



BARTIN HÜKÜMET CADDESİ YAYA BÖLGESİ TASARIMININ İRDELENMESİ

Canan CENGİZ*¹

¹Bartın Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü 74200 Bartın

ÖZET

Günümüzde hızlı kentleşme ve artan taşıt trafiği sonucu halkın özellikle kent merkezinde rahat dolaşımı kısıtlanmaktadır. Kentleşme hareketlerinin beraberinde getirdiği baskılar altındaki halka kentsel alanda güvenli ve konforlu, taşıt trafiğinden kısmen veya tamamen arındırılmış yaya ölçeğinde açık mekânlar sunmak sosyal, estetik ve ekonomik açıdan özel önem taşımaktadır. Kentsel alanlarda özellikle tarihi kent dokusunun yeniden canlandırılması amaçlı yaya bölgelerinin planlama ve tasarım sürecine halkın katılımının sağlanması, ihtiyaç ve önerilerinin belirlenmesi yönünden önemlidir. Bu makalede, Bartın tarihi kent merkezindeki Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi örneğinde kullanıcıların görüşleri ve istekleri saptanarak, mevcut durumun yaya bölgeleri tasarım kriterleri doğrultusunda değerlendirilmesine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar kelimeler: Bartın, yaya bölgesi, yayalaştırma, tarihi kent dokusu, kentsel peyzaj

AN ANALYSIS OF THE DESIGN OF BARTIN HÜKÜMET STREET PEDESTRIAN MALL

ABSTRACT

Today, people are restrained from walking comfortably around especially in the city centre due to rapid urbanization and increasing vehicle traffic. It is socially, aesthetically and economically important to provide people restrained by the urbanization movements with open spaces that are secure, comfortable, partly or totally cleansed from vehicle traffic. In order to specify the needs and suggestions of people, it is important to incorporate them into the processes of planning and designing pedestrian spaces which target to revitalize the historical urban fabric. In this article, the views and demands of users in the Pedestrian Region of Bartın Hükümet Street which is in the historical city centre in Bartın have been determined, and suggestions have been developed to evaluate the design criteria for pedestrian areas through this current situation.

Keywords: Bartın, pedestrian mall, pedestrianisation, historical city structure, urban landscape

1. GİRİŞ

Antik kentlerde yayaların rahatını sağlamak amacıyla tasarlanmış Romalıların geliştirdiği arkadlı sokaklar ve Yunan agorasını çevreleyen kolonlar görülmektedir. Bu tip sokak kalıntılarında ülkemizde de Perge, Side ve Efes antik kentlerinde rastlanmaktadır. Ortaçağ planları da yayaların rahatını sağlamak amacıyla yayaları iklimsel etkilerden koruyan galeriler ve saçaklar kullanmışlardır. Ancak sokak konusunun endüstri kentinin gelişimi ile kent planları ve tasarımcıların istek ve beklentileri arasındaki çelişkiler kentsel sokak tasarımını etkilemeye başlamıştır. Otomobilin icadını izleyen yıllarda ve diğer ulaşım sistemlerinin de gelişmesiyle (otobüs, kamyon vb.) önceleri sadece yayaların kullandığı sokak mekânı diğer ulaşım sistemleri tarafından da kullanılmaya başlanmıştır. Yayaların ve otomobillerin gereksinimleri arasındaki çelişkiler kentlerde planlama ve tasarım amaçlarının değişmesine neden olmuştur (Çağlar, 1992).

Ulaşım, yürüme veya diğer yollarla her zaman kentlerin yapılandırılmalarında belirleyici olmuştur. İnsanlara tanıdığı hareket özgürlüğü avantajına rağmen motorlu araçlar kentsel çevrelerde olumsuz etkiler de yaratarak, insanlığın kendi yaşam alanında birçok unsurun yok olmasına neden olmuştur (Yalçınkaya, 2007) Planlama ve tasarımlarda kentsel mekânların asıl kullanıcılarının yayalar olduğu taşıtların ise ulaşımı sağlayan araçlar olduğu göz ardı edilmemelidir. Yaya ulaşımında amaç; öncelikle bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekan

* Yazışma yapılacak yazar: canan.kapuci@gmail.com

Makale metni 05.09.2011 tarihinde dergiye ulaştırılmış, 04.10.2011 tarihinde basım kararı alınmıştır.

açmak ve aynı zamanda trafik karmaşasından, araç işgalinden arındırılmış, toplumsal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmak olmalıdır (Şişman ve Uyguner, 2009). “Yaya ulaşımı”, varmak istedikleri yere (işyeri, konut, alışveriş merkezi, park, okul, sportif etkinlikler, kültürel etkinlikler vb.) veya ona en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı tercih edenler için, özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yayaların olası gereksinimleri için gerekli altyapı hizmetleri ile (telefon, tuvalet, aydınlatma vb.) donatılmış, araç trafiği ile mümkün olduğunca kesilmeyen, güvenilir, temiz, kendine özgü altyapısı olan bir ulaştırma sistemi olarak tanımlanabilir (Şenkaynak, 2010).

“Yaya bölgeleri”; acil durum ve servis trafiği haricindeki motorlu taşıt trafik türlerinden arındırılmış olan ve kentsel alan genelinde ortaya çıkarak kentsel fonksiyonların yoğunlaştığı kent merkezlerine yönelen yaya ulaşım taleplerini karşılamak veya yayaların kentsel fonksiyonlardan faydalanmalarını sağlamak amacıyla oluşturulan yaya tesis ve alanlarıdır (Yalçınkaya, 2007). 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). “Yayalaştırma”, kent yollarının bir bölümünün yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da düzenleme ve tasarımıyla yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işlemidir (Yalçınkaya, 2007). Yayalaştırma; trafik sorunu, hava ve gürültü kirliliği, sosyal ve kültürel etkileşim gibi modern yaşamın olumsuz etkilerinin ortaya çıkardığı bir sonuçtur. Özellikle tarihi merkezlerdeki yayalaştırma uygulamaları toplumsal yaşam üzerinde ve çevrede fiziksel, fonksiyonel, sosyal, kültürel, ekonomik değişimler ve vurgulu odaklar yaratmaktadır (Gülersoy, 1992). Yayalaştırma çalışmaları kent merkezlerinde cadde ve sokak peyzajlarının yumuşatılarak yayaların daha fazla zaman geçirebileceği mekanların oluşturulmasında önemli uygulamaların başında gelmektedir (Robertson, 1999). Bu uygulamaların yaya hareketleri kapsamında insan davranışları üzerinde iki etkisi olduğu belirlenmiştir. İlki korunaklı mekan ve güven etkisi, diğeri ise mesafelerin azaldığı yönündeki algılama etkisidir (Lorch ve Smith, 1993). Kentsel yerleşme ve gelişme sistemi içerisinde yayalaştırma genel anlamıyla bir amaç değil, kent içinde yaşanabilir veya yaşayabilir uyumlu mekânların organizasyonunu sağlamak için, Brombilla-Longo (1977) tarafından geliştirilen üç amaca hizmet eden bir araçtır (Yalçınkaya, 2007). Bu amaçlar;

- Kent ekonomisi (Urban economics)
- Kentsel Kalite (Urban quality)
- Sosyal Refah (Social well-being) olarak sıralanabilir. Amaçlar ve amaçlar doğrultusunda sağlanan başlıca yararlar Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1. Yayalaştırma çalışmalarının amaçları ve bu amaçlar doğrultusunda sağlanan başlıca yararları (Yalçınkaya, 2007; Gülersoy, 1992 ve Çağlar, 1992’den geliştirilerek).

| Amaçlar | Yarar Başlıkları | Sağlanan Yararlar |
|----------------|--------------------------------|---|
| Kent Ekonomisi | Ekonomik canlanma | <ul style="list-style-type: none"> • Perakende ticaretin gelişmesi • Yeni yatırımcıların teşvik edilmesi ve yöreye talebin sağlanması |
| Kentsel Kalite | Teknik ve çevresel iyileştirme | <ul style="list-style-type: none"> • Ulaşımın yönlendirilmesi • Kent merkezindeki hareketi ve hareketliliği geliştirip rahatlatması • Kent merkezine erişilebilirliğin kolaylaştırılması • Kirlilik seviyesindeki azalma • Kent merkezinin fiziksel imajının güçlenmesi • Tarihi çevrelerin korunması ve zenginleştirilmesi |
| Sosyal Refah | Sosyal yararlar | <ul style="list-style-type: none"> • Yaya faaliyetleri için mekân oluşturulması • Yaya güvenliğinin sağlanması • Kentin sosyal imajının güçlendirilmesi • Kentleşme sürecinde “kentlileşmeye” ivme kazandırması ve yaygınlaştırılmasına etkisi • Kullanım ve kullanıcı çeşitliliği sağlanması • Etkinliklere erişilebilirlik • Halkın katılımı • Kentsel yaşam biçimi ve kentsel davranış kalıplarına uyum • Sokak ilişkisi • Çevresel ve görsel eğitim |

Tablo 1’de belirtilen yayalaştırma çalışmalarının hedeflenen amaçlara ulaşması ve yararlarının sağlanabilmesi açısından yaya bölgeleri planlama ve tasarımlarında dikkate alınması gereken başlıca ilkeler şunlardır (Rubenstein, 1992; Yıldırım, vd. 2002):

- Yaya alanları ile diğer ulaşırma 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 ulaşırma ağının erişilebilir olması,
- Kullanımı kolay ve konforlu alanlar olması,
- Uygun iklimlendirme yapılmış alanlar olması,
- Engellilere yönelik düzenlemelerin yapılması,
- Halkın katılımının sağlanması.

Yaya yolları, taşıt ve yaya trafiğinin derecelerine bağlı olarak 3 alt gruba ayrılırlar. Bunlar, taşıt trafiğine tamamen kapalı yaya yolları (Full Mall), sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolları (Transit Mall) ve taşıt trafiği için sınırlama getirilen yaya yollarıdır (Semi Mall) (Çağlar, 1992; Perçin, 1997; Rubenstein, 1992; Şenkaynak, 2010).

Yaya bölgeleri uygulamaları ilk olarak Avrupa kentlerinde 1940’lı yıllarda Hollanda ve Batı Almanya’nın öncülüğünü yaptığı sonraları Fransa, ABD, İngiltere, İsviçre, Avusturya, İtalya gibi gelişmiş ülkelerde sürdürülmüştür. Bu uygulamalarda tarihsel kent karakterinin korunması, gün boyu motorlu taşıt trafiği altında ezilen, geceleri terk edilen mekânların yaşatılması amaçlanmıştır (Zafer, 1998). Amerika’da ise 1960 yıllarında özellikle Kuzey Amerika’da bu konuda çalışmalar yapılmış, yüzlerce Amerikan kentinde kent merkezlerinde bir iyileştirme ve yeniden canlandırma girişimi olarak yaya bölgeleri oluşturulmuş ancak 1960-1970 yılları arasındaki uygulamaların çoğunda tam olarak yaya ihtiyacı karşılanamamıştır (Robertson, 1990). Günümüzde Avrupa’da yer alan bazı yaya bölgesi örnekleri (Şekil 1-6)’da verilmiştir.



Şekil 1. İspanya Zaragoza’da bir yaya bölgesi örneği (Orijinal, 2008).



Şekil 2. Almanya Postdam’da bir yaya bölgesi örneği (Orijinal, 2008).



Şekil 3. İtalya Roma’da bir yaya bölgesi örneği (Orijinal, 2009).



Şekil 4. Avusturya Salzburg örneği (Orijinal, 2008).



Şekil 5. Almanya Münih'den bir yaya bölgesi örneği (Orijinal, 2011).



Şekil 6. Fransa Strasbourg örneği (Orijinal, 2008).

Türkiye’de ise ilk kez Ankara Belediyesi’nin 1978 yılında başlattığı yayalaştırma çalışmaları, kent içi gezinti alanları ve yeşil alanların artırılması, gerileyen sosyal yaşantıyı güçlendirmek düşüncesinden hareketle uygulamaya konmuştur (Zafer, 1998; Anonim 2010).

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 strüktür bütünlüğü koparılmamalı, uygun yer seçimine ve alanın işlerliğinin 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).

Özellikle tarihi kent merkezlerinde yayalaştırma uygulamaları ile toplumsal aktivitelerde ve kentsel görünümde olumlu katkıların sağlanması hedeflenir. Bu çerçevede içerisinde fiziksel çevreye yönelik; tarihi geleneksel dokuyu korumak, çekiciliğini kaybetmiş tarihi dokularda revitalizasyon yapmak, kentsel imaj kalitesini yükseltmek, kent kimliğine uygun çekim noktaları yaratmak, trafiğin olumsuz etkilerinden uzak bir mekân oluşturma beklentileri yer almaktadır (Gülersoy, 1992).

Araştırmanın amacı, Bartın tarihi kent dokusu içerisinde önemli bir yaya bölgesi olan Hükümet Caddesi’ndeki planlama ve tasarım uygulamalarının ne ölçüde başarılı olduğunun saptanması, kentsel planlama ile ilişkili olarak önemini ortaya konulması, çevresi ile etkileşimi, tercih edilme nedenleri, kullanım amaçları, kullanıcıların ihtiyaçlarına ne ölçüde cevap verebildiği, bu yaya bölgesinin yaşamakta olduğu temel sorunlar ve planlamasından kaynaklanan genel eksikliklerin belirlenmesi ve sorunlara ilişkin çözüm önerilerinin geliştirilmesidir.

2. MATERYAL VE METOT

2.1 MATERYAL

Araştırma materyali olarak, Bartın tarihi kent merkezinde yer alan Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi seçilmiştir. Bartın kenti, Türkiye’nin Batı Karadeniz Bölgesi’nde, Karadeniz’den 12 km içeride yer almaktadır. Bartın’ın bölge içerisindeki yeri batısında Zonguldak, doğusunda Kastamonu, güneyinde Karabük illeri kuzeyinde ise 59 km’lik sahil şeridi ile Karadeniz bulunmaktadır (Şekil 7). Kent merkezinin ortalama yükseltisi 25 m’dir. Bartın ilinin nüfusu 31.12.2009 Türkiye İstatistik Kurumu Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine (ADNKS) göre 188.449’dur. Nüfusun 92.808 kişi ile erkekler % 49,25’ini, 95.641 kişi ile kadınlar % 50,75’ini oluşturmaktadırlar (URL-1).

Bartın kent merkezi birbirine paralel ve birbirini kesen ana ve ara yolların birleşmesiyle oluşan fiziksel bir yapıya sahiptir. Sokak ve caddelerin birleşme noktalarında tarihi yapılarla, mekânlara sembolik anlamlar kazandırılmıştır. Ana caddeler ve ara sokaklar bitişik nizamdaki ticari dükkânlar ile sınırlandırılmıştır Bartın kent merkezinde yer alan cadde ve sokak dokuları, tarihi yapı ve mekânlar, cephe silüetleri mekânsal ve biçimsel anlamda alana tarihi kimlik kazandırmaktadır. Tarihi kent merkezinde korunması gerekli taşınmaz kültür varlıkları ilk olarak Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu’nun 20.10.1979 tarihli kararı ile I. Derece Kentsel Sit Alanı olarak tescil edilmiştir. Kent merkezinde bulunan ve yoğun olarak kullanılan Hükümet Caddesi 1999

yılında yaya bölgesi olarak düzenlenmiştir. (Nayim vd., 2003). Araştırma alanı olarak seçilen Hükümet Caddesi, Tarihi Şadırvan ile Hamam Caddesi arasında kalan Yaklaşık 230 metre uzunluğunda ve 7,5 metre genişliğinde lineer uzanan bir yaya bölgesidir (Şekil 8). Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'ne bağlantılı bazı dik dar ve küçük sokaklar da araç trafiğine kapalı ve yaya bölgesi alanı ile ilişkilidir. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nde tarihi niteliğe sahip Tarihi Eski Belediye Binası, Arap Cami ve Taşhan yer almaktadır. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Bartın kentinin en önemli alış-veriş merkezlerinden biridir. Yaya bölgesi boyunca Bartın halkına hizmet eden ve ticari potansiyeli oldukça yüksek dükkân ve mağazalar bulunmaktadır. Bu özelliğinin yanı sıra birçok büro, eczane, kuyumcu, banka vb. bulunmaktadır. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nde bulunan yapıların alış-veriş, iş yeri gibi kullanım biçimlerine göre dağılımı Tablo 2'de verilmiştir. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nin bir kısmı kentsel sit alanı içerisinde yer almaktadır. Makalede kullanılan materyaller yaya bölgelerine ilişkin yerli ve yabancı bilimsel eserlerin yanı sıra Bartın kenti 1/1000 ölçekli imar planı, araştırma alanından çekilen fotoğraflar, arşiv fotoğrafları, dökümanlar ile yerinde yapılan gözlem ve inceleme sonuçlarından elde edilen verilerden oluşmaktadır.

Bartın Hükümet Caddesi taşıt trafiğine tamamen kapalı yaya yolları (Full Mall) sınıflandırılmasına ait bir yaya bölgesi örneğidir. Bu sınıflama kapsamındaki yaya bölgeleri taşıt trafiği tamamen yasaklanmış olup sokak, yaya dolaşımı ve etkinliklerine göre düzenlenmiş, acil durumlar, yükleme ve boşaltma için araçlara girişlerin sağlandığı, yeni döşeme şekilleri, yol ağaçları, kent mobilyaları ve heykel, çeşme gibi sanatsal bazı yapılar kullanılarak alana özel bir karakterin ve imajın kazandırıldığı mekân özellikleri ile tanımlanmaktadır. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nin seçiminde Bartın'ın kentsel karakterini oluşturan odak noktası olması ve Bartın içinde önemli yoğunluktaki aksların birleşim koridoru olması en büyük kriterdir. Diğer önemli kriter ise tarihsel, kültürel, ticari, dini ve mimari özellikleri taşıması dolayısıyla kentin farklı gelir, kültür ve eğitim seviyelerine sahip bireylerini bir araya toplama özelliğidir. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Bartın tarihi kent merkezi içinde aşağıdaki özellikleri ile önem taşımaktadır:

- Yaya mekânlarının araç trafiğinden ayrılması,
- Yaya bölgesinin bir kısmının I. Derece Kentsel Sit Alanı içerisinde yer alması,
- Her türlü ihtiyacın karşılanacağı alışveriş mekânlarını içermesi,
- Kentin sanat-sergi gibi kültürel ve rekreasyonel aktivitelerinin bu alanda gerçekleştirilmesi,
- Bankaların yoğun olarak bulunduğu bir cadde olması,
- Sivil mimari, dini ve tarihi karakteri açısından önem taşıyan yapıların yer alması (Arap Cami, Tarihi Belediye Binası, Taşhan),
- Tarihi yapıların yenilenerek ve/veya yeni işlevler yüklenerek günümüze kazandırılmış olması,
- Kentin en önemli ulaşım aksı olması,
- Diğer ulaşım aksları ile kesişen toplanma ve dağılıma noktalarına sahip olmasıdır.



Şekil 7. Bartın'ın genel konumu



Şekil 8. Bartın-Hükümet Yaya Bölgesi'nin Konumu

Tablo 2. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nde bulunan yapıların kullanım biçimine göre dağılımı.

| Yapı | Adet | Yapı | Adet |
|--------------------------|------|--------------------------------|------|
| Diş Hekimi | 1 | Kuruyemişçi | 2 |
| Avukat bürosu | 6 | Kuyumcu | 14 |
| Beyaz eşya mağazası | 3 | Lokanta | 1 |
| Butik | 5 | Parfümeri | 2 |
| Cami | 1 | Kırtasiye | 5 |
| Optik | 1 | Büfe | 4 |
| Döviz bürosu | 2 | Parfümeri | 1 |
| Eczane | 3 | Sigorta Bürosu | 2 |
| Emlakçı | 1 | Şans oyunları bayi | 2 |
| Fotoğrafçı | 1 | Kafe | 1 |
| Gazeteci | 1 | Tekstil (perde, kumaş) | 2 |
| Hediyelik eşya mağazası | 2 | Banka | 3 |
| Fastfood kafe | 5 | Cep telefonu operatör mağazası | 6 |
| İnşaat malzemesi dükkânı | 1 | Hava yolu bürosu | 1 |
| Gümüşçü | 2 | İnternet kafe | 1 |

2.2 METOD

Çalışma alanının doğal ve kültürel özelliklerinin saptanmasında, alanda doğrudan yapılan inceleme ve gözlemlerden, çekilen fotoğraflardan ve Bartın kenti 1/1000 ölçekli İmar Planlarından yararlanılmıştır. Yapılan çalışmalarla araştırma alanının mevcut durumları arazi çalışmaları ve fotoğraflarla tespit edilmiştir.

Araştırmada gözlem ve analizlerin yanı sıra 100 kullanıcıya anket çalışması uygulanmıştır. Yapılan anket ve analiz sonuçları doğrultusunda Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Rubenstein, (1992)'ye göre yaya bölgesi tasarım ilkeleri çerçevesinde irdelenerek sorunlar ve eksiklikler belirlenmiş ve bunlara ilişkin çözüm önerileri ortaya konulmuştur.

3. ARAŞTIRMA BULGULARI

3.1 Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nin Mevcut Durumunun Analiz Edilmesine Yönelik Elde Edilen Bulgular

Bartın Kenti'nin gelişimi açısından özellikle kentin ticari fonksiyonlarını içeren ve tarihi dokuya sahip Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi kentin ulaşım sistemleri yönünden yaya bölgesi oluşumu bakımından konum olarak uygun kriterleri içermektedir. Merkezi olması nedeniyle Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi eski kent dokusu ve bu doku içerisinde yer alan ticaret alanları ile yayalar açısından bir çekim merkezi ve geçiş arteridir. Araştırma alanında çok sayıda mağaza, işyeri, dükkân, banka ve büro gibi kullanımlar mevcuttur. Alanda tarihi eser olarak yapıtlar da yer almaktadır. Bunlar tarihi eski belediye binası ile bu binanın güneyinde Arap Cami ve daha güneyde bulunan Taşhan'dır. Bu yapıtlar Hükümet Caddesi'nin işlevini artırmaktadır. Bu bölümde Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nin mevcut durumunun analizi yapılmış olup, mevcut durum yaya – taşıt trafiği, servis araçları, yaya dolaşımı, kamu hizmetleri, mevcut yapılar, donatı elemanları ve bitkisel doku kriterlerine göre değerlendirilmiştir.

Yaya – Taşıt Trafiği

Hükümet Caddesi, üzerinde bulunan çok sayıda mağazalar ve yeme - içme mekânları ile ilin en yoğun kullanılan alışveriş güzergâhıdır. Bu nedenle, caddede yaya trafiği çok yükündür (Şekil 9). Özellikle hafta içi Salı ve Cuma günleri caddenin bir alt sokağında kent pazarı kurulduğu için çevre köylerden gelen halk alışverişlerini genellikle bu günlerde yapar. Bu sebeple caddede yürümek bir hayli güçleşmektedir. Bu cadde, insanların alışveriş aktivitelerinin yanında, hava almak, diğer insanlarla beraber olmak, etrafı seyretmek için çokça kullandıkları; bazen de iş ve okulları nedeniyle veya devlet kurumlarındaki işleri nedeni ile zorunlu geçiş yaptıkları bir

cadedir. Aynı zamanda Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi çevresinde açık ya da kapalı otopark alanı çok az sayıda olup yaya bölgesi kullanıcıları araçlarını ara sokaklara park etmektedirler. Bu araç parkları da ara sokaklarda yolların daha da daralmasına ve trafik akışında sıkıntılara neden olmaktadır.

Servis Araçları

Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi taşıt trafiğine kapalı olup, işyeri servis araçlarının yükleme ve boşaltma yapabileceği saatler olan 22.00 – 06.00 arasında açıktır. Bu saatler dışında herhangi bir araç trafiğine izin verilmez iken, gün içinde bu kurala çoğunlukla uyulduğu gözlenmiştir.

Yaya Dolaşımı

Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nde yer alan ticaret alanlarına ait satış ürünlerinin sokaklara taşmaları dışarıda sergilenmeleri yaya bölgesi kullanıcıları için engel ve karmaşa yaratmaktadır (Şekil 9). Aynı zamanda alanda yer alan kaldırımlar yaya bölgesi bütünlüğünü olumsuz yönde etkilemektedir.

Kamu Hizmetleri

Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nde herhangi bir alt yapı problemine rastlanmamaktadır. Ana aks boyunca birkaç yoğun kullanılan banka mevcuttur (Şekil 9).

Mevcut Yapılar

Alanda ve çevresinde birçok tarihi yapı bulunmaktadır. Arap Cami, Tarihi Belediye Binası, Taşhan olarak sıralanabilir. Mevcut binalar ise cephe silüetleri ve yüzeyleri açısından birbirinden farklı özellikler sergilemektedirler. Yaya bölgesindeki bazı işletmelerin ve binaların vitrinleri tarihi kimliğe uymamakta ve görüntü kirliliğine neden olmaktadır.

Donatı Elemanları

Araştırma alanındaki donatı elemanlarının türü, sayısı ve konumu yeniden ele alınmalıdır. Çöp kutuları, reklâm panoları ve işletme tabelalarının oluşturduğu karmaşa yaya bölgesinin tasarımına ve bölgenin tarihi yapısına uygun olmamakta ve alanda görsel kirliliğe neden olmaktadır.

Bitkisel Doku

Yaya bölgesindeki ana aks boyunca hemen hemen hiç bitki bulunmamaktadır. Arap Cami'nin yanında iki adet *Aesculus hippocastanum* (At kestanesi) bulunmaktadır. Bunun dışında belli zamanlarda caddede bitki kasalarıyla bitkilendirme çalışmaları gözlenmektedir.



Şekil 9. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nden görünüm (Orijinal 2011).

3.2 Kent Halkı İle Yapılan Anket Çalışmasına İlişkin Bulgular

Araştırma alanı olarak seçilen Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nin, yayalar tarafından güncel kullanımlarının saptanması, kullanıcı özelliklerinin ve eğilimlerinin belirlenmesi, tercih edilme nedenleri, kullanım amaçları, kullanıcıların ihtiyaçlarına ne ölçüde cevap verebildiği, bu yaya bölgesinin yaşamakta olduğu temel sorunlar ve planlamasından kaynaklanan genel eksikliklerin belirlenmesi amacıyla 100 kullanıcıya anket çalışması uygulanmıştır.

Anket çalışmasının ilk bölümünde anket yapılan kişilerin bireysel özelliklerinin belirlenmesine yönelik sorular yöneltilmiştir. Karşılıklı yapılan anket sonucunda Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'ni kullanan kullanıcıların cinsiyet dağılımının %47'sini kadınlar %53'ünü ise erkekler oluşturmaktadır. Yaya bölgelerinin farklı yaş grupları aktivitelerine cevap verecek nitelikte olması gerekliliğinden yola çıkılarak farklı yaş gruplarından kullanıcılarla çalışma gerçekleştirilmiştir. Ankete katılanların %37'sini 18-24 ve 25-35 yaş grubu, %23'ünü 36-44 yaş grubu, %3'ünü 45-60 yaş grubu oluşturmaktadır. Halkın rekreatif etkinlik talepleri eğitim seviyesine göre çeşitlilik oluşturmaktadır. Çalışmaya katılan farklı eğitim seviyesine sahip kullanıcıların eğilimlerini belirlemek amacıyla yöneltilen sorunun değerlendirilmesinde; mevcut kullanıcılar içerisinde en yüksek oranı %64 ile

üniversite mezunları oluştururken %23 ile lise mezunları ikinci sırada yer almaktadır. İlköğretim mezunları %10'unu oluştururken, kullanıcıların %3'ünü ise yüksek lisans mezunları oluşturmaktadır. Halkın yaya bölgesine ulaşmak için tercih ettikleri araç kullanımının dağılımında, Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi kullanıcılarının %49'u yaya bölgesine toplu taşıma, %38'i özel yaya olarak, %13'ü özel araç ile ulaşımını sağladıklarını belirtmişlerdir. Ankete katılanların yaya bölgesini kullanım zamanını belirlemeye yönelik elde edilen sonuçların dağılımına bakıldığında kullanıcıların %34'ü hafta sonu gündüz, %32'si hafta içi gündüz kullanmayı tercih ederken, %24'ü hafta içi akşam ve %10'u ise hafta sonu akşam kullanmayı tercih etmektedir. Oranlara göre araştırma alanı en fazla gündüz tercih edilmektedir.

Kent merkezindeki araçların belli noktalarda depolanarak yaya ulaşımının rahatlatılması yaya bölgesi planlama ve tasarım ilkeleri çerçevesinde önemli bir çözümdür. Bu amaçla kent merkezi yakın çevresinde otopark sayısı yeterli düzeyde olmalıdır. Kent merkezindeki otopark yeterliliği ile ilgili soruya kullanıcıların %87'lik oranı yaya bölgesi ve çevresi için ciddi bir otopark sorununun varlığını belirtirken, %13'lük oran ise otopark sorununun olmadığını ifade etmiştir.

Yapılan anket değerlendirmesinde genellikle hafta içi her gün kullanım yoğunluğuna sahip olan alanda en yoğun kullanımların bankalar ve alış-veriş odaklı olduğu saptanmıştır (Tablo 3).

Yaya bölgelerindeki donatı elemanları kullanıcıların dinlenme, iletişim, bilgilendirme, yönlendirilme, güvenlik vb. amaçlı kullanımları için önem taşımakta ve alanın işlevini artırmaktadır. Oturma bankaları, aydınlatma elemanları, çöp kutuları vb. gibi donatı elemanlarının yeterliliği incelendiğinde, kullanıcıların %60'ı yeterli olmadığını %40'ı ise yeterli olduğunu belirtmiştir.

Tablo 3. Halkın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'ni kullanım amaçlarının % olarak dağılımı.

| Ankete katılanların yaya bölgesini kullanım amaçları | Yüzde (%) |
|--|-----------|
| Banka işlemleri | 26 |
| Alış-veriş | 25 |
| Yeme-içme | 22 |
| Dinlenme | 15 |
| Yürüyüş | 8 |
| Eğlence | 3 |
| Diğer | 1 |

Yaya bölgesindeki döşeme malzemesinin uygunluğu kullanım alanlarını birbirinden ayırması, engelli kullanıcı için yönlendirici detayları içermesi, donatılarla ve kentin sahip olduğu dokuyla uyumlu özelliklere sahip olması, girişleri vurgulaması açısından önemli tasarım unsurlarındandır. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi kullanıcılarının %27'si kullanılan döşeme elemanlarının uygun olmadığını ve geri kalan %73'ü ise uygun olduğunu belirtmişlerdir.

Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nde halkı rahatsız eden faktörlerin dağılımına bakıldığında en fazla rahatsızlığın caddenin kullanım yoğunluğundan kaynaklanan aşırı kalabalık ile tabelalardan, reklâm panolarından, yollara taşan satış malzemelerinden ve bina cephelerinden kaynaklı görüntü kirliliğinden kaynaklandığı saptanmıştır. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nde halkı rahatsız eden faktörlerin yüzde (%) olarak dağılımı Tablo 4'de verilmiştir.

Tablo 4. Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'nde halkı rahatsız eden faktörlerin yüzde (%) olarak dağılımı.

| Yaya Bölgesinde halkı rahatsız eden faktörler | Yüzde (%) |
|---|-----------|
| Aşırı kalabalık | 44 |
| Görüntü kirliliği | 33 |
| Gürültü kirliliği | 6 |
| Güvenlik eksikliği | 5 |
| Hava kirliliği | 5 |
| Seyyar satıcılar | 7 |

Halkın yaya bölgesine yönelik istekleri ve beklentilerinin dağılımına bakıldığında ise sergi mekânları ve sokak etkinlikleri ile plastik objeler, oturma alanları ve kesintisiz yürüyüş aksları ilk sıralarda yer almaktadır (Tablo 5).

Tablo 5. Halkın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi'ne yönelik istekleri ve beklentilerinin yüzde (%) olarak dağılımı.

| Halkın yaya bölgesine yönelik istekleri ve beklentileri | Yüzde (%) |
|--|-----------|
| Sergi mekanları ve sokak etkinlikleri | 37 |
| Oturma alanları | 26 |
| Satış malzemelerinin yürüyüş yollarına taşmasının engellenmesi | 18 |
| Yol ağaçları | 13 |
| Plastik objeler | 6 |

Yaya Bölgesinden memnuniyet durumuna bakıldığında ise, kullanıcılarının %77'lik oranı mevcut durumdan memnun değil iken geri kalan %23'lük oran ise memnun olduklarını belirtmişlerdir. Yaşanan memnuniyetsizliğin genellikle yoğun kullanımdan kaynaklanan aşırı kalabalıktan, görüntü kirliliğinden, dinlenme alanlarının yetersizliğinden ve donatı elemanlarının uygun olmadığından kaynaklandığı tespit edilmiştir.

4. TARTIŞMA VE SONUÇ

Ticari aktivitenin yoğun olduğu alanlar, turistik alanlar ve korunması gereken tarihi dokular gibi öncelikli alanların belirlenmesi ile doğru dinamikler üzerine inşa edilen yaya bölgeleri, kentin sağlıklı nefes alabilmesi için hayati önem taşımaktadır. Yerel yönetimler için bölgedeki yaya ve taşıt trafiğinde çözümleyici ve düzenleyici, kent bütünü için ise yaşam kalitesini artırıcı etken olan yaya bölgeleri uygulaması kent planlama disiplini içinde doğru uygulanması gereken bir araçtır (Şenkaynak, 2010). Hızlı kentleşme sürecinde bireyler arası ilişkilerin güçlendirilmesini sağlamak ve kentsel mekânları tekrar kentlilere vermek ve yaşayan arterler yaratmak için yaya ağırlıklı tasarımlara öncelik verilmelidir.

Arazi çalışmaları ve anket çalışması sonuçlarından elde edilen veriler doğrultusunda yaya bölgesinde gerek donatı ve malzemelerin uyumu gerekse kullanıcıların alanda rahatça dolaşmalarını engelleyen uygulamalar ile bazı düzenlemeler açısından eksiklikler saptanmıştır. Kullanıcıların yaya bölgesinde daha fazla zaman geçirmelerine ve dinlenmelerine olanak sağlayacak oturma mekânları yaratılmalı, yol kenarı ağaçlandırılma çalışmalarına önem verilmeli, kent mobilyaları ile döşeme malzemesi ve cephe yüzeylerine ilişkin iyileştirme uygulamaları gerçekleştirilerek kent bütününde yaygınlaştırılmalıdır. Yayaların alan içerisindeki kesintisiz/engelsiz dolaşımını sağlamak ve görüntü kirliliğini azaltmak amacıyla satış malzemelerinin yolu işgal etmesi engellenmelidir.

Araştırma alanında görsel kirliliğe neden olan ilân ve reklâm levhaları, kent mobilyaları, satış alanları ve cephe yüzeyleri arasında malzeme ve doku uyumu sağlanarak birbirleriyle ve tarihi çevreyle uyumlu görsel bir bütünlük sağlanmalıdır.

Sanatsal etkinliklere olanak sağlayacak düzenlemelere yer verilerek kentin kültürel gelişimlere katkısı sağlanmalıdır. Sergi mekânları, plastik objeler ve bitkisel düzenlemeler Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi bütününde değerlendirilmelidir.

Yaya yoluna çıkıntı yapan lokanta, pastane vb. dükkânların güneşlikleri, şemsiyelikler, oturma yerleri veya alanları ile yapıtlar ve sanat eserleri engellilerin hareketinde sorun teşkil etmemelidir. Yayalaştırılmış yollardaki lokanta, pastaneler, ilân ve reklâm levhaları, kent mobilyaları yaya akımına engel olmamalı aynı zamanda yaya yollarında, daralma ve dar geçitten kaçınılmalıdır. Yaya yolu ve meydanlardaki yer ızgaraları, çöp kutuları, yangın muslukları, posta kutuları, direkler, ağaçlar, çiçeklik, dinlenme bankları gibi benzer mevcutların engellileri uyuracak şekilde etrafı beton karo taşla kaplanmalı ve engellileri uyaran yapısal unsurlar olarak düşünülmemelidir (Anonim, 1999).

Yurt dışındaki yaya bölgesi uygulamalarında zeminde kaldırımlardan kaynaklanan kot farklılıkları görülmemekte ve rahat bir dolaşım söz konusudur. Bartın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi örneğinde kaldırımların zeminle aynı kot seviyesine düşürülerek kullanım rahatlığı oluşturulmalıdır.

Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi halk arasında 'Kırmızı Cadde' olarak bilinen adıyla Bartın'ın simgelerinden biridir. Yüksek ticari potansiyeli ile önemli bir merkez olan yaya bölgesi Bartın'ın tarihi kent kimliği ve kullanıcı istekleri ile uyumu, cephe yüzeyleri, döşeme malzemesi ve kent mobilyaları da dikkate alınarak işlevsel ve estetik gereksinimlere uygun olarak yeniden düzenlenip kente sunulmalıdır.

KAYNAKLAR

- Anonim 2010. Çankaya Belediyesi. Kentsel Mekânlar Üzerine Bir Araştırma-Uygulama Çalışması. Ankara.
- Anonim 1999. Türk Standardı, Şehir İçi Yollar - Özürlü ve Yaşlılar İçin Sokak, Cadde, Meydan ve Yollarda Yapısal Önlemler ve İşaretlemelerin Tasarım Kuralları. Türk Standartları Enstitüsü, TS 12576/Nisan 1999, Ankara.
- Brambilla, R. and Longo G., 1977. For Pedestrians Only: Planning, Design and Management of Traffic Zones. Watson-Guption Publications, New York.
- Birişçi Yıldırım T., Özel, A. E. ve Oktay, P. 2002. Yaya Bölgeleri Planlama Ve Tasarımı: Çanakkale Çarşı Caddesi Yaya Yolu Örneği'nde, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi'nde Sunulan Bildiri, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Çağlar, T. N., 1992. Konut Alanları ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerine Bir Araştırma. Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ankara.
- Gülersoy, Z. 1992. Tarihi Şehir Merkezlerinin Gelişme Sürecinde Yayalaştırmanın Etkileri - Beyoğlu Örneği. 2. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu, MSÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir Planlama Bölümü, İstanbul.
- Lorch, B. J. and Smith, M. J., 1993. Pedestrian Movement and the Downtown Enclosed Shopping Center. Journal of the American Planning Association, 59:1, 75-86.
- Nayim, B. N., Cengiz, B., Sarı, Y., and Kapuci, C. 2003. Street Furniture in Historical Identity of the City of Bartın. II. International Symposium & Exhibition on Street Furniture, April 24-27, 2003, İstanbul, Turkey. pp. 181-198.
- Perçin, H. 1997. Yaya Bölgeleri. Lisansüstü Ders Notları. Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Ankara.
- Roberston, K. A., 1999. Can Small-City Downtowns Remain Viable? Journal of the American Planning Association, 65:3, 270-283.
- Roberston, K. A., 1990. The Status of The Pedestrian Mall in America Downtowns. Urban Affairs Review. Vol. 26. No. 2 pp. 250-273.
- Rubenstein, H. M., 1992, Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces, John Wiley & Sons, Inc. USA.
- Şenkaynak, P., 2010. Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Önemi ve İstanbul'daki Bazı Örneklerin İncelenmesi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Şişman, E., ve Uyguner, B. 2009. Tekirdağ Kent Merkezinde Kullanıcıların Yaya Bölgeleri Hakkındaki Görüşlerinin Belirlenmesi. Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi. Seri: A, Sayı: 2, sayfa: 134-146
- 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 Çarşı 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., 1998. Aydın Germencik Belediyesi Yaya Bölgesi Tasarımı Üzerine Bir Araştırma. Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, İzmir.
- URL-1 <http://www.bartın.gov.tr/modules.php?name=News&file=article&sid=112> (07.06.2011).