



KAHRAMANMARAŞ TRABZON BULVARI ÖRNEĞİNDE KULLANICILARIN YAYA BÖLGELERİNİ FONKSİYONEL AÇIDAN DEĞERLENDİRMESİ

Ahmet Selçuk ZABUN^{1*}, Hakan OĞUZ², Hasan SERİN³

¹Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnönü Üniversitesi, Malatya

²Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Orman Fakültesi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Kahramanmaraş

³Orman Endüstri Mühendisliği Bölümü Orman Fakültesi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi,
Kahramanmaraş

*Sorumlu yazar: zabunselcuk@gmail.com

Ahmet Selçuk ZABUN: <https://orcid.org/0000-0002-5084-0644>

Hakan OĞUZ: <https://orcid.org/0000-0002-0855-2032>

Hasan SERİN: <https://orcid.org/0000-0003-4359-0074>

Please cite this article as: Zabun, A. S., Oğuz, H. & Serin, H. (2021) Kahramanmaraş Trabzon Bulvarı örneğinde kullanıcıların yaya bölgelerini fonksiyonel açıdan değerlendirilmesi, *Turkish Journal of Forest Science*, 5(1), 233-245.

ESER BİLGİSİ / ARTICLE INFO

Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş 19 Şubat 2021 / Received 19 February 2021

Düzeltilmelerin gelişi 16 Nisan 2021 / Received in revised form 16 April 2021

Kabul 21 Nisan 2021 / Accepted 21 April 2021

Yayımlanma 30 Nisan 2021 / Published online 30 April 2021

ÖZET: Yaya bölgeleri, kent merkezlerinde araç trafiğini yaya trafiğinden ayırtmak, yaya konforunu sağlamak, sürdürülebilir mekanlar oluşturmak amacıyla planlanırlar. Kentsel alanlarda yaya bölgelerinin planlanmasında kullanıcıların planlama ve tasarım sürecine doğrudan ya da dolaylı olarak katılımı önem arz etmektedir. Yürütülen çalışmada Kahramanmaraş Trabzon Bulvarında anket uygulaması gerçekleştirilmiştir. Yayalar, Esnaf ve Apartman sakinleriyle gerçekleştirilen anket çalışmasında katılımcılara alan mevcudunda bulunan kent mobilyaları, yeşil alanlar, yaya yolları ve yol döşemelerinin fonksiyonelliği, işlevselliği ve fonksiyonelliği gibi sorular yöneltilmiştir. Anket sorularına verilen yanıtlar ve çıkan netice itibarıyla yaya bölgeleri ve içinde barındırdığı birçok kentsel donatının, yaya ve yaya konforu için önemi ortaya çıkmıştır. Elde edilen veriler ışığında çalışma alanı olan Trabzon Bulvarı için tasarım önerileri getirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Kahramanmaraş, Kentsel Peyzaj, Yaya Bölgesi, Fonksiyonellik

USERS' EVALUATION OF PEDESTRIAN ZONES FROM A FUNCTIONAL POINT OF VIEW ON KAHRAMANARAŞ TRABZON BOULEVARD

ABSTRACT: Pedestrian zones are planned in order to separate vehicle traffic from pedestrian traffic in urban centers, to provide pedestrian comfort and to create sustainable spaces. In the planning of pedestrian zones in urban areas, direct or indirect participation of

Bu çalışma Yüksek Lisans Tez Çalışması “Yaya Bölgelerinin Kent Peyzajına Olan Katkılarının Görsel ve İşlevsel Bakımdan İncelenmesi: Trabzon Bulvarı Örneği” isimli çalışmadan türetilmiştir.

users in the planning and design process is important. The survey was carried out at Kahramanmaraş Trabzon Boulevard. The survey, conducted with pedestrians, tradesmen and residents of the apartment, asked participants about the adequacy, functionality and availability of urban furniture, Yesil spaces, pedestrian paths and road pavements. As a result of the responses to the survey questions, the importance of pedestrian zones and the many urban facilities they contain for pedestrian and pedestrian comfort has emerged. In the light of the data obtained, design proposals for Trabzon Boulevard, which is a working area, have been introduced.

Keywords: Kahramanmaraş, Urban Landscape, Pedestrian Zones, Functionality

GİRİŞ

Yaya, ulaşacağı yere herhangi bir taşıt kullanmaksızın yürümek, koşmak gibi çeşitli hareketlerle ulaşan insandır. Bununla birlikte “yürüyerek yolculuk eden insan” veya “gerek koşarak, gerek yürüyerek yolculuk eden insan” diye de tanımlanır (Rubenstein, 1992 ; Çağlar, 1992). Yayalar günümüzde özellikle şehir merkezlerindeki yaya yolu ve taşıt yolu güzergâhlarının belirlenmesi ve planlanmasında artık önemli rol oynamaktadırlar (Uhlig, 1979).Günümüzde yaya konforunun öne çıktığı yaya yolları geleceğe yönelik olarak planlanmalı ve her türlü isteğe cevap verebilecek kapasiteye sahip olmalıdır (Özkal, 1990 ; Döllük, 2005)

Yaya bölgeleri, acil durum ve servis trafiği haricindeki motorlu taşıt türlerinden arındırılmış olan ve kentsel alan genelinde planlanmış olan kentsel fonksiyonların yoğunlaştığı kent merkezlerine yönelen yaya ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak ve yayaların kentsel fonksiyonlardan faydalanmalarını sağlamak amacıyla oluşturulan yaya tesis ve alanlarıdır (Çubuk, 1991 ; Wheeler, 1999). Yaya bölgeleri, kent merkezlerinde ulaşım hizmetleri ve ticari verimlilik ile kent dokusunda, sosyal ve ekonomik hayatı, rasyonel, aktif, canlı verimli kılabilmek adına kent merkezi parçalarına yeniden hayat vermek için uygulanan önemli bir kentsel çalışmadır (Şenkaynak, 2010 ; Pehlivan, 2015).

Büyüyen kentlerde özellikle taşıt sayısının giderek artması kentin cadde ve sokaklarındaki taşıt izinin yaya kaldırımları aleyhine genişlemesine yol açmıştır. Bu durum kentlerde yaya erişiminin, konforunun, güvenliğinin ve yaya devamlılığı açısından çok ciddi sorunlar ortaya çıkarmış olup, yayalar kaldırımlara sıkıştırılmış ve taşıtlar yollara hükmetmeye başlamıştır (Hepcan ve ark. 2006 ; Zafer B. 1996).

Yaya bölgelerinin ulaşımın planlanmasında etki rol oynaması, taşıt trafiğini azaltması, tarihi dokuyu muhafaza etmesi gibi faydalar sağlaması, zamanla beton binalar içerisinde sıkışan kent sakinleri için bir ihtiyaç haline gelmektedir (Kuntay, 1994 ; Şişman ve Etlı, 2007).

İnsanlar yaya bölgelerinde birbirleriyle ve şehirle iletişim kurarken, yaya bölgelerinde yer alan alışveriş merkezi, kafe, restoran ve kütüphane gibi mekanlarda sosyal ve kültürel etkinliklere dahil olma imkanı bulurlar (Giritlioğlu, 1991 ; Perçin & Yılmaz, 2001). Yaya bölgelerinin çeşitli yerlerinde özellikle insan yoğunluğunun olduğu meydanlarda cereyan eden herhangi bir plana dahil olmadan süre gelen etkinlikler, sokak gösterileri, ilginç hobi eşyalarının satışı ve çeşitli kermeslerin buralarda düzenlenmesi, bu mekanlara canlılığın yanı

sıra fonksiyonelliği de kazandıran peyzaj öğeleri olarak karşımıza çıkacaktırlar (Öztañ, 2007 ; Çermikli, 2009).

Yaya alanları her yaştañ, cinsiyetten, toplumsal sınıftan ve fiziksel özellikten insanın bir araya gelmesini, iletişim kurmasını, bilgi ve kültür alışverişinde bulunmasını sağlayarak, toplumun ve toplumsal ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunur (Kuntay, 2008).

Avrupa'da 1970'li yıllarda başlayan yayalaştırma çalışmaları, insanların buralardaki rekreasyon ihtiyaçlarını giderecekleri ve sosyalleşebilecekleri alanlar olarak planlanmıştır (Francis, 1991; Altınçekiç, 1997). Ülkelerdeki yayalaştırma çalışmaları o ülkenin tarihine, kültürüne ve politik stratejilerine bağılı olarak zamansal planlama olarak farklılıklar görülebilmektedir (Robertson, 1994). Ülkemizdeki ilk yayalaştırma çalışmaları 1980'lerde başlamıştır. Kara yolları trafik yönetmeliğı ve 3194 sayılı imar kanunu ile beraber ülkemizdeki yaya bölgelerine dair genel tanımlamalar yapılmıştır.

MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırmanın ana materyalini Kahramanmaraş kent merkezinde yer alan Trabzon Bulvarı oluşturmaktadır. Akdeniz Bölgesi'nde yer alan Kahramanmaraş köklü bir tarihe sahiptir. 37°36' kuzey paralelleri ile 36°55' meridyenleri arasında yer alan Kahramanmaraş Türkiye'nin 11. büyük vilayeti konumundadır (KMBB, 2018) (Şekil 1).



Şekil 1. Çalışma Alanı

Bu çalışma kentsel yaya bölgelerinin kent peyzajına olan katkılarını, şehir trafiğine etkilerini ve yaya konforunu çalışma alanı olan Kahramanmaraş Kenti Trabzon Bulvarı örneğinde inceleyerek, alanın yayalar açısından ne derece yeterli olduğu, kullanıcı ihtiyaçlarına ne ölçüde cevap verebildiğı, temel problemler ve noksanlıkların belirlenmesi ve çözüm önerilerinin getirilmesi amacıyla gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın ana materyalini Kahramanmaraş kent merkezinde yer alan Trabzon Bulvarı oluşturmaktadır. Konum olarak

şehrin merkezinde yer alan Trabzon Bulvarı kent merkezinde en yoğun kullanılan bölgelerindedir.

Araştırma; konuya ilişkin verilerin elde edilmesi, elde edilen veriler ışığında anketlerin oluşturulması, anket çalışmasının yapılması, anket sonuçlarının değerlendirilmesi, sonuç ve öneriler şeklinde gerçekleştirilmiştir. Anket çalışması Trabzon bulvarında yer alan esnaf ve apartman sakinleri ile yayalar olmak üzere üç kısımda ve toplamda 103 kişi ile gerçekleştirilmiştir. Hafta sonu öğlen saatlerinde, hafta içi mesai saatleri içerisinde yapılan anket çalışmasından katılımcıların düşüncelerinin tam anlaşılması hedeflenmiştir. Alandaki kent mobilyaları bitkiler, araç ve yaya yolları, alt yapı gibi donatıların fonksiyonelliği anket çalışması dahilinde sorulmuş olup tüm kullanıcıların düşünce ve istekleri saptanmıştır.

Anket verileri bilgisayar ortamında SPSS, (Statistical Package for the Social Science) İstatistiksel Analiz Programı kullanılarak değerlendirilmiştir. SPSS (Statistical Package for the Social Science) programında üç ve daha fazla katılımcı grubunun düşüncelerinin sınıflandırılması amacıyla Tek Yönlü Varyans Analizi (ANOVA) kullanılmıştır. Elde edilen sonuçlar MS Word (Microsoft Word) ve MS Excel (Microsoft Excel) programları yardımıyla tablolara dönüştürülmüş ve değerlendirilmiştir.

BULGULAR VE TARTIŞMA

Yapılan anket çalışmasında işlevsellik ana başlığı altında hazırlanan sorular sorulmuş, alınan cevaplar da yine bu başlık altında aşağıdaki gibi değerlendirilmiş, anket sonuçlarının bir kısmı kendi aralarında çaprazlanmış, elde edilen veriler yorumlanmıştır. Yeşil alan fonksiyonelliği anket sonuçlarına göre %77,7 oranında yetersiz bulunmuştur (Tablo 1.).

Tablo 1. Yeşil Alan Fonksiyonelliği Değerlendirmeleri (Zabun, 2019)

		Yeşil alan fonksiyonelliği					Toplam
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%15,8	%63,2	%7,9	%13,2		%100,0
	Esnaf	%27,3	%42,4	%6,1	%21,2	%3,0	
	Sakinler	%50,0	%34,4	%3,1	%12,5		
Toplam		%30,1	%47,6	%5,8	%15,5	%1,0	%100,0

Yoğun kullanıma sahip olan kent mobilyaları anket sonucuna göre katılımcılar tarafından fonksiyonellik açısından yetersiz bulunmuşlardır (Tablo 2.).

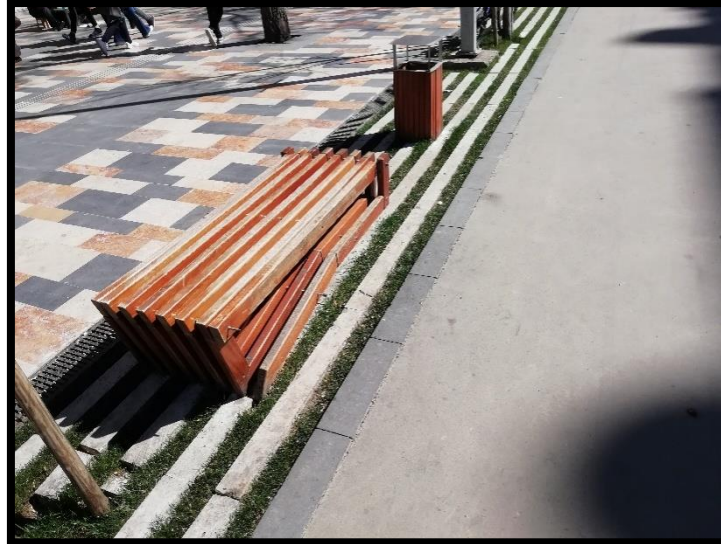
Alanda bulunan kent mobilyaları işlevsel açıdan yetersiz kaldığı için engelli bireyler tarafından da kullanılamamaktadır. Anket sonuçlarında da fonksiyonel olmadığı tespit edilmiştir (Tablo 3.).

Tablo 2. Kent Mobilyası Fonksiyonelliği Değerlendirmesi (Zabun, 2019)

		Kent mobilyalarının fonksiyonelliği					Toplam
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%5,3	%57,9	%7,9	%26,3	%2,6	%100,0
	Esnaf	%24,2	%39,4	%9,1	%27,3		
	Sakinler	%40,6	%34,4	%6,3	%18,8		
Toplam		%22,3	%44,7	%7,8	%24,3	%1,0	%100,0

Tablo 3. Engelli Bireyler İçin Kent Mobilyalarının Fonksiyonelliğinin Değerlendirmesi (Zabun, 2019)

		Engelli bireyler için kent mobilyalarının fonksiyonelliği					Toplam
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%26,3	%44,7	%15,8	%10,5	%2,6	%100,0
	Esnaf	%45,5	%36,4	%6,1	%12,1		
	Sakinler	%53,1	%28,1	%12,5	%6,3		
Toplam		%40,8	%36,9	%11,7	%9,7	%1,0	%100,0



Şekil 2. Trabzon Bulvarı Kent Mobilyası Görselleri

Çalışma alanında iki farklı araç yolu döşemesi kullanılmıştır. Kullanılan döşemelerin zamanla kırılarak mevcut formunu yitirmesi ve bakımları tam manasıyla yapılamayan döşemelerin kullanılabilirliğini büyük oranda yitirmesine sebep olmuştur (Şekil 3.).



Şekil 3. Trabzon Bulvarı Araç Yolu Döşemesi

Gerçekleştirilen anket çalışmasında araç yolu kaplama fonksiyonelliği katılımcılar tarafından %63 oran ile yetersiz bulunmuştur (Tablo 4.).

Tablo 4. Araç Yolu Döşemesi Fonksiyonelliğinin Değerlendirilmesi (Zabun, 2019)

		Araç yolu döşemesi fonksiyonelliği					Toplam
		Kesinlikle Yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%21,1	%36,8	%18,4	%21,1	%2,6	%100,0
	Esnaf	%48,5	%21,2	%12,1	%18,2		
	Sakinler	%43,8	%18,8	%12,5	%25,0		
Toplam		%36,9	%26,2	%14,6	%21,4	%1,0	%100,0

Yapılan anket yaya yolu döşemesinin kullanılabilirlik olarak bireylere istenen yaya konforunu sağladığını göstermektedir (Şekil 4.) (Tablo5.).



Şekil 4. Trabzon Bulvarı Yaya Yolu Döşemesi

Tablo 5. Yaya Yolu Döşemesi Kullanılabilirliği Değerlendirilmesi (Zabun, 2019)

		Yaya yolu döşemesi kullanılabilirliği					Toplam
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%15,8	%23,7	%13,2	%42,1	%5,3	%100,0
	Esnaf	%33,3	%15,2	%3,0	%39,4	%9,1	
	Sakinler	%28,1	%18,8	%9,4	%43,8		
Toplam		%25,2	%19,4	%8,7	%41,7	%4,9	%100,0

Yapılan anket neticesinde katılımcıların %59,2'lik kısmı engelliler için döşeme fonksiyonelliğini yetersiz bulmuştur (Şekil 5.) (Tablo 6.).



Şekil 5. Trabzon Bulvarı Engelli Bireyler için Döşemeler

Tablo 6. Engelli Döşemesi Fonksiyonelliğinin Değerlendirilmesi (Zabun, 2019)

		Engelli döşemesi fonksiyonelliği					Toplam
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%28,9	%26,3	%23,7	%15,8	%5,3	%100,0
	Esnaf	%33,3	%24,2	%15,2	%27,3		
	Sakinler	%34,4	%31,3	%18,8	%15,6		
Toplam		%32,0	%27,2	%19,4	%19,4	%1,9	%100,0

Anket sonucunda yaya yolu fonksiyonelliği katılımcıların %46,6'sı tarafından yeterli bulunmuştur (Tablo 7.).

Tablo 7. Yaya Yolu Fonksiyonelliğinin Değerlendirilmesi(Zabun, 2019)

		Yaya yolu fonksiyonelliği					Toplam
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%21,1%	%21,1	%13,2	%42,1	%2,6	%100,0
	Esnaf	%21,2%	%21,2	%3,0	%48,5	%6,1	
	Sakinler	%28,1%	%28,1	%6,3	%34,4	%3,1	
Toplam		%23,3%	%23,3	%7,8	%41,7	%3,9	%100,0

Bisiklet yolu sadece çalışma alanı olan Trabzon Bulvarı'nın yeni yayalaştırılmış kısmında bulunmaktadır (Şekil 7). Yapılan anket çalışmasında bisiklet yolunu kullanıcıların %77,7'si yetersiz bulmuştur (Tablo 8.).



Şekil 7. Bisiklet Yolu

Tablo 8. Bisiklet Yolu Fonksiyonelliğinin Değerlendirilmesi (Zabun, 2019)

		Bisiklet yolu fonksiyonelliği					Toplam
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%36,8	%39,5	%10,5	%7,9	%5,3	%100,0
	Esnaf	%45,5	%30,3	%9,1	%15,2		
	Sakinler	%53,1	%28,1	%3,1	%15,6		
Toplam		%44,7	%33,0	%7,8	%12,6	%1,9	%100,0

Çalışma alanında gerçekleştirilen anket sonucuna göre araç yolu fonksiyonelliği kullanıcıların %64,1'i tarafından yetersiz bulunmuştur. Katılımcıların tercihlerine bakıldığında 43-47 yaş grubu katılımcılar %58,3 ile araç yolu fonksiyonelliğini yeterli bulmuşlardır, esnafın araç yolu fonksiyonelliğini %30'u yeterli bulurken %57,6'sı yetersiz bulduğu saptanmıştır (Tablo 9.).

Tablo 9. Araç Yolu Fonksiyonelliğinin Değerlendirmesi (Zabun, 2019)

		Araç yolu fonksiyonelliği				Toplam	
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli		Kesinlikle yeterli
Kullanıcılar	Yayalar	%28,9	%39,5	%10,5	%21,1	%100,0	
	Esnaf	%36,4	%21,2	%12,1	%24,2		
	Sakinler	%43,8	%21,9	%6,3	%28,1		
Toplam		%35,9	%28,2	%9,7	%24,3	%1,9	%100,0

Araştırmada otopark fonksiyonelliği katılımcıların %82,5'i tarafından yetersiz bulunmuştur (Tablo 10.).



Şekil 8. Otopark Görünümü (Zabun, 2019)

Tablo 10. Otopark Fonksiyonelliğinin Değerlendirilmesi (Zabun, 2019)

		Otopark fonksiyonelliği				Toplam	
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli		Kesinlikle yeterli
Kullanıcılar	Yayalar	%26,3	%47,4	%10,5	%10,5	%5,3	
	Esnaf	%48,5	%33,3	%12,1	%6,1	%100,0	
	Sakinler	%53,1	%37,5	%6,3	%3,1		
Toplam		%41,7	%39,8	%9,7	%6,8		%1,9

Araştırma alanındaki bitki fonksiyonelliği de kullanıcılar tarafından %70,8 oranında yetersiz bulunmuştur. Yeterli bulan kullanıcılar ise toplam katılımcıların %24,3'ünü oluşturmaktadır (Tablo 11.). Çalışma alanı için yapılan ankette atık bertaraf ve geri dönüşüm fonksiyonelliği tüm kullanıcıların %80,6'sı tarafından yetersiz bulunmuştur (Tablo 12.).

Tablo 11. Bitki Fonksiyonelliğinin Değerlendirilmesi (Zabun, 2019)

		Bitki fonksiyonelliği					Toplam
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%18,4	%42,1	%5,3	%34,2		%100,0
	Esnaf	%30,3	%45,5	%6,1	%18,2		
	Sakinler	%40,6	%37,5	%3,1	%15,6	%3,1	
Toplam		%29,1	%41,7	%4,9	%23,3	%1,0	%100,0

Tablo 12. Atık Bertaraf ve Geri Dönüşüm Fonksiyonelliğinin Değerlendirilmesi (Zabun, 2019)

		Atık bertaraf ve geri dönüşüm fonksiyonelliği					Toplam
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Yeterli	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%34,2	%42,1	%18,4	%5,3		%100,0
	Esnaf	%30,3	%54,5		%12,1	%3,0	
	Sakinler	%40,6	%40,6	%15,6	%3,1		
Toplam		%35,0	%45,6	%11,7	%6,8	%1,0	%100,0

Hobi ve etkinlik alanı kullanıcıların %82,5'i yetersiz bulmuştur. Bu sonuçta en fazla etkisi olan apartman sakinleridir (Tablo 13.).

Tablo 13. Hobi ve Etkinlik Alanı Fonksiyonelliğinin Değerlendirilmesi (Zabun, 2019)

		Hobi ve etkinlik alanı fonksiyonelliği					Toplam
		Kesinlikle Yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Kesinlikle yeterli		
Kullanıcılar	Yayalar	%34,2	%47,4	%10,5	%7,9	%100,0	
	Esnaf	%39,4	%36,4	%6,1	%18,2		
	Sakinler	%53,1	%37,5	%3,1	%6,3		
Toplam		%41,7	%40,8	%6,8	%10,7	%100,0	



Şekil 9. Trabzon Bulvarı Su Tahliye Sistemi (Zabun, 2019)

Ankete katılan bireylerin %88,9'u Trabzon Bulvarı'ndaki su tahliye sistemini yetersiz bulmuştur (Tablo 14.).

Tablo 141. Su Tahliye Sistemi Fonksiyonelliğinin Değerlendirilmesi (Zabun, 2019)

Su tahliye sistemi fonksiyonelliği						Toplam
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Kesinlikle yeterli	
Kullanıcılar	Yayalar	%34,2	%34,2	%28,9	%2,6	%100,0
	Esnaf	%21,2	%39,4	%24,2	%15,2	
	Sakinler	%34,4	%43,8	%15,6	%6,3	
Toplam		%30,1	%38,8	%23,3	%7,8	%100,0

Yapılan ankette tabela ve yönlendirme işaretleri bireylerin %53,4'ü bulunmuştur (Tablo 15.).

Tablo 152. Tabela ve Yönlendirme İşaretlerinin Fonksiyonelliğinin Değerlendirilmesi (Zabun, 2019)

Tabela ve yönlendirme işaretlerinin fonksiyonelliği							
		Kesinlikle yetersiz	Yetersiz	Kararsızım	Kesinlikle yeterli	Kesinlikle yetersiz	Toplam
Kullanıcılar	Yayalar	%21,1	%36,8	%15,8	%26,3		%100,0
	Esnaf	%24,2	%30,3	%18,2	%24,2	%3,0	
	Sakinler	%21,9	%25,0	%18,8	%34,4		
Toplam		%22,3	%31,1	%17,5	%28,2	%1,0	%100,0

SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde araç trafiği ve yaya hareketlerini bir bütün olarak düşünmemiz gerektiğinden kentlerimizi bu çerçevede yeniden planlama gerekliliği ortaya çıkmıştır. Yaya bölgelerinin kent sakinleri ve yaya bölgesi kullanıcılarının ihtiyaçları doğrultusunda kentsel planlamaya dahil etmek şehirlerimizi daha erişilebilir ve sürdürülebilir kılacaktır. Bu bağlamda tamamen yaya odaklı olarak yaya konforunun artması, yaya bölgesi kullanımının artırılması, yaya ulaşımının kolaylaşması, çevre kalitesinin artması, işlevsel kullanım kalitesinin artması amacıyla çözüm önerileri sunulmuştur.

- Gölge etkisi düşük olan ve insan konforuna hizmet etmeyen bitkilerin fonksiyonelliği yetersizdir. Kullanılacak bitkiler alanın ve kentin hava koşullarına, iklimine uyumlu olmalı, aynı zamanda işlevsel olarak da kullanıcılara en üst düzeyde yarar sağlamalıdır.
- Araştırma alanında yer alan kent mobilyalarının kullanışsız olduğu tespit edilmiştir. Kent mobilyaları kullanıcı konforuna yönelik olmalıdır.
- Alandaki yeşil alanlar fonksiyonel olarak yetersizdir, insanlara ve alana herhangi bir katkısı yoktur. Yeşil alanlar tek bir bölgeye sürekli olarak değil tüm alana bloklar halinde işlevsel açıdan bir bütünlük içerisinde olmalıdır.
- Araç yolu kullanılabilirliği yetersiz bulunurken yaya yolu kullanılabilirliği yeterli bulunmuştur. Alandaki özel araç trafiğinin yoğunluğu ve düzensizliği ise yayaların güvenli ve rahat dolaşımına engel olmaktadır. Bu bağlamda alandaki tüm trafiğin doğu batı istikametinde tek yönlü akması ve park yasağının engelli kullanıcılar ve acil durumlar hariç tüm alanda uygulanması yaya hareketlerini daha özgür hale getirecektir.

- Alanda sistemli otopark düzeni olmadığı tespit edilmiştir. Yakın çevredeki kapalı ve açık otopark yerleri alanı bu konuda avantajlı hale getirmiştir. Bu doğrultuda insanların bu otoparklara yönlendirilmesi hava kalitesini artıracak ve görüntü kirliliğini azaltacaktır.
- Geri dönüşüm, altyapı ve tesisat sistemi yetersiz bulunmuştur. Atık döngüsünün sağlanması, elektrik ve su altyapısı ile kanalizasyon altyapısının alanın sürdürülebilirliği açısından oldukça önemlidir.
- Panoların ve yönlendirme levhalarının fonksiyonel olmadığı tespit edilmiştir. Şehre gelen turistlerin ve kent halkının alanı tanımaları açısından muhtelif yerlere tanıtım panoları yerleştirilmeli ve yeterli yönlendirme sağlanmalıdır.

YAZAR KATKILARI

Ahmet Selçuk Zabun: Arazi çalışması, anket çalışmasının yapılması, makalenin yazılması.
Hakan Oğuz: Çalışmanın kontrolü ve makale yazımı. **Hasan Serin:** İstatistik analizlerin yapılması.

KAYNAKLAR

- Altınçekiç, M. (1997). Ankara Bahçelievler 7. Caddede Yaya Zonu Düzenleme Olanakları Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Çağlar, N. (1992). Konut Alanları Ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerinde Bir Araştırma, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Çermikli, B. (2009). Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı Ve Çevresi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Çubuk, M. (1991). Kamu Mekanları Ve Kent Tasarımı. 1. Kamu Mekanları Tasarımı Ve Kent Mobilyaları Sempozyumu, Mimar Sinan Üniversitesi Matbaası, S. 15-17, İstanbul.
- Döllük, G. (2005). Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı 58. Bulvar Ve İstiklalcaddesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Giritlioğlu, C. (1991). Şehirsel Mekan Öğeleri Ve Tasarımı. İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi Yayını, İstanbul, S. 179.
- Hepcan, Ş., Özkan, M. B., Kaplan, A., Küçükerbaş, E. V., Kara, B., Deniz, B., ... Hepcan, Ç. C. (2006). Yaya Erişiminde Süreklilik Sorunu Ve Çözüm Olanaklarının Bornova Kent Merkezi Örneğinde Araştırılması, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Dergisi, 43(2), S. 121-132.
- Kmbb-Kahramanmaraş Büyükşehir Belediyesi. (2018). Kahramanmaraş Şehir Rehberi, Kahramanmaraş, 247 S. Kahramanmaraş.
- Kuntay, O. (1994). Yaya Mekanı, Ayıntap Yayıncılık, S. 91 S., Ankara.
- Kuntay, O. (2008). Yaya Mekanı, İlke Yayınevi, S. 102, Ankara.
- Özkal, A. (1990). Şehirlerde Yaya Alanları Ve Yayalaştırma, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Öztan, Y.(2007). Yaşadığımız Çevre Ve Peyzaj Mimarlığı.Tisamat Basım Sanayii, Ankara, 340.
- Pehlivan, İ. (2015). Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Ve Tasarım Açısından İncelenmesi : Düzce İstanbul, Yüksek Lisans Tezi, Düzce Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Düzce.
- Perçin, H., & Yılmaz, Ö. (2001). Yaya Bölgeleri. Tmmob Peyzaj Mimarları Odası, Ankara, 3s.
- Robertson, K. A. (1994). Pedestrian Malls And Skywalks, Ashgate Publishing Lmt., Avebury, England.
- Rubenstein Harvey M. (1992). Pedestrian Malls, Streetscapes And Urban Spaces. John Wiley&Sons, Inc. U.S.A.
- Şenkaynak, P. (2010). Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Önemi Ve İstanbul'daki Bazı Örneklerin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Şişman, E. E., & Etli, B. (2007). Tekirdağ Kent Merkezindeki Yaya Bölgelerinin Belirlenmesi Ve Projelendirilmesi. Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi 4(3) 327s.
- Uhlig, K. R. (1979). Pedestrian Areas: From Malls To Complete Networks, Architectural Book Publishing Co., New York,.
- Wheater, C. P. (1999). Urban Habitats, London, Uk: Routledge,. P 16-17 [Http://Gen.Lib.Rus.Ec/Book/Index.Php?Md5=8dd48c9753656286397df5a2176dfa62&Tlm=2013-10-24%2004:07:00](http://Gen.Lib.Rus.Ec/Book/Index.Php?Md5=8dd48c9753656286397df5a2176dfa62&Tlm=2013-10-24%2004:07:00).
- Zabun, A. S. (2019). Yaya Bölgelerinin Kent Peyzajına Olan Katkılarının Görsel Ve İşlevsel Bakımdan İncelenmesi: Trabzon Bulvarı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Kahramanmaraş.
- Zafer B. (1996). Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yayınları, Ofset Atölyesi, İzmir.