



Araştırma Makalesi

Yaya Kullanımını Destekleyen Stratejilerin Geliştirilmesine Yönelik Bir Durum Değerlendirme Çalışması: Bingöl Çapakçur Vadisi, Eski Saray Caddesi

Müge YURTCAN^{1,*} Alperen MERAL² Banu Çiçek KURDOĞLU³

¹ Bingöl Üniversitesi, Teknik Bilimler Meslek Yüksekokulu, Peyzaj ve Süs Bitkileri Yetiştiriciliği Programı, Bingöl, Türkiye

² Bingöl Üniversitesi, Ziraat Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bingöl, Türkiye

³ Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Trabzon, Türkiye

*¹<https://orcid.org/0000-0003-1210-2787> ²<https://orcid.org/0000-0001-6714-7187> ³<https://orcid.org/0000-0003-4683-8581>

*Sorumlu Yazar e-mail: mpektas@bingol.edu.tr

Makale Tarihi

Geliş: 12.12.2023

Kabul: 28.06.2024

DOI: 10.59128/bojans.1402932

Anahtar Kelimeler

SWOT analizi

Yaya öncelikli düzenleme

Bingöl

Çapakçur Vadisi

Öz: Yayalılık en temel ve en sürdürülebilir ulaşım şekillerinden biridir. Yaya öncelikli ulaşım planlaması, özellikle motorlu taşıtlardan kaynaklanan kirlilik türlerinin, trafik yoğunluğunun ve maliyetlerin azaltılmasına önemli katkı sağlayarak yaşanabilir bir çevrenin arka planını hazırlamaktadır. Bingöl kent merkezini ikiye ayıran Çapakçur Vadisi, kentin en önemli doğal koridorudur. Günümüzde kırsal yaşamın kısmen kentsel alan içerisinde devam ettiği vadi, aynı zamanda kent merkezindeki en eski yerleşim alanlarından biridir. Bu nedenle vadiye yer alan Eski Saray Caddesi Bingöl'ün en eski caddelerinden biridir. Sokak kenarlarında kırsal yaşamın bir nebze de olsa devam ettiği konutların yanı sıra düğün salonları, eğlence parkları ve Bingöl Üniversitesi Tarımsal Üretim Merkezi gibi çeşitli tesisler bulunmaktadır. Doğal, kültürel ve konumsal özellikleri nedeniyle yaya öncelikli kullanım açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Bu potansiyelin artırılması amacıyla 8 uzman katılımcı ile mevcut durumun belirlenmesi amacıyla SWOT analizi yapılmıştır. Analiz sonucunda alanın doğal, kültürel ve konumsal özelliklerinin güçlü ve zayıf yönleri; mevcut yapılaşma, sosyo-demografik yapı ve yapımına başlanan Millet Bahçesi'nin sunduğu fırsatlar ve tehditler ortaya konmuştur. Bu çalışmada, bir kentsel alanın ortasında kırsal yaşamın korunması ve geliştirilmesi, motorlu taşıt baskısının neden olduğu olumsuzlukların önlenmesi ve ortadan kaldırılmasına yönelik ortaya konulacak stratejilerin belirlenmesi amacıyla mevcut durumun uzmanlar tarafından değerlendirilmesi amaçlanmıştır.

Atf Künyesi: Yurtcan M., Meral A. ve Kurdoğlu B. Ç. (2024). *Yaya Kullanımını Destekleyen Stratejilerin Geliştirilmesine Yönelik Bir Durum Değerlendirme Çalışması: Bingöl Çapakçur Vadisi, Eski Saray Caddesi*. *Bozok Tarım ve Doğa Bilimleri Dergisi*, 3(1), 16-26. **How To Cite:** Yurtcan M., Meral A. ve Kurdoğlu B. Ç. (2024). *A Situation Assessment Study for the Development of Strategies That Support Pedestrian Use: Bingöl Çapakçur Valley, Eski Saray Street*, *Bozok Journal of Agriculture and Natural Sciences*, 3(1), 16-26.

A Situation Assessment Study for the Development of Strategies That Support Pedestrian Use: Bingöl Çapakçur Valley, Eski Saray Street

Article Info

Received: 12.12.2023

Accepted: 28.06.2024

DOI: 10.59128/bojans.1402932

Keywords

SWOT analysis

Pedestrian priority arrangement

Bingöl

Çapakçur Valley

Abstract: Pedestrianism is one of the most basic and most sustainable transportation form. Pedestrian priority transportation planning prepares the background for a livable environment by making a significant contribution to reducing pollution types, traffic density and costs, especially from motor vehicles. Çapakçur Valley, which divides Bingöl city center into two, is the most important natural corridor of the city. The valley, where rural life continues partially within the urban area today, is also one of the oldest residential areas in the city center. Therefore, Eski Saray Street, located in the valley, is one of the oldest streets in Bingöl. In addition to the residences where rural life somewhat continues on the streetside, there are various facilities such as wedding halls, amusement parks and Bingöl University Agricultural Production Center. It has significant potential for pedestrian priority use due to its natural, cultural and locational features. In order to increase this potential, a SWOT analysis was carried out with 8 expert participants to determine the current situation. As a result of the analysis, the strengths and weaknesses of the natural, cultural and locational features of the area; The opportunities and threats that the current construction, socio-demographic structure and the National Garden, that construction has started, have been revealed. In this study, it is aimed to evaluate the current situation by experts in order to determine the strategies to be put forward to protect and develop rural life in the middle of an urban area and to prevent and eliminate the negativities caused by motor vehicle pressure.

1. Giriş

Yürümenin insanoğlu tarafından bir hareket biçimi olarak kullanılması, bir milyon yıldan çok daha uzun zaman öncesine dayanmaktadır (Napier, 1967). Dolayısıyla yayalık en eski ulaşım biçimi olarak gösterilebilir. Dünya üzerinde bulunan tüm toplumların kullandığı en yaygın ulaşım biçimi olarak yayalık, gerçekleştirilen tüm seyahatleri başlatır ve bitirir (WHO, 2013). İnsan için en doğal ve basit hareket şekli olan yürümek, hemen her yolculuğun bileşenlerinden biridir (Olszewski, 2007). Günümüzün mekanikleşmiş toplumunda dahi yürümek, kentlerin içindeki hareketin temel aracıdır. Kentsel ortamı oluşturan tüm ticari ve kültürel faaliyetlerde gerekli yüz yüze etkileşimi sağlamanın yegâne biçimidir (Fruin, 1971). Buna rağmen, muhtemelen herhangi bir araç ya da teknolojik alt yapı gerektirmeksizin yapılabiliyor olmasından kaynaklı, zaman zaman ihmal edilen bir ulaşım aracıdır (Fruin, 1971; Olszewski, 2007).

Tarihi kentlerin ulaşım düzenlemeleri yayaya öncelik verir niteliktedir (Gehl, 2020; Kuntay, 1994). Buna karşın toplu taşımanın ortaya çıkmasıyla başlayan motorizasyon sürecinde yürüme eğilimi dünya çapında bir düşüş göstermiş, özel araçların kullanımı yaygınlaşmıştır (Olszewski, 2007). Otomobil kullanımının artması, kentlerde sosyal, çevresel ve ekonomik sorunlar doğurmuştur (Newman ve Kenworthy, 2007). Hacmi artan yollar trafiğin hacmini de arttırmıştır (Speck, 2013). Dolayısıyla kentlerde otomobilin doğurduğu sorunların da hacminde bir artış olduğu söylenebilir.

Motorlu taşıtlar, altyapı gereksinimleriyle peyzajda değişimler yaratırlar (Freund ve Martin, 1996). Bir yol ağı yatay doğallığı bozarak peyzajın mekânsal desenini değiştirir (Forman 1998). Karayollarının yarattığı etkinin kümülatif olarak araçlarınkinden daha fazla olduğu (Forman ve Hersperger, 1996) ve en büyük ekolojik etkinin mekânsal dönüşüm sürecinin daha başlarında meydana geldiği saptanmıştır (Forman, 1995).

Trombulak ve Frissel'e göre (2000) karayolları karasal ve sucul ekosistemler üzerinde 7 ana etkiye sahiptir;

1. Yol yapımından kaynaklanan ölümlerin artması (yol yapımı sırasında popülasyonların parçalanması),
2. Taşıtlarla yapılan çarpışmalardan kaynaklı ölümlerin artması (yolun ayırdığı habitatlar arasındaki geçiş sırasında yaşanan çarpışmalar),
3. Hayvanlarda davranış değişikliği (hayvanların insan aktiviteleri nedeniyle yoldan kaçınması),
4. Fiziksel çevrenin değişmesi (toprak yoğunluğu, yüzey su akışı, toprak su içeriği, sıcaklık, ışık, akıntı düzeni, toz, tortulaşma gibi özelliklerdeki değişim),
5. Kimyasal çevrenin değişmesi (ortama ağır metaller, tuz, ozon besin maddesi ve organik moleküllerin katılması),
6. Egzotik türlerin gelişmesi (yerli türlerin bozulması ve istilacı türlerin yayılması),
7. Habitatların insanlar tarafından değiştirilmesi (insan faaliyetlerinin desteklenmesi sonucu habitat parçalanması).

Karayollarının çok sayıdaki ekolojik etkilerini ortaya koyan geniş kapsamlı bakış, aynı zamanda bu etkilerin yarattığı sonuçların da tamamen hafifletilmesinin veya iyileştirilmesinin tam anlamıyla mümkün olmadığını ortaya koymaktadır (Trombulak ve Frissel, 2000).

Karayollarının neden olduğu baskıları azaltmaya yardımcı olan bazı kavramlar aşağıdaki gibi sıralanabilir;

1. Yeşil yollar: European Greenways Association, 2000 yılında Lille Deklarasyonu'nda yeşilyolları "Hem çevre kalitesini hem de çevredeki yaşam kalitesini artıran, bütünlük bir şekilde geliştirilen, yalnızca motorsuz yolculuklara ayrılmış iletişim yollarıdır." (European Greenways Association, 2000) şeklinde tanımlamıştır. Yeşil yollar; işe gidip gelme, rekreasyon, turizm, fiziksel aktivite birçok farklı kullanım amacıyla; bisikletçiler, yayalar ve patenciler gibi birçok farklı kullanıcıya sahip izlerdir (Senes ve ark., 2017). Özellikle kentsel alanlarda aktif ulaşım biçimlerini ve rekreasyonel faaliyetlerin yapıldığı çizgisel özellikli kamusal park alanlarıdır (Horte ve Eisenman, 2020). Little'ye (1995) göre yeşil yollar rekreasyon fırsatları sunmanın yanı sıra koruma işlevi de yüklenen sürdürülebilir yeşil alan sistemleridir.

2. Karayolları peyzaj onarımı ve koruma çalışmaları: Yol yapımı bulunduğu yerdeki doğanın bozulmasına sebep olur ve kullanıma açılan yol peyzajda, kazı-dolgu alanlarının yarattığı görsel; stabilizasyon sorunlarının yarattığı yapısal; kirlilik ve tuzlamadan kaynaklanan çevresel problemlere neden olur. Karayollarında yapılan peyzaj onarımı, bu problemlere çözüm arayan peyzaj çalışmalarıdır (Köseoğlu, 1980'den aktaran Altınçekiç ve Altınçekiç, 1999). Yol kenarı bitkilendirmesinde doğal türlerin seçimi (Altınçekiç ve Altınçekiç, 1999), erozyon kontrolü (Akalan, 1979), ağ oluşturulan yollardan bazılarının kullanımdan düşürülmesi sonucunda motorlu araç kullanımının ortadan kaldırılması (Forman 1995), yolun dışında kalan peyzajın doğal haliyle korunması (Trombulak ve Frissel, 2000), yaban hayatı hareketliliğini sağlayan peyzaj birleştiricileri, alt ve üst geçitlerin yapılması (Forman ve Hersperger, 1996) gibi çalışmalar karayollarında yapılan peyzaj onarımı ve doğa koruma çalışmalarına örnek teşkil edebilir.

3. Yaya odaklı tasarım ve planlama (yürünebilirlik ve yayalaştırma);

a. Yürünebilirlik: Daha kabul edilebilir bir çaba ve süreyle, yaya için konforu ve güvenliği sağlanmış ağlarla hedefe bağlayan yapı çevrenin, görsel çekicilik sunarak yürümeyi destekleme ve teşvik etme derecesidir (Southworth, 2005).

b. Yayalaştırma: "Kent yollarından bir bölümünün, yalnız yürünebilen yerler durumuna getirilmesi ya da tasarımlarla yürümeye ve yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması işlemi" şeklinde tanımlamıştır (Keleş'ten aktaran Kırmızı ve ark., 2012).

4. Yeşil ulaşım altyapısı: Yürümek veya bisiklete binmek gibi aktif ulaşım biçimlerinin yanı sıra tren ya da otobüs gibi çevreye daha duyarlı ulaşım modlarına yer verilmektedir. Otomobilin tamamen yollardan elimine edilmesinin mümkün olmadığı durumlarda dahi yeşil ulaşım altyapısı kurulması için;

a. Elektrikli araçların desteklenmesi,

b. Yeşil karayolları (geçirgen zemin, geri dönüştürülmüş malzemeler, doğal türlerin korunması vb. özelliklere sahip),

c. Yaya köprüleri inşası,

d. Sürdürülebilir malzeme kullanımı,

e. Geçmişte çeşitli amaçlarla kullanılan yolları sürdürülebilir şekilde yeniden işlevlendirmek,

f. Yeşil yollar,

g. Bisiklet dostu topluluklar,

h. Otobüslere ayrılmış şeritler oluşturmak,

i. Metroya yatırım yapılması,

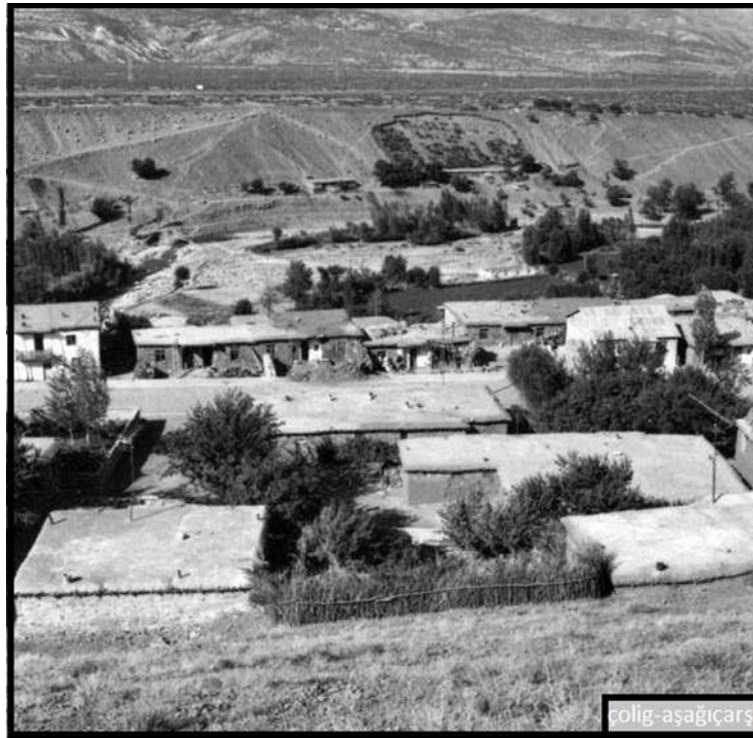
j. Akıllı büyümenin sağlanması gibi seçenekler mevcuttur (Warren, 1970).

Ortaya atılan kavramların hepsinde yaya ulaşımı, ortak bir özellik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu araştırmanın amacı, Bingöl kent merkezini ikiye bölen Çapakçur Vadisi içerisinde yer alan Eski Saray Caddesi'nde, yaya kullanımlarının desteklenmesine yönelik mevcut durumun analizini yapmaktır.

2. Materyal ve Yöntem

2.1. Materyal

Çalışma alanı olarak seçilen Eski Saray Caddesi, Bingöl il merkezinin eski yerleşim yeri olan ve Aşağı Çarşı (Şekil 1) olarak bilinen mevkii boyunca uzanmaktadır. Yaklaşık 3 km uzunluğunda olan cadde, Bingöl kent merkezini ikiye bölen Çapakçur Vadisi içinde bulunmaktadır.



Şekil 1. 1940'lı yıllarda Bingöl Aşağı Çarşı (Sabah, 2017).

Bingöl Eski Saray Caddesi'nin bulunduğu Çapakçur Vadisi'nin kenti sınırlandırması ve taşkınların yarattığı sorunlar nedeniyle kent merkezi 1945'te günümüzde Bahçelievler ve İnönü mahallelerinin bulunduğu düzlüğe taşınmıştır (Kavut ve Sümer, 2021). Kentleşmenin vadi dışında devam etmesinden dolayı, vadi içindeki yaşamın nispeten kırsal nitelikli kaldığı söylenebilir. Kuzey Anadolu Fay Bölgesi ile Doğu Anadolu Fay Bölgesi'nin kesişme noktasında yer alması Bingöl'ü bölgenin en önemli deprem kenti haline getirmiştir (Sezer, 2008). "... Çapakçur Nehri Bingöl'ün eski alüvyonlarını kazarak kendisine bir

vadi oluşturmuştur ve bu vadinin oluşumunun daha doğrusu genişlemesinin en önemli sebeplerinden birisi de Bingöl'ü kuzey ve güney parça olmak üzere iki ayrı bloğa ayıran normal bileşenli fayların bu bölgede çalışıyor olmasıdır. Dolayısıyla Çapakçur Vadisi'nin hem nehir tarafından kazılması hem de faylar tarafından genişletilmesi nedeniyle Bingöl'ün eski alüvyonları olan kaba taneli tutturulmamış çökeller, vadi kenarlarında eğim yönünde hareket etme durumundadırlar. Bu yüzden çok ciddi kaya düşmesi ve çok ciddi heyelan riski taşır Çapakçur Vadisi. Bu kaya düşmesi ve heyelanlar, Bingöl çevresinde sıkça olan depremlerle tetikleneceği gibi bitki örtüsünün eksikliği nedeniyle de zaman zaman mevsimsel olarak kaya bloklarının yer çekilme etkisiyle aşağı yönlü hareketiyle olabilir. Dolayısıyla Çapakçur Vadisi bildiğimiz anlamda konut yerleşimine veya büyük yapıların yapılmasına çok uygun görünmemektedir..." (Akbaş, 2023). Bu durumun da etkisiyle vadi içinde çok katlı yapılaşmaya izin verilmemektedir. Bu nedenle vadinin içerisinde kısıtlı sayıda tek konut ve sosyal donatılar yer almaktadır. Yanı sıra Bingöl Millet Bahçesi'nin vadi içinde yapımı devam etmektedir. Dolayısıyla araç trafiğinin azlığı ve yapımı devam eden Millet Bahçesi, alan seçiminde etkili olan başlıca etmenlerdir. Çalışma alanında yer alan sosyal donatılar ve ulaşım ağı Şekil 2'de verilmiştir. Çalışma alanına konu olan Eski Saray Caddesi kırmızı çizgi ile ifade edilmiştir. Şekil 2'deki görsel incelendiğinde Çapakçur Vadisi'nin Bingöl kent merkezini hem bölücü hem de bağlayıcı özellikte olduğu görülebilmektedir. Vadiye farklı noktalardan sağlanan giriş noktalarına ait görseller Şekil 3'te verilmiştir.



Şekil 2. Çalışma alanı mevcut kullanım durumu ve ulaşım ağı haritası



Şekil 3. (a) Kültür Mah. girişi, (b) A. Bazancir Köprüsü girişi, (c) Çarşı girişi, (d) Çapakçur yaya köprüsü

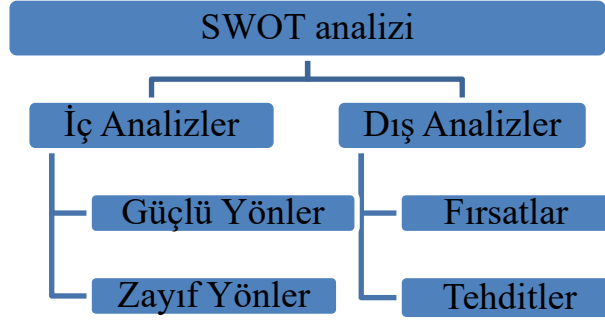
Araştırma alanı sınırları içerisinde alan Bingöl Merkez ilçesi 1961-2019 arası meteoroloji verilerine bakıldığında, ortalama sıcaklığın $12,1\text{ }^{\circ}\text{C}$, ortalama yağışlı gün sayısının 109,7 gün, ortalama yağışın ise 949,1 mm olduğu görülmektedir (MGM, 2023). Yıl içerisinde en yüksek sıcaklık Temmuz-Ağustos ($34,5\text{ }^{\circ}\text{C}/34,7\text{ }^{\circ}\text{C}$) aylarında görülürken, en düşük sıcaklık Ocak-Şubat aylarında ($-5,9\text{ }^{\circ}\text{C}/-5,0\text{ }^{\circ}\text{C}$), en yüksek yağış miktarı Aralık-Ocak aylarında (136,8 mm/138,7 mm), en yüksek nem yine Aralık-Ocak aylarında (%73,2/%72,1) görülmektedir (Meral, 2021).

2.3. Yöntem

Alanın yaya kullanımlarının desteklenmesine yönelik stratejilerin belirlenmesi amacıyla mevcut durumu tahlil etme sürecinde 8 uzman ile GZFT (SWOT) analizi kullanılmıştır. Uzmanlar; peyzaj mimarlığı, mimarlık ve inşaat mühendisliği alanlarından seçilmiştir. Katılımcılar hazırlanan SWOT matrisini, alandaki yaya kullanımlarının desteklenmesine yönelik stratejilerin geliştirilmesi amacı doğrultusunda doldurmuşlardır.

SWOT analizi stratejik bir plan geliştirilmesi aşamasında, sorunların tanımlanması ve çözüm üretilmesi aşamalarında, sayısal verilerin yeterli olmadığı, bilgilerin kişilerin hafızalarında olduğu koşullarda kullanılabilir (Meriç ve Bozkurt, 2017; Vural ve ark., 2019). SWOT analizi, stratejik planlama sürecinde hem bir yön bulma tarzı hem de bir analiz tekniği olarak planlara düşünme modeli oluşturmaktadır. Bu model hem bilgilerin toplanması hem de yorumlanması sırasında gündemi sınırlamakta ve kararların dayandırılacağı temelleri belirlemektedir. SWOT analizi, planlama sırasında ve sonrasında alınacak stratejik kararlar için, oldukça önemli bir altyapı niteliği taşımaktadır (Dinçer, 2002).

SWOT analizi 4 temel kombinasyona dayanmaktadır. Planlanacak konu veya alan bu dört perspektiften tartışılır. Bu dört perspektif güçlü yönler, zayıf yönler, fırsatlar ve tehditlerden oluşmaktadır (Şekil 4). SWOT analizi tipik olarak 2x2'lik bir tablo veya matris şeklinde düzenlenir. İç destekçiler güçlü yönler olarak sınıflandırılır ve iç engelleyiciler zayıf yönler olarak tanımlanır. Dışsal güçlendiriciler fırsat olarak etiketlenirken, dışsal engelleyiciler tehdit olarak sınıflandırılır (Leigh, 2009).



Şekil 4. SWOT Analizi Perspektifi

Bu araştırmada Çapakçur Vadisi Eski Saray Caddesi'ndeki mevcut tesislerin yaya kullanımı açısından değerlendirilmesine ve yönetim modelinin hazırlanması sırasında göz ardı edilen hataların görülüp düzeltilmesine olanak sağlayan bir araç olarak SWOT analizi kullanılmıştır.

3. Bulgular ve Tartışma

SWOT analizi matrisini dolduran uzman katılımcıların cevapları karşılaştırılarak ortak ifadeler oluşturulmuştur. Alanın güçlü ve zayıf yönleri 4 özellik altında toplanmıştır. Alandaki fırsatlar ve tehditler uzmanların verdiği cevaplardan oluşturulan ifadelerle gösterilmiştir. SWOT analizi bulguları Tablo 1'de yer almaktadır.

Tablo 1. SWOT analizi bulguları

GÜÇLÜ YÖNLER	ZAYIF YÖNLER
<ul style="list-style-type: none"> • Doğal Özellikler; flora ve fauna, su ögesi (akarsuya yakınlık), kırsal peyzaj varlığı (vadi peyzajı); • Kültürel Özellikler; İsfahan Bey Camii (kent merkezindeki tarihi tek camii), ve kırsal nitelikli konutların varlığı, eski kent merkezinde olması ve kent belleğindeki yeri, tarihi kentsel koridorun izini taşıması; • Konumsal Özellikler; Bingöl merkeze yakın olması, Genç, Cumhuriyet, Vali Konağı ve Milli Park caddeleri gibi önemli caddelere bağlantısının olması, çarşı ve üniversite bağlantısını sağlayan en yakın güzergâha sahip olması; • Mekânsal Özellikler; rekreasyonel ve tarımsal aktivitelerin ve yatırımların yapılması, cadde üzerindeki parsellerin bahçe özelliği taşıması, trafik ve yapı yoğunluğunun düşük olması. 	<ul style="list-style-type: none"> • Doğal Özellikler; taşkın, deprem ve heyelan riski taşıması, biyoklimatik konforun düşünülmemesi, yol kenarı bitkilendirmesinin yetersiz olması; • Kültürel Özellikler; halkın değişime direnç göstermesi, yerel yönetimlerin ekonomik ve teknik yetersizliği, paydaşlar arasındaki iletişimin eksik olması; • Konumsal Özellikler; kent merkezinden düşük kotta bulunması, • Mekânsal Özellikler; erişilebilirliğin kötü olması, yaya için tesis, donatı ve yürümeyi teşvik edici çekici unsurların yetersiz olması, rekreasyonel imkanların yetersizliği, yüzey kaplama malzemelerinin konforsuz ve çirkin olması, düğün başlangıç bitişlerindeki araç trafiği yoğunluğu, aydınlatma ve güvenlik noksanlığı, altyapı eksikliği.
FIRSATLAR	TEHDİTLER
<ul style="list-style-type: none"> • Kentsel yeşil altyapı, yeşil yol ve yaya koridoru imkânı sunması, • Rekreasyon, turizm, ticaret, istihdam ve eğitim fırsatları sunması, • Kentin iki tarafını ilişkilendirme potansiyeli taşıması, 	<ul style="list-style-type: none"> • Dere ıslahının ekolojik koşullar gözetilmeden yapılmaması sonucu sel ve baskın tehdidi, • Deprem esnasında heyelan riski ve vadi kenarındaki yapıların yıkılma riski, • Deprem sonrasında trafiğin sıkışması,

- Toplumsal etkileşimi artırma ve araç kullanımını azaltma potansiyeli barındırması,
- Vadi içinde Millet Bahçesi yapılması ve kullanıcı sayısının artması,
- Yeşil alanların, geçirimli zeminlerin korunması ve artırılması,
- Deprem sonrasında acil servis araçlarının geçebilmesi için servis koridoru imkânı sağlaması,
- Yüksek yapı olmadığı için daha kolay kamulaştırma imkânı olması.
- Yolun iyileştirilmesi sırasında çevreye zarar verilmesi,
- Yayanın hâkim olduğu bir planlama şeklinin yöre halkı tarafından benimsenememesi ve itirazlar,
- Doğal ve kültürel değerlerin zarar görmesi,
- Millet Bahçesi ile alandaki araç trafiğinin, egzotik bitkilerin ve geçirimsiz zeminin artması, kırsal niteliğin bozulması,
- Bakım ve denetim hizmetlerinin sağlıklı yapılamaması sonucu vandalizm tehdidi,
- Bütün/çoğu tasarrufun özel işletmelere bırakılması ve kamusal niteliğin azalması.

SWOT analizin bulguları değerlendirildiği zaman çalışma alanının doğal, kültürel, konumsal ve mekânsal özellikleri güçlü yönler meydana getirebildiği gibi zayıf yönler de doğurabilmektedir. Çalışma alanını doğal bir oluşum içinde yer alması kırsal peyzaj değerini artırır nitelikte gibi görünmektedir. Eski kent merkezi olması ise kültürel peyzaja katkı sunmaktadır (Şekil 5).



Şekil 5. (a) Çapakçur Vadisi'nden bir görünüm, (b) İsfahan Bey Camii, (c) Geleneksel tipte yapılmış bir yapı örneği

Caddenin bağlayıcı, tesis ve yeşil alan özellikleri mevcut kullanım alışkanlıklarını da etkilemektedir. Üniversitenin bulunduğu bölge ile 1945'ten sonra vadi dışına taşınan Merkez'e bağlayıcı koridorlar barındırmaktadır. Fakat aradaki kot farkı erişilebilirliği zorlaştırmaktadır. Alanda kullanılan döşeme malzemesinde yer yer görülen bozulmalar, negatif görsel ve işlevsel etki yaratmaktadır (Şekil 6).



Şekil 6. (a) Çapakçur Vadisi'nden Karşıyaka'ya çıkış, (b) Döşeme malzemelerindeki bozulmalar, (c) Eski Saray Caddesi'nden Merkez'e çıkış

Caddenin Çapakçur Vadisi içinde yer alması hem yeşil yol olanağı sunma açısından hem de rekreasyon, turizm ve bunlara dayalı eğitim ve istihdamı artıracağı görüşünü güçlendirmektedir. Chang ve arkadaşlarına (2020) göre kentsel yeşil yollar, sakinlerin doğaya bağlılığını güçlendirmekte ve rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılamaktadır. Arslan ve arkadaşlarına (2005) göre yeşil yollar, insanı ve kenti kırsala bağlayan yeşil sistemlerdir.

Acil servis araçlarının geçişine izin verecek şekilde düzenlenen yeşil yollar potansiyel riskleri tamamen ortadan kaldırmaya da onlara karşı korumaya yardımcı olarak acil durum risk planlamasına katkı sağlar (City of Collage Station, 2010). Eski Saray Caddesi kentin önemli arterlerine ulaştıran bir koridor olarak deprem sonrasında acil servis araçları için bir kanal vazifesi görebilecek niteliktedir. Fakat sunduğu bu fırsatın kullanılabilmesi için heyelan, kaya düşmesi ve vadi kenarındaki yapıların (Şekil 7) vadinin içine yıkılması gibi risklerin giderilmesi gerekmektedir.



Şekil 7. Vadinin güneyindeki yapılaşmalar

Günümüzde Millet Bahçeleri kapalı alan rekreasyonu üstünlüğünü kırıp, kentlerdeki açık yeşil alanların artırılması amacıyla ortaya konmuştur (Birol ve Aydın, 2019). Çapakçur Vadisi içinde yapılan Bingöl Millet Bahçesi'nin (Şekil 8) kent sakinlerini cezbederek mekânın kullanıcı sayısını arttıracığı yönündeki değerlendirmelerin yanı sıra koridorun taşkın alanı olması, alana motorlu taşıtla ulaşım talebinin artması ve bu süreçte doğal türlerin azalıp egzotik türlerin artması potansiyel tehditler gibi görünmektedir.



Şekil 8. Millet Bahçesi inşaatından kesitler

4. Sonuç

Eski Saray Caddesi'nin tarihi özelliği, yaya kullanımını teşvik edici bir özellik olarak görülmekte ama bu özelliğin aynı zamanda tehdit altında olduğu düşünülmektedir. Konumsal olarak önemli bölgeleri bağlayıcı niteliği sayesinde yaya kullanımlarını teşvik edici durumdadır. Fakat erişilebilirlik, güvenlik, tesis ve donatı eksikleri gibi nedenler zafiyet oluşturmaktadır. Deprem esnasında oluşabilecek heyelan ve aşırı yağışın neden olabileceği sel riskinin, kullanıcı için tehdit unsuru oluşturabileceği görülmektedir. Cadde, vadinin içinde yer alması nedeniyle yeşil alt yapı imkânı sunmakta, rekreasyonel kullanıma fırsat tanımaktadır. Millet Bahçesi, yaya kullanıcı sayısının arttırma ile birlikte egzotik bitkileri ve araç baskısını arttırma potansiyeli taşımaktadır. Dolayısıyla kentsel alanlar içinde yer alan vadi gibi oluşumların daha kırılgan yapıda olduğu söylenebilir. Çünkü barındırdığı fırsatların, pragmatik yaklaşımlarla kullanılması aynı zamanda maruz kalabileceği tehlikeleri de doğurabilmektedir. Bu koridorda yapılabilecek yaya odaklı değişimlerin, kent sakinleri tarafından benimsenememesi ihtimaline karşın toplumsal etkileşimi güçlendireceği düşünülmektedir. Yerel yönetimlerin ekonomik, teknik ve bilimsel açıdan yetersiz kalması ihtimali, alanın yaya öncelikli kullanımını güçleştirebilme ihtimalini arttırmaktadır.

Bu araştırma, Eski Saray Caddesi üzerinde yaya kullanımını destekleyen tasarım ve planlama çalışmalarına yönelik uzman değerlendirmelerini içeren bir ön çalışma niteliği taşımaktadır. Bundan

sonraki süreçte araştırma alanı üzerinde yapılabilecek yayalaştırma, yürünebilir koridor ve kentsel yeşil yol planlamaları gibi çalışmalar için temel bir başlangıç olarak değerlendirilebilir.

Teşekkür

Bu araştırma, 05-06 Ekim 2023'te Girne-Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde düzenlenen "IV-International Rural Areas and Ecology Congress Within the Framework of Sustainable Development (RUDESU2023)" isimli kongrede sözlü olarak sunulmuştur. Çalışmanın özeti bildiriler kitabının 86. sayfasında yer almaktadır.

Kaynaklar

- Akalan, İ. (1979). Karayollarında Kenar Erozyonu Kontrolü, Peyzaj Mimarlığı ve Karayolları, Özel Sayı, 49-51. https://www.peyzaj.org.tr/resimler/ekler/8ef607e65a50cec_ek.pdf
- Altınçekiç Çınar, S. ve Altınçekiç, H. (1999). Karayolları Peyzaj Düzenleme Çalışmalarında Bitkilendirme Esasları. *Journal of the Faculty of Forestry Istanbul University*, 49(1-2-3-4), 99-104. <https://dergipark.org.tr/pub/jffiu/issue/18720/197420>
- Akbayram, K. (2023). Personal Interview, (4 Oct. 2023).
- Arslan, M., Barış, E., Erdoğan, E., ve Dilaver, Z. (2005). Korunan Alanlarda Yeşil Yol Planlama Örnekleri, Korunan Doğal Alanlar Sempozyumu, 8-10 Eylül 2005, SDÜ, Isparta, (209-217).
- Biröl, S. Ş. ve Aydın, E. (2019). Açık Alan Rekreasyonunda Kent Merkezlerine Yenilikçi Bir Yaklaşım: Millet Bahçeleri. *Journal of International Social Research*, 12(66), DOI: 10.17719/jisr.2019.3600
- Chang, P.-J., Tsou, C.-W., and Li, Y.-S. (2020). Urban-greenway factors' influence on older adults' psychological well-being: A case study of Taichung, Taiwan. *Urban Forestry & Urban Greening*, 49, 126606. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2020.126606>
- City of Collage Station. (2010). Bicycle, Pedestrian, and Greenways Master Plan. Retrieved from https://cdns5-hosted.civiclive.com/UserFiles/Servers/Server_12410832/File/Departments/PDS/PLAN/11Chapter6SystemManagement.pdf
- Dinçer, Ö. (1992). Stratejik yönetim ve işletme politikası. Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.
- European Greenways Association. (2000). European Greenways Association. Retrieved from: <https://www.aevvegwa.org/greenways/>
- Forman, R. T. T. (1995). Some general principles of landscape and regional ecology. *In Landscape Ecology*, 10(3), 133-142. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-1-4614-5755-8_11
- Forman, R. T. T. and Hersperger, A. M. (1996). Road ecology and road density in different landscapes, with international planning and mitigation solutions.
- Forman, R. T. T. and Alexander, L. E. (1998). Roads and their major ecological effects. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 29, 207-231. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev.ecolsys.29.1.207>
- Freund, P. and Martin, G. (1996). Otomobilin Ekolojisi (1 Baskı). İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Fruin, J. (1971). Pedestrian planning and design, Metropolitan association of urban design and environmental planners. Inc., New York.
- Gehl, J. (2020). İnsan için kentler. Koç Üniversitesi.
- Horte, O. S. and Eisenman, T. S. (2020). Urban greenways: A systematic review and typology. *Land*, 9(2), 40. DOI: <https://doi.org/10.3390/land9020040>
- Kavut, S. ve Sümer Çakır, G. (2021). Kentleşme Sürecinin Bingöl'de Mahalle Üzerindeki Etkileri: Yeşilyurt ve Şehit Mustafa Gündoğdu Mahalleleri Üzerine İnceleme. *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 6(12), 49-77. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/vanyyuiibfd/issue/65929/1005084>
- Kırmızı, Z., Kolağasıoğlu, M. Ş., ve Çalışkan, F. T. (2012). Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğü: Dictionary of Urban Transport Terms. Cinius Yayınları.
- Kuntay, O. (1994). Yaya Mekanı. Ayıntap Yayıncılık, Ankara.
- Leigh, D. (2009). SWOT Analysis, Handbook of Improving Performance in the Workplace: Volumes 1-3, John Wiley & Sons, Inc., 115-140.
- Little, C. E. (1995). Greenways for America. Johns Hopkins University Press. Retrieved from <https://books.google.com.tr/books?id=qhPzEmNKE8EC>
- Meral, A. (2021). Peyzaj Karakterleri Çalışmalarının Entegre Havza Yönetim Modellerinde değerlendirilmesi; Bingöl Çapakçur, Yeşilköy, Yamaç Mikrohavzaları Örneği. (PHD). Düzce Üniversitesi, Düzce.

- Meriç, S. ve Bozkurt, Ö. (2017). Van Gölü'nün rekreasyonel turizm potansiyelinin SWOT analizi ile değerlendirilmesi. *Uluslararası Kültürel ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 3(1), 154–167. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/intjcss/issue/30960/337228>
- MGM. (2023). İllerimize Ait Genel İstatistik Verileri. Retrieved from <https://www.mgm.gov.tr/veridegerlendirme/il-ve-ilceler-istatistik.aspx?k=A&m=BINGOL>
- Napier, J. (1967). The antiquity of human walking. *Scientific American*, 216(4), 56-67. DOI: 10.1038/scientificamerican0467-56
- Newman, P. ve Kenworthy, J. (2007). Kent Ulaşımını Yeşillendirmek, Dünyanın Durumu 2007 (R. Mansur & I. Demirakın, Eds.). İstanbul: Tema Vakfı Yayınları.
- Olszewski, P. (2007). Walking as a mode of transport-a planning and policy perspective. *Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej. Budownictwo*.
- Sabah. (2017). Eski Bingöl Fotoğrafları. Retrieved October 10, 2023, from Sabah Gazetesi website: <https://www.sabah.com.tr/galeri/turkiye/eski-bingol/11>
- Senes, G., Rovelli, R., Bertoni, D., Arata, L., Fumagalli, N., and Toccolini, A. (2017). Factors influencing greenways use: Definition of a method for estimation in the Italian context. *Journal of Transport Geography*, 65, 175-187. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.10.014>
- Sezer, L. İ. (2008). Karlıova (Bingöl) Yöresinin Depremselliği. *Ege Coğrafya Dergisi*, 17(1–2), 35-50. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ecd/issue/4875/66912>
- Southworth, M. (2005). Designing the walkable city. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246-257. DOI: [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-9488(2005)131:4(246))
- Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. North Point Press, A Division of Farrar, Straus and Giroux, New York.
- Trombulak, S. C. and Frissell, C. A. (2000). Review of ecological effects of roads on terrestrial and aquatic communities. *Conservation Biology*, 14(1), 18-30, DOI: <https://doi.org/10.1046/j.1523-1739.2000.99084.x>
- Vural Arslan, T., Durak, S., Dizdar Gebesce, F., and Balcık, B. (2018). Assessment of factors influencing walkability in shopping streets of tourism cities: case of Bursa, Turkey. *International Journal of Tourism Cities*, 4(3), 330-341. <https://doi.org/10.1108/IJTC-11-2017-0071>
- Vural, H., Meral, A., ve Doğan, S. Ş. (2019). Üniversite Kampüs Peyzaj Planlaması Üzerine Kullanıcı Değerlendirmesi: Bingöl Üniversitesi Örneği. *Türk Tarım ve Doğa Bilimleri Dergisi*, 6(1), 106-117. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/turkjans/issue/42713/515363>
- Warren, C. (1970, January 1). 10 Ideas for a Green Transportation Infrastructure. HowStuffWorks. Retrieved from <https://science.howstuffworks.com/environmental/green-science/10-ideas-green-transportation.htm>
- WHO. (2023). Pedestrian Safety, A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners. Retrieved from http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/79753/9789241505352_eng.pdf;jsessionid=071261AA91DB2DA02612EDB711902DE2?sequence=1