma sonucunda Erzurum için taşıt trafiği, yaya sirkülasyonu, fonksiyonel ve estetik kaygılar değerlendirilerek kısa ve orta vadede (1) Cumhuriyet Caddesi (Filgeçti Köprüsü-Çifte Minareli Medrese), (2) Erzurum Kalesi ve çevresi, (3) Üçkumbetler çevresi, (4) Atatürk Evi çevresi (Çaykara Caddesi ile Yukarı Mumcu Caddesini birbirine bağlayan ulaşım hattı), (5) Atatürk Üniversitesi Yerleşkesi 40. Yıl Anıtı ile Yabancı Diller Yüksekokulu arasında kalan alan ve (6) Atatürk Üniversitesi Konukevi 1-2 arasında kalan ticari ve sosyal alan yaya bölgesi yaklaşımı içerisinde alan/yol ve/veya koridor olarak belirlenmiştir.

PEDESTRIAN ZONE PLANNING APPROACHES FOR WINTER CITIES AND OPPORTUNITIES IN ERZURUM CITY SCALE

Abstract

Pedestrian zones are areas that are closed to vehicle traffic in shopping centers and commercial zones at certain times of the day in order to reduce the heavy vehicle and pedestrian traffic in cities. Pedestrian zones are urban open public spaces in residential and residential areas, which are created by slowing the traffic of vehicles and providing safe and comfortable movement.

It is known that there are applications of modern pedestrian zones in winter cities such as Stockholm, Sweden “Torg”, Denmark Kopenhagen “Stroget”, Vienna in Austria, Zurich in Switzerland, Munich, West Germany, the city of St Petersburg in Russia.

At the end of the study, traffic, pedestrian circulation, functional and aesthetic concerns were evaluated for Erzurum and determined pedestrian zones as (1) Cumhuriyet Street (Filgeçti Bridge-Double Minaret Madrasah), (2) The Erzurum Castle and its surroundings, (3) Vaults and its environment, (4) the Vicinity of Atatürk House (Çaykara Street Mumcu Street that connects up with a transportation line (5), on the Campus of Atatürk University 40. Year Memorial, and the area between the School of Foreign Languages and (6) Commercial and activity areas between Atatürk University Guesthouse 1-2.

Anahtar Kelimeler

Kış Kentleri
Yaya Bölgeleri
Kent Planlama
Kentsel Tasarım
Erzurum

Keywords

Winter Cities
Pedestrian Zones
Urban Planning
Urban Design
Erzurum

^a Atatürk Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Erzurum; ¹ORC-ID: 0000-0001-6426-8426; ²ORC-ID: 0000-0002-6093-2446.

Makale Bilgisi: Araştırma Makalesi Başvuru: 28.03.2019; Düzeltme: 20.06.2019; Kabul: 21.06.2019; Çevrimiçi yayın: 25.12.2019

Atıf için: Karahan, F. Canatan, E. (2019). Kış Kentleri İçin Yaya Bölgesi Planlama Yaklaşımları ve Erzurum Kent Ölçeğinde Fırsatlar, ATA Planlama ve Tasarım Dergisi, 3:2, 69-77.

© 2019 ATA PTD, Tüm Hakları Saklıdır

1. GİRİŞ

Giderek artan kentleşme ve motorlu taşıt trafiği sonucu kent halkı özellikle kent merkezinde rahat dolaşım olanağından yoksun kalmaktadır (Özcan, 2004). İnsanların şehirsiz alan ve bölgesi içindeki hareketleri, mekansal standartların geliştirilmesinde önemli bir faktördür ve bu hareketler sonucu ulaşım ve trafiğin zorlaşarak yaşam koşullarını bozduğu bilinmektedir (Göçer, 1977). Yaya ulaşımında amaç; öncelikle bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekan açmak ve aynı zamanda trafik karmaşasından, araç işgalinden arındırılmış, toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmak olmalıdır. Karayoluna katılan her araca yol ve otopark sağlamak mümkün değildir. Kentlerin insanlar için olduğu taşıtların ise ulaşımı sağlayan araçlar olduğu unutulmamalıdır (Cebeci ve Çakılcıoğlu, 2001).

Yaya Bölgeleri; kentlerde yoğun motorlu araç ve yaya trafiğinin karmaşıklığının azaltılması amacıyla; alış-veriş merkezleri ile ticaret bölgelerinde, alanın günün belli saatlerinde taşıt trafiğine kapatılması, konut yerleşim alanlarında ise taşıt trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ile yaya dolaşım ve alış-veriş merkezi olarak oluşturulan, çeşitli yaş gruplarındaki insanlara güvenli ve rahat hareket olanağı sunan çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık alanlardır. Bünyelerinde birden fazla yaya yolu içerdiklerinden yaya yolu ağı olarak düşünülmelidir (Bayraktar ve ark., 1987; Yıldırım, 2001).

Yaya bölgeleri, tarihi kent merkezlerinde ulaşım hizmetleri ve ticari verimlilik ile eski dokuda sosyal ve ekonomik hayatı, rasyonel, aktif, canlı verimli kılabilmek adına kent merkezi parçalarına yeniden hayat vermek için uygulanan önemli bir kentsel çalışmadır (Yalçınkaya, 2007; Yuen and Chor, 1997). Büyük kent merkezlerinde nüfus yoğunluğunun artması, motorlu taşıtların çoğalması, hava kirliliği, gürültü, güvensizlik vb. nedenlerle cadde ve sokakların çekiciliklerini kaybetmeye başlaması, tarihi dokuya sahip kent merkezlerinde tarihi dokunun çok yönlü tahribatlarının ortaya çıkması, toplumsal yaşamda gözlenen

dayanışmanın hızla şekil değiştirerek kaybolmaya yüz tutması gibi nedenlerle (Özkan ve ark.,2001); bir sokağın ilk defa bir yaya yoluna dönüştürülmesi 1926 yılında B. Almanya'nın Essen eyaletinde gerçekleştirilmiştir. II. Dünya Savaşı'ndan önce ki bir diğer uygulama ise ABD'nin New York kentindeki Rockefeller Center'dır (Çağlar, 1992). Batı Almanya ve Hollanda yaya yolları uygulamalarının önceliğini yapmış, onları Avrupa'nın birçok ülkesinin yanı sıra ABD, İsviçre, İsveç gibi gelişmiş ülkeler ile soğuk iklimin hüküm sürdüğü Rusya, Ukrayna gibi ülkelerde izlemiştir. Rusya da St.Petersburg ve Ukrayna'nın başkenti Kiev'deki yayalaştırılmış cadde/sokak ve meydanlar kış kentlerindeki yaya bölgelerine en güzel örneklerdir.

Ülkemizde ise yayalaştırma konusu ilk kez 1955 yılında İstanbul'da toplanan Uluslararası Yollar Kongresinde ele alınmıştır (Çetin ve ark., 1991).Yine ülkemizde yaya bölgeleri konusunda ilk örneği oluşturan Kızılay-Sakarya Yaya Bölgesi düzenlemesi, kent içi gezinti alanlarını ve yeşil alanları arttırmak ve gerileyen sosyal işlevleri yeniden kuvvetlendirmek düşüncesinden hareketle uygulamaya konmuştur (Zafer, 1996).

Yaya bölgeleri planlanırken, yaya bölgelerinin gelişimini etkileyen bütün faktörler (fiziksel, işlevsel, sosyal, çevresel, ekonomik faktörler gibi) ile ilgili bilgi toplanmalı ve bu bilgiler analiz edilmelidir. Yaya bölgeleri planlamasında dikkate alınması gereken önemli ilkelerin başında; Bir kent bütünü içinde trafik planlaması ve kentin yapısal düzenlemesiyle doğrudan ilişkili olduğundan, kentsel ulaşım ve kentsel yapı bütünlüğü koparılmamalı, uygun yer seçimine ve alanın işlevliğinin sürdürülmesine dikkat edilmelidir. Aynı zamanda yaya bölgeleri belirgin sınırlara, ayrı bir kimliğe, toplu taşıma olanaklarına, kolay ulaşılabilirliğe ve otopark olanaklarına da sahip olmalıdır (Birişçi vd., 2002).

Yaya bölgeleri planlama ve tasarımlarında dikkate alınması gereken başlıca ilkeler şunlardır (Rubenstein, 1992; Yıldırım, vd., 2002):

- Yaya alanları ile diğer ulaştırma türleri

- arasında bağlantı kurulmalı,
- Yaya bölgesini yaşatacak eğlence, kültür, spor, sanat etkinliklerine olanak verecek çekici mekânların oluşturulması,
- Başlangıç ve bitiş noktalarının belirgin olması ve bitkilendirme çalışmaları,
- Kentsel mobilyalar, flamalar, sanatsal öğeler, bitkilendirme, zemin döşemeleri, tarihi ve kültürel elemanlar yaya alanında mekân hissi yaratacak şekilde düzenlenmeli,
- Yaya kaldırımının ortadan kaldırılması,
- Yeterli kalitede yer döşemesi seçimi ve uygulanması,
- Aydınlatmanın yeterli düzeyde olması,
- Özgün, nitelikli ve yeterli sayıda donatı elemanlarına yer verilmesi,
- Yeterli sayı ve özellikte oturma mekanlarının oluşturulması,
- İlgi çekici su öğeleri ve plastik elemanlara yer verilmesi,
- Güvenliğin sağlanması,
- Yaya ulaştırma ağının erişilebilir olması,
- Kullanımı kolay ve konforlu alanlar olması,
- Uygun iklimlendirme yapılmış alanlar olması,
- Engellilere yönelik düzenlemelerin yapılması,
- Halkın katılımının sağlanması.

Bu çalışmada bir kış kenti olan Erzurum için potansiyel yaya bölgesi olabilecek alanların belirlenmesi, kent dokusu içerisinde tek yaya odaklı alan olan Taşmağazaların planlama ve tasarım uygulamalarının ne ölçüde başarılı olduğunun saptanması amaçlanmıştır.

2. MATERYAL VE YÖNTEM

2.1. Materyal

Araştırmanın materyali olarak Erzurum kent merkezinde bulunan ilk ve tek yayalaştırılmış sokak olan Taşmağazalar yaya yolunun, yaya bölgesi planlama ve tasarım ilkeleri açısından irdelenmesi, potansiyel yaya bölgeleri olan Cumhuriyet Caddesi (Filgeçti Köprüsü-Çifte Minareli Medrese), Erzurum Kalesi ve çevresi, Üçkümbetler çevresi, Atatürk Evi çevresi (Çaykara Caddesi ile Yukarı Mumcu

Caddesini birbirine bağlayan ulaşım hattı), Atatürk Üniversitesi Yerleşkesi içerisindeki 40. Yıl Anıtı ile Yabancı Diller Yüksekokulu arasında kalan alan ve Atatürk Üniversitesi Konukevi 1-2 arasında kalan ticari ve sosyal alanın incelenerek Erzurum ilinde bundan sonra oluşturulabilecek muhtemel yaya bölgeleri için bir rehber olması amaçlanmıştır.

Denizden yüksekliği yaklaşık 1900 m olan Erzurum, tarihin ilk dönemlerinden beri yerleşim yeridir. Şehir, tarihi eserleri ve kış sporları tesisleriyle de tanınır (URL-1). İl, arazi büyüklüğü bakımından, sırayla Konya, Sivas ve Ankara İllerinden sonra, Türkiye' nin 4. büyük ili konumundadır (URL-2). Türkiye'nin doğusunda yer alan Erzurum ili 2018 yılı Türkiye İstatistik Kurumu Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine (ADNKS) göre 767.848 kişilik nüfusa sahiptir (URL-3).

2.2. Yöntem

Çalışma da nitel araştırma yöntemlerinden derinlemesine görüşme yöntemi kullanılmış olup, alanlarında uzman 10 isimle yüz yüze görüşme gerçekleştirilmiştir. Görüşmede görüşmecilere şu sorular yönlendirilmiştir.

- 1) Daha önce gördüğünüz yaya bölgesi var mı? Var ise aralarında kış kenti var mı? Görmüş olduğunuz yaya bölgelerinden aklınızda kalanlar nelerdir?
- 2) Yayalaştırma Erzurum kenti için gerekli midir? Neden?
- 3) Erzurum'daki yaya bölgesi (Taşmağazalar) hakkındaki görüşleriniz nelerdir?
- 4) Sizce Erzurum kentinde yaya bölgesi olarak düşünülebilecek cadde/sokaklar neresidir?
- 5) Sizce bu bölgeler günün belli saatlerinde mi yoksa tüm zamanlarda mı yaya trafiğine açılmalı?
- 6) Yerel yönetimlerin çevre dostu ulaşım ve özelde yayalaştırma/yaya bölgelerine bakışı nasıldır? Nasıl olmalıdır?
- 7) Kentsel dönüşüm yasaasının belediyelerin yayalaştırma çalışmaları için bir fırsat oluşturabileceğini düşünebilir miyiz?

Yapılan görüşmelerde alınan cevaplar doğrultusunda potansiyeli olan alternatif yaya bölgelerinin, eksiklikleri, sorunları ve çözüm önerileri yaya bölgeleri tasarım ve planlama ilkeleri doğrultusunda ortaya konulmuştur.

3. BULGULAR

3.1. Mevcut Yaya Bölgesi (Taşmağazalar) 'ne Ait Bulgular

Taşmağazalar Caddesi, kentin doğusunda ve eski kent dokusunda yer almaktadır. Güney-Kuzeybatı doğrultusunda uzanan cadde, 300m uzunluğunda ve genellikle, 11 yer yer 12-13 m genişliğindedir. Cadde ismini, yapım tarihleri pek belli olmayan, fakat XX. yüzyıl başlarında yapıldıkları sanılan, düz toprak damlı, bazalt kesme taşlardan yapılmış olan tek katlı dükkânlardan almıştır. Birçoğu 1950'den sonra tamamen sökülerek yerlerine betonarme çok katlı binalar yapılmıştır. Bir kısmına ise alt kattaki eski tip yapı bozulmadan, bir kat daha ilave edilmiştir. Günümüzde pek azı tarihsel niteliğini korumakta olan dükkanların hemen hemen hepsi kuyumcu dükkanı şeklindedir (Şişman ve Kırzioğlu, 2002). Taşmağazalar, Erzurum kent merkezinde tarihi dokunun yanı sıra alışveriş imkanı tanıyan ilk trafiğe kapalı yaya yoludur. (Şekil 1.) Tarihi kimliğinin yanı sıra kent merkezinde olması ve kentin eski alışveriş noktalarından biri olması sebebiyle günün her saatinde oldukça yoğun bir yaya sirkülasyonuna sahiptir. Yeşil doku yönünden oldukça zayıftır. Özel araçlarıyla gelen ziyaretçiler için otopark sorunu birincil öncelikli konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşmağazalar, gecekondu vari dükkanlarının yapıları estetik açıdan kötü bir görüntü oluşturmakta ve adını aldığı 'taştan yapılmış' kimliğinden oldukça uzak bir görünüm sergilemektedir. Erzurum ilinin ilk ve tek yaya yolu olan Taşmağazalar hakkında yapılan görüşmelerin sonucunda, yaya bölgesi planlama ve tasarım ilkelerine ne kadar uyularak hayata geçirildiği ve eksikliklerin neler olduğuna dair sonuçlar çıkarılmıştır.



Şekil 1. Taşmağazalar

3.2. Potansiyel Yaya Bölgeleri

3.2.1. Cumhuriyet Caddesi (Filgeçti Köprüsü-Çifte Minareli Medrese)'ne Ait Bulgular

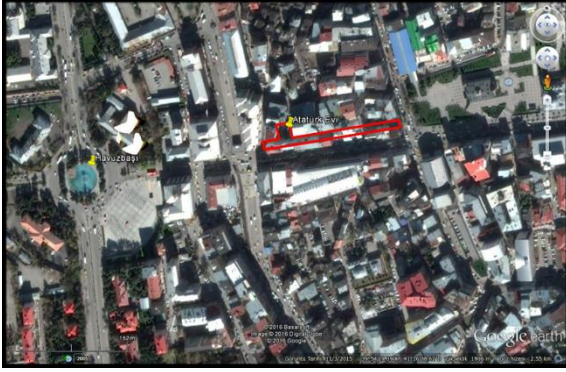
Erzurum'un yaya ve taşıt trafiğinin ana yükünü taşıyan, doğu-batı yönünde kent merkezinde ana bir aks görevi gören caddedir (Şekil 2). Cumhuriyet Caddesi içerisinde alışveriş merkezleri, yeme-içme, dinlenme, eğlence mekanları ve rekreatif faaliyetlerin yapıldığı alanlar ile birçok tarihi eserin bir arada bulunduğu bir koridor olma özelliği ile günün her saatinde insanların sıkça kullandığı kentin ana caddesidir. Yeşil alanların, kentsel donatıların azlığı, yoğun yaya kullanımına rağmen yaya kaldırımlarının ve gün geçtikçe büyük bir sorun haline gelen otoparkların yetersizliği, kışın çatılardan sarkan buz/kar yığınlarının yayaların üzerinde büyük bir tehdit oluşturması, yazın güneşten korunacak alanların olmaması, binaların imara aykırı yapılaşmasından doğan görüntü kirliliğinin kentin tarihi kimliğini gölgelemesi, yoğun hava ve gürültü kirliliklerinin olması gözlemlenebilmektedir.



Şekil 2. Cumhuriyet Caddesi

3.2.2. Atatürk Evi Çevresi (Çaykara Caddesi ile Yukarı Mumcu Caddesini Birbirine Bağlayan Ulaşım Hattı)'ne Ait Bulgular

Cumhuriyet Caddesi'ni güney-kuzey yönünde kesen Çaykara Caddesi ile Yukarı Mumcu caddeleri arasında paralel olarak uzanan bu sokağın Çaykara Caddesi tarafında bulunan Atatürk Evi; tarihi dokusu etrafında toplanan cafe, restoran ve eğlence merkezlerinin fazlalığı sebebiyle yoğun bir yaya trafiğine sahiptir. (Şekil 3) Sokaktaki bina yüksekliklerinin (Y), cadde genişliğine(G) oranının (Y/G) fazlalığı sebebiyle beton bir koridoru hatırlatan bu alan da otopark sorunu, yetersiz bitkilendirme, çatıdan sarkan buz sarkıtları ve yerdeki buz tehdidi mevcut bulunmaktadır.



Şekil 3. Atatürk Evi Çevresi

3.2.3. Erzurum Kalesi ve Çevresine Ait Bulgular

Erzurum Kalesi; Erzurum'a hakim, şehir merkezinde bir tepe üzerinde yer almaktadır. Şehir merkezinde yer aldığı tepenin en uç noktasında bir iç kale ve bu iç kaleyi çevreleyen bir dış kaleden oluşmaktadır. İç Kale sekiz burcu ile günümüze kadar varlığını koruyabilmiş olmasına rağmen Dış Kale konumundaki ikinci kat sur kısmen mevcuttur. İç kale duvar kalınlıkları 2-2.5 m. arasındadır. Kalenin ilk yapım tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte M.S. 5. yüzyılın ilk yarısında Bizanslılar tarafından yaptırıldığı tahmin edilmektedir (URL-4). Etrafındaki harabe binaların yıkılmasıyla gün yüzüne çıkan kale, çevresinde bulunan tescilli evler ve tarihi yapılar sebebiyle yerli ve

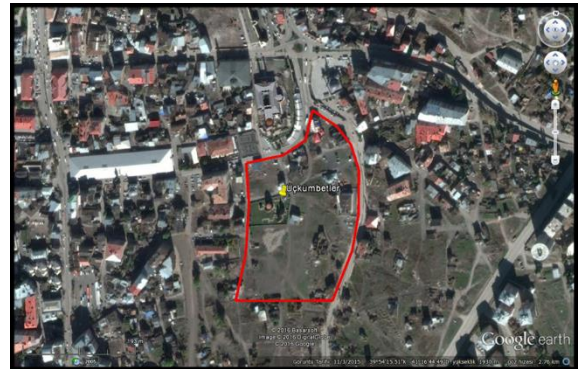
yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir (Şekil 4).



Şekil 4. Erzurum Kalesi ve Çevresi

3.2.4. Üç Kümbetler Çevresine Ait Bulgular

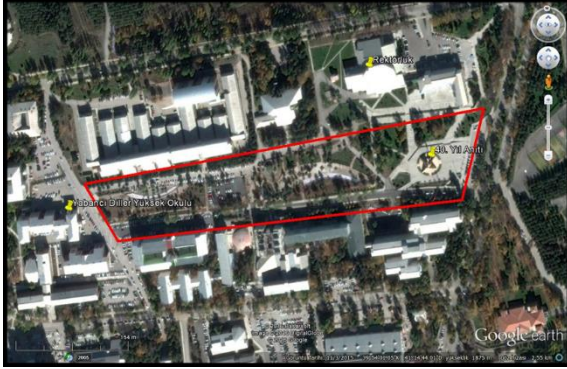
Erzurum Çifte Minarenin güneyinde, Sultan Melik Mahallesi'nde bulunan ve bugün ortadan kalkmış olan mezarlığın içerisinde yer alan ve Anadolu'daki mezar anıtlarının en güzel örneklerinden, Üç Kümbetler ismi ile tanınan üç kümbetten en büyüğünün Emir Saltuk'a ait olduğu ve XII. yüzyılın sonlarında veya XIV. yüzyılın başlarında yapıldığı sanılmaktadır. Diğer kümbetlerin kime ait oldukları bilinmemektedir. Keme taştan yapılmış olan bu kümbet sekizgen gövdeli, yüksek kasnaklı ve üzeri kubbe ile konik karışımı basık bir külahla örtülüdür (URL-5). Kentsel Dönüşüm projeleri ile etrafı metruk binalardan arındırılan bu tarihi mekan gün yüzüne çıkarılmıştır. Tarihi dokunun içerisinde kalan Üç Kümbetler turistlerin kentteki ilgi odaklarından biridir (Şekil 5).



Şekil 5. Üç Kümbetler ve Çevresi

3.2.5. Atatürk Üniversitesi Yerleşkesi (40. Yıl Anıtı ile Yabancı Diller Yüksekokulu Arasında Kalan Alan)'ne Ait Bulgular

Atatürk Üniversitesi yerleşkesi içerisinde bulunan bu alanın, kuzeyinde Rektörlük Binası, Merkezi Kütüphane Ve Mühendislik Fakültesi; güneyinde İlahiyat, Edebiyat, Fen, İktisadi Ve İdari Bilimler ile Kazım Karabekir Eğitim Fakülteleri doğusunda 40. Yıl Anıtı batısında Yabancı Diller Yüksekokulu bulunmaktadır. Alan üniversite öğrencileri için düzenlenen bahar şenlikleri, mezuniyet törenleri vb. gibi birçok sosyal etkinliğe ev sahipliği yapmaktadır. 2015 yılında Mimarlık ve Tasarım Fakültesi Peyzaj Mimarlığı öğretim üyelerinin projelendirdiği bu alan içerisinde bulunan yeşil dokunun öğrenciler, akademisyenler ve kampüse gelen ziyaretçiler için bir cazibe noktası olma adayıdır (Şekil 6).



Şekil 6. Atatürk Üniversitesi Yerleşkesi (40. Yıl Anıtı ile Yabancı Diller Yüksekokulu Arasında Kalan Alan)

3.2.6. Atatürk Üniversitesi Konukevi 1-2 Arasında Kalan Ticari ve Sosyal Alana Ait Bulgular

Atatürk Üniversitesi ana giriş noktasının hemen yanı başında, içerisinde kafeler, sinema, marketler, bankalar, sosyal tesisler ve konukevlerinin bulunduğu; hem üniversiteye hem şehir halkına hizmet eden bu alan yaya ve taşıt trafiğinin de yoğun bir şekilde kesiştiği bir noktada bulunmaktadır.



Şekil 7. Atatürk Üniversitesi Konukevi 1-2 Arasında Kalan Ticari ve Sosyal Alan

3.3. Uzmanlar ile Yapılan Görüşmelere Ait Bulgular

Bir yaya yolu (Taşmağazalar) olan bu alanda en yoğun kullanımlar, iş ve alışveriş amaçlı olmuştur. Çoğunlukla hafta içerisinde hemen her gün kullanılmaktadır. Alana ulaşım toplu taşıma ve özel araçla yapılmaktadır. Alanın etrafında yeterli otopark olmaması otopark sorununu birinci sıraya taşımaktadır. Zemin döşemelerinin görüşmeciler tarafından beğenilmesine rağmen zemin-mekan ilişkisinin kontrol edilememesi ve alanın kimliğinin oluşturulamaması eleştiri konusu olmuştur. Bitkisel materyalin, donatıların ve sanatsal objelerin olması alanı cazip hale getirirken, kullanılan malzemelerin Prag, St. Petersburg ve Kopenhagen gibi kış kentleri ile karşılaştırılarak uygun olmadığı vurgusu yapılmıştır. Alanın her iki ucunda bulunan havuzların sıcak-soğuk farkından doğan deformasyonu sebebiyle tercih edilen izolasyon malzemesinin kış kentleri için uygun olmadığı vurgulanmıştır. Beton yığını gibi duran binaların arasında bulunan bu yaya yolunda gerek zemin ve donatı elemanlarında gerekse bina cephelerinde daha sıcak malzemelerin kullanılarak insanları çekmesi vurgulanmıştır. Engellilere ait (rampa, yürüyüş yolu vs.) tasarımlara yer verilmemesi de dikkat çekici bir diğer unsur olarak karşımıza çıkmıştır. Kış kentlerinde gözlemlenen temel sorunlardan biri olan buz sarkıtlarının yayalar için yarattığı tehlikeler ve zemindeki buzlanmanın çözülemediği sonuçları çıkarılmıştır.

Taşmağazalar, bütünü itibari ile yaya bölgesi planlama ve tasarım ilkelerine bağlı kalınarak uygulansa da, alandaki eksiklikler bir kış

kentinde yaya bölgesi planlanırken nelere dikkat edildiği konusuna açıklık getirmiştir.

Tarihi dokunun bulunduğu Erzurum Kalesi ve çevresi ile Üç Kümbetler ve çevresi yerel yönetimin uygulamaya koyduğu projelerle yerli ve yabancı turistlerin ilgi odağı olması öngörülmüştür. Bu nedenle bu bölgede uygulanan kentsel dönüşüm projelerinin yayalaştırma, çevre dostu ulaşım ile kentin hava koridoru olması için bir fırsat oluşturacağı ve rantın gözetilmeksizin kararlar alınması halinde kentin yeni bir kimlik kazanacağı belirtilmiştir. Çekiciliği artırmak için tarih kokan bölgenin içerisinde Prag ve St. Petersburg örneklerindeki gibi yaya bölgeleri ile birlikte yeme-içme, dinlenme, alış veriş ve sanatsal aktivitelerin yapılacağı mekanlar oluşturularak kullanıcıları teşvik etmek gerekmektedir. Ulaşımın alanın en yakın noktalarına kadar taşınarak kullanıcılar toplu taşımaya yönlendirilmeli bu sayede yürüyüş mesafeleri çok uzatılarak sıkıcı hale getirilmemelidir. Toplu ulaşımın avantajını kullanarak alanın etrafındaki trafik yoğunluğu azaltılıp kent içi ulaşımın aksamamasına imkan sağlanmalıdır. Alanın belli bölgelerinde özel araçlarıyla gelen kullanıcı sayısı göz önüne alınarak yeterli sayıda otopark oluşturulmalıdır. Erzurum kent genelinde görülen yeşil alan eksikliğinin uygulanacak yaya bölgeleri ile kısmen telafi edilebileceği ve güvenli yürüyüş yolları oluşturulabileceği beklenilmektedir.

Görüşmecilerin tamamının ortak kanıda olduğu Cumhuriyet Caddesi'nin yaya bölgesi olarak planlanması, Erzurum kentinin imajına pozitif ivme sağlayacağı ve marka şehir olma yönünde bir adım olacağı dikkat çekmiştir. Caddenin yoğun yaya ve taşıt trafiğinin rahatlaması için yayalaştırmanın ön görüldüğü bu koridor bölgede çözülmesi gereken sorunlar belirlenmiştir. Çatıdan sarkan buz sarkıtları ve kar yığınları için çatı sistemlerinin uygulanması, zemin döşemelerinin kış kentlerine uygun malzemeden seçilmesi, zemindeki buzlanmayı önleyici sistemlerin oluşturulması, alanın etrafındaki otopark sayısının artırılması, alanda hafif raylı sistem uygulaması, yeşil dokunun artırılması, oturma ve gölgeleme birimlerinin oluşturulması, yönlendirme levhası, çöp kutusu vb. donatı

elemanlarının sayısının artırılması, bina cephelerinin kentin dokusuna uyacak şekilde revize edilmesi ve aydınlatmaların ışık kirliliğine meydan vermeyecek şekilde seçilmesi ile kent merkezinde daha güvenilir, estetik, işlevsel ve hava/gürültü/ışık/görüntü kirliliklerinin olmadığı bir yaya bölgesi oluşturulabileceği vurgulanmıştır. Atatürk Evi ve çevresinin tek başına düşünülmeyip Cumhuriyet Caddesi ile birlikte yaya bölgesi olarak planlanması gerektiği belirtilmiştir.

Atatürk Üniversitesi yerleşkesi içerisindeki alanlar Erzurum kenti içerisindeki alanlara göre daha planlı olması ve yerel yönetim ile politik kaygılardan biraz uzak olması bu bölgelerin yaya bölgesi olma şansını daha yüksek kılmaktadır. Yabancı Diller Yüksekokulu ile 40. Yıl Anıtı arasında kalan alan içerisinde yapılan peyzaj düzenlemesi dikkat çekici olup, alanın kuzeyinden ve güneyinden geçen yollarında yaya trafiğine açılabilmesi ve böylece yaya bölgesinin işlevselliğinin artması belirtilmiştir.

4. SONUÇ

Erzurum kenti yeşil alan ve güvenli yürüyüş bölgeleri açısından fakir olmakla beraber bu değerleri yükseltme potansiyelini içinde barındırmaktadır. Yerel yönetimin, kararlı ve vizyon sahibi projeleriyle bu konu çözümsüzlükten öteye geçebileceği belirlenmiştir. Erzurum kent merkezinde yayaların ve taşıt sürücülerinin rahat hareket edebilme olanağı kısıtlıdır. Kent merkezindeki en önemli sorun giderek sayıları artan araç sayısı karşısında otoparkların sayılarının artmamasıdır. Buna bağlı olarak yol kenarı park etmenin sonucunda oluşan trafik sorunudur.

Yapılan görüşme değerlendirmelerine göre Erzurum kentinde, Cumhuriyet Caddesi yaya bölgesi olarak birçok kriteri içinde barındırmaktadır. Cadde Erzurum kentinin en önemli alış-veriş merkezi durumundadır. Tarihi dokuya ait örnekleri barındıran ve halkın tümüne hizmet eden cadde de ticari potansiyeli yüksek olan işyerleri yer almaktadır. Yoğun araç trafiği yaya bölgesi fikrine tezat oluşturmaktadır. Bu nedenle caddeye taşıt girişi engellenerek, yayalar için gerekli düzenlemelerin yapılması ile araçların

neden olduğu gürültü ve kirlilik azaltılarak, insanların rahat bir şekilde alış-veriş yapabildiği, aynı zamanda dinlenebildiği konforlu bir mekan haline getirilmesi uygun olacaktır.

Kentin alternatifsiz tek caddesi gibi duran Cumhuriyet Caddesi'nin yaya bölgesi olarak planlanması yaya trafiğini rahatlatacağı gibi, taşıt trafiğinde de sorun oluşturmaması için Hastaneler Caddesi ile Taşhan arasında açılacak alternatif bir güzergah ve Palandöken Devlet Hastanesi ile Recep Akdağ caddesi arasındaki ulaşım ağına yeni trafiğin yönlendirilmesiyle ulaşımın sekteye uğramaması sağlanacaktır. Cadde de bulunan 2 adet kapalı ve 2 adet açık otoparkın sayısının artırılarak, arka sokaklardaki trafiğin de rahatlatılması ile, otopark sorunu çözülebilir.

Cumhuriyet Caddesi'nin yaya bölgesi olarak planlanması peyzaj açısından kente yeşil bir koridor kazandıracaktır. Kentin iklimine uygun seçilecek bitki türleri ve mevsimlik çiçekler ile caddedeki beton görüntüsü engellenecektir.

Yaya bölgelerinin kullanımını, korunmasını ve onarımını sağlamak için yerel yönetimler tarafından gerekli düzenleme ve yasal yaptırımların getirilmesi önem taşımaktadır.

5. TEŞEKKÜR

Bu çalışma Atatürk Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri (BAP) Birimi tarafından 2015/358 Referans Numarası ile "Cumhuriyet Caddesinin (Erzurum) Yayalaştırılması Sürecinde Kullanıcıların Yaklaşımlarının Belirlenmesi" Projesi kapsamında desteklenmiştir.

KAYNAKLAR

Bayraktar, A., Aslanboğa İ., Özkan B, Güney A., Türkyılmaz B., 1987. İzmir Kenti İçinde Halkın Açık Alan Gereksinimini Karşılama Amacı İle Bazı Yol ve Meydanların Taşıt Trafiklerinden Arındırılması Olanakları Üzerinde Araştırmalar. Ege Üniv. Araştırma Fonu Proje No:063, Bornova, İzmir, 20s.

Birişçi Yıldırım T., Özel, A. E. ve Oktay, P. 2002. Yaya Bölgeleri Planlama Ve Tasarımı: Çanakkale Çarşısı Caddesi Yaya

Yolu Örneği'nde, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi'nde Sunulan Bildiri, Gazi Üniversitesi, Ankara..

Cebeci, Ö.F, Çakılcıoğlu M., 2001. Ulaşımında Gözden Kaçan Ayrıntı: Yaya. İstanbul'da Kentiçi Ulaşım Sempozyumu. TMMOB Makine Mühendisleri Odası, 28-29 Haziran, İstanbul.

Çağlar, N; 1992. Konut Alanları ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerine Bir Araştırma. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi (Basılmamış), Ankara.

Çetin, B., Ö.Köse ve Ş:Bayram; 1991. Çağdaş Kentlerde Yaya Bölgeleri. E.Ü.Z.F. Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Lisans Tezi (Basılmamış), Bornova.

Göçer, O., 1977. Şehirsel Alanların Performanslarının Saptanmasında Yardımcı Olabilecek Standartlar. İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Yayınları Sayı:2, İstanbul.

Özkan B., E.V. Küçükerbağ, E. Malkoç ve H. Sönmez; 2001. İzmir'deki Bazı Yaya Bölgelerinin Görsel Analiz Çalışması.

Öztan, Y., 2004. Yaşadığımız Çevre ve Peyzaj Mimarlığı. Tisamat Basım San., Ankara, 304s.

Rubenstein, H. M., 1992, Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces, John Wiley & Sons, Inc. USA.

Şişman E.E, Kırzıoğlu I, 2002. Erzurum Kent Merkezinde Yaya Bölgesi Olabilecek Kent Mekan Birimlerinin Saptanması ve Projelendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma. Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi B Serisi, Cilt 3, No 2, 127-139, Edirne

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.

Yıldırım, T., B., Özel, A. E. ve Oktay, P., (2002) Yaya Bölgeleri Planlama Ve Tasarımı: Çanakkale Çarşısı Caddesi Yaya

Yolu Örneğinde, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Yuen, B. and Chor, C. H., 1998 Pedestrian Streets in Singapore. *Transportation 25*: 225–242. Kluwer Academic Publishers. The Netherlands.

Zafer, B.; 1996. Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri. E.Ü.Z.F. Peyzaj Mimarlığı Böl. Bölümü, İzmir.

URL-1 <https://tr.wikipedia.org/wiki/Erzurum>

URL-3

<http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

URL-4

https://tr.wikipedia.org/wiki/Erzurum#Erzurum_Kalesi.2C_Saat_Kulesi

URL-5

http://www.mekan360.com/360fx_erzuru_muckumbetler-erzurum-merkez.html

URL-2 <http://www.erzurum.gov.tr/cografi.asp>

