



## Yayalaştırılmış sokaklarda kalite kriterleri bağlamında kullanıcı değerlendirmesi – Siirt Güres Caddesi örneği

Esra ŞIRKI<sup>1, \*</sup>, Nurbanu ÖZKARTAL<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Siirt Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Tasarım Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Siirt, Türkiye

<sup>2</sup> Siirt Üniversitesi, Tasarım Meslek Yüksekokulu, Bilgisayar Teknolojileri Bölümü, Siirt, Türkiye

### MAKALE BİLGİSİ

#### Makale Tarihleri:

Geliş tarihi  
10.05.2024  
Kabul tarihi  
14.06.2024  
Yayın tarihi  
30.06.2024

#### Anahtar Kelimeler:

Yayalaştırılmış Sokak  
Kullanıcı Değerlendirmesi  
Kalite Kriteri  
Güres Caddesi  
Project for Public Spaces

### ÖZET

Bu çalışma, kent planlaması ve kentleşme süreçlerinde motorlu taşıt trafiğinin yayaların ihtiyaçları ve kamusal mekânlar üzerindeki etkisini araştırmaktadır. Motorlu taşıt trafiğinin artmasıyla birlikte, kent merkezlerindeki trafik yoğunluğunun ve çevre kirliliğinin kamusal mekânların kullanımını olumsuz etkilediği görülmektedir. Bu bağlamda, yayalaştırma stratejileri ve yaya odaklı mekânların oluşturulması gerekliliği vurgulanmaktadır. Araştırmanın kapsamı, Siirt İlinde bulunan Güres Caddesi örneği üzerinden yapılan saha çalışmasıyla belirlenmiştir. Bu çalışma, Güres Caddesi'nin 4 temel kriter olarak belirlenen; erişim ve bağlantılar, konfor ve imaj, kullanım ve faaliyetler ve sosyalleşme bağlamında kullanıcı değerlendirilmesi ve mekânın sunduğu olanakların belirlenmesi üzerine odaklanmaktadır. Yapılan anketler ve saha gözlemleri sonucunda, Güres Caddesi'nin kullanıcılarının en fazla yetersiz bulunduğu alanlar; kullanımlar ve faaliyetler, konfor ve imaj, sosyalleşme, erişim ve bağlantılar olarak belirlenmiştir. Bulgular, caddenin özellikle kapsayıcılık, iklim uygunluk ve sosyal olanaklar açısından yetersiz olduğunu göstermektedir. Sonuç olarak, bu çalışmada, Güres Caddesi'nin kullanıcılarına yönelik yapılan değerlendirme ve analizlerin kentlerdeki yayalaştırılmış sokakların tasarımında ve planlanmasında insan odaklı yaklaşımların benimsenmesine ve kamusal mekanların kullanıcı ihtiyaçlarına daha uygun hale getirilmesine yönelik önemli bir adım olduğu vurgulanmıştır.

## Evaluation of user perceptions in pedestrianized streets in the context of quality criteria: Siirt Güres Street example

### ARTICLE INFO

#### Article history:

Received  
10.05.2024  
Accepted  
14.06.2024  
Published  
28.06.2024

#### Keywords:

Pedestrianized Street  
User Review  
Quality Criteria  
Güres Street  
Project for Public Spaces

### ABSTRACT

This study investigates the impact of motor vehicle traffic on pedestrians' needs and public spaces in urban planning and urbanization processes. With the increase in motor vehicle traffic, it is observed that traffic congestion and environmental pollution in city centers negatively affect the use of public spaces. In this context, the necessity of pedestrianization strategies and the creation of pedestrian-oriented spaces are emphasized. The scope of the research is determined through a field study conducted on Güres Street in Siirt Province. This study focuses on the evaluation of users and the determination of the opportunities offered by the space in terms of four main criteria: access and connections, comfort and image, use and activities, and socialization. Through surveys and field observations, the areas where users find Güres Street most inadequate are identified as uses and activities, comfort and image, socialization, access and connections. The findings indicate that the street is particularly inadequate in terms of inclusiveness, climate suitability, and social opportunities. Consequently, the study highlights that the evaluation and analysis conducted for the users of Güres Street constitute an important step towards adopting human-centered approaches in the design and planning of pedestrianized streets in cities, and making public spaces more suitable for user needs.

ORCID ID: Yazar1: 0000-0001-7914-4821; Yazar2: 0000-0002-6747-6498

\*Sorumlu yazar(lar)/Corresponding author(s): Kezer Yerleşkesi C Blok Kat:2 / Merkez / SİİRT - Kezer Campus C Block Floor:2 / Center / SİİRT

Tel: +90 (484) 212 11 11

Fax: +90 (484) 223 19 98

E-mail: esra.yavic@siirt.edu.tr banuozkartal@hotmail.com

Bu makaleye atıfta bulunmak için/To cite this article: E. Şırkı and N. Özkartal, "Yayalaştırılmış sokaklarda kalite kriterleri bağlamında kullanıcı değerlendirilmesi – Siirt Güres Caddesi örneği", Bozok Journal of Engineering and Architecture, vol. 3, no. 1, pp. 68-83, Jun. 2024.

## 1. GİRİŞ

Teknolojinin hayatımıza kattığı birçok yenilik ve kolaylıklar kadar zararları da karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan birine örnek olarak kentleşme ve kentleşmenin getirdiği zoraki durumlardır. Kentin yerleşim alanlarının merkezden uzaklaşarak gelişmesi ulaşım ile ilgili gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Bu gelişme, kent ve kentli açısından bazı negatif sonuçlara yol açmıştır. Ulaşımın daha kolay olabilmesi için araç kullanımları artmak durumunda kalmış, bu durum doğrudan kentteki ulaşım altyapısında araç trafiğine yönelik iyileştirilme ve güçlendirme çalışmalarının yapılmasına yol açmıştır. Araçların odak noktası olduğu bu çalışmalarda yayalar ikinci plana atıldığı için sıkıştırılmış bir hareket alanı ortaya çıkmıştır.

Kentleşmenin diğer negatif etkileri ile birlikte ulaşım sürecinde bile sıkışmışlık yaşayan yayalar için yayalaştırma kavramı önemli ve gerekli bir hale gelmiştir. Yayalaştırmanın temel amacı, motorlu taşıtlar ile yaya trafiğini ayırmak ve daha kolay hareket edilebilecek sosyal ve kültürel yaşamı zenginleştirebilen yaya mekanlarını oluşturmaktır [1]. Bu mekanlar taşıt trafiğinden tamamen ya da kısmen arındırılarak yayaların taşıtlardan kaynaklanabilecek fiziksel ve psikolojik etkilerden sıyrılmış bir şekilde hareket etmesini sağlamaktadır [2].

Sadece yayanın ya da kentlinin yararına olmayan bu yayalaştırılmış mekanlar, kente de olumlu katkılarda bulunmaktadır. Kentin kalitesinin ve çekim kapasitesinin artmasına olanak sunmaktadır. Bu etkilerle beraber ekonomik faaliyetlerin gelişmesine, hava ve gürültü kirliliğinin azaltılmasına yardımcı olabilmektedir [2].

Güres caddesinin Siirt kentinin merkezi iş alanı (MİA) olarak tanımlanan bölgede yer alması, kentteki tek yayalaştırılmış yol ve kentlinin ortak noktası olması açısından önemli bir çalışma alanı olduğu söylenebilir. Bu çalışmanın amacı, Siirt kent merkezinde yer alan Güres caddesinin kullanıcı görüşleri alınarak elde edilen sonuçlar üzerinden çözüm önerileri getirmektir. Aynı zamanda Siirt kenti gibi küçük ölçekli kentlerde yapılabilecek diğer çalışmalara da örnek olması hedeflenmektedir.

## 2. LİTERATÜR ÖZETİ

Kentliler ve onların günlük yaşam tempoları, kentin süreklilik ve gelişme göstermesi açısından önemli etkenler olarak görülmektedir. Yaya kavramı insanların motorlu taşıtların hayatına girmesinden önce yaygın olarak kullandığı hareket şeklini tanımlamaktadır. Gelişen sanayi ve teknoloji ile birlikte motorlu taşıtların hayatımıza daha çok entegre olmasıyla beraber yaya kavramının pasifleştiği gözlemlenmektedir. Bunun sebebi kentlerde motorlu taşıt trafiğinin artması ve motorlu taşıtların daha rahat hareket edebilmesi için onlara ait yolların artırılması ve genişletilmesi sonucu yaya yollarının kısıtlanmasıdır. Motorlu taşıtların zaman ve konfor açısından insanlara fayda sağlasa da mekanlar anlamında olumsuz bir sürece yol açmaktadır. Bu süreçte kentte gürültü ve hava kirliliğinin artması, kalabalıklaşma, park yeri ihtiyacı ve araca bağımlı olma gibi durumlar artış göstermektedir. Sonuç olarak karşımıza hareket kabiliyeti sınırlanmış, yürüme karakterini yitirmiş kentliler ortaya çıkmaktadır [2].

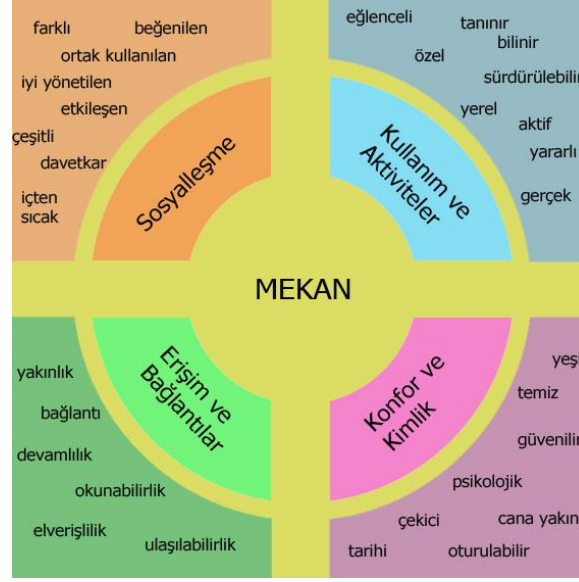
Yayalaştırma kavramı, “kentsel yolların yalnız yürünebilen yerlere dönüştürülmesi veya yapılacak çeşitli düzenlemeler ile yürüyenlere daha geniş alanlar ayrılması olarak ifade edilmektedir” [3]. Bu tanımlamaya bakılarak yayalaştırmanın araçlardan tamamen izole edilmiş bir alan olarak tasarlanmış olması anlamı çıkarılmamalıdır. Yayanın hareket kabiliyetinin arttığı, güvenli ve gözlemlenebilir entegre mekanlar oluşturulmaya dikkat edilmesi gerekmektedir. [1]; çalışmada yayaların istekleri göz ardı edilerek planlanan kentlerde bütünlük açısından kamu yararına büyük kayıpların olabileceği belirtilmektedir. Bu bakış açısıyla kent planlarında yaya erişilebilirliğinin de dâhil olduğu kentsel mekanların üretilmesi gerekliliğine değinilmektedir.

Almanya'nın Essen kentinde bulunan Limbecker Strase'de 1926 yılında yapılan yaya alanlarının dönüştürülmesi çalışması literatürdeki ilk cadde ve sokak çalışması olarak karşımıza çıkmaktadır. 2. Dünya savaşıdan sonra yaygınlaşan bu çalışmalar artmıştır. Ancak hızlanma sürecine bakıldığında 1973 yılında ortaya çıkmış olan petrol krizi önemli bir kırılma noktası oluşturmaktadır. Bu kriz ile toplu taşıma ve yayalaştırma çalışmalarına hız verilmiş ve bu çalışmaların mekânsal olarak kentlere yansımaları görülmüştür [4].

Yayalaştırma yaklaşımı, kent planlama disiplininin önemli bir çözüm aracı olmasına rağmen, bu projelerin belirli uygulanma kriterleri ve prensipleri çerçevesinde geliştirilmemesi, kentle bütünleştirilemeyen yanlış sonuçlar doğurmaktadır. Proje geliştirme ve uygulamada yetki sahibi olan yerel yönetimlerin, işlevsel bütünlük, ulaşım sistemindeki süreklilik ve erişilebilirlik, yerel halk talepleri ve mekânsal gereksinimler gibi konularda gerekli analiz ve tespitleri yapmadan seçtikleri yayalaştırma bölgeleri kullanışsız olmakta ve terk edilmektedir [5]. Bu sebeple önemli kamusal alanlardan olan yaya bölgelerinin tasarım ilkelerine yönelik çalışmalar yapan kuruluşlar bulunmaktadır. Bu kuruluşlardan biri olan ve 1975 yılında New York'ta kurulmuş olan “Project for Public Spaces” isimli kuruluş William H. Whyte'in araştırmalarına dayanarak bugüne kadar birçok ülkede kamusal alanları kullanıcıyla beraber tasarlama ve yönetme konusunda başvurulacak bir kuruluş olarak çalışmaktadır [6]. Kuruluş, kamusal mekanlarda gerçekleştirmiş

olduğu araştırmalar sonucunda kaliteli kamusal mekânın başarı ölçütlerini belirlemiştir. Bu ölçütler; “sosyalleşme, kullanım ve aktivite, kimlik ve konfor, erişim ve bağlantılar” olarak belirlenmiştir (Şekil 1).

Yayalaştırılmış mekânın; yaş-cinsiyet gibi kalıplar olmadan sosyal olarak bağlantı kurulmasına ve dezavantajlı gruplar dahil tüm kentliye gönüllülük esasına dayalı olarak interaktif bir katılım sağlamasına olanak vermesi açısından sosyalleşme ölçütü olarak tanımlanmaktadır. Kullanım ve aktivite ölçütüne bakıldığında ise; gerçekleştirilecek eylemin, sürdürülebilir, aktif, eğlenceli, özel, yararlı ve tanınır olma kavramlarıyla bağlantılı olması gerektiği savunulmaktadır. Kimlik ve konfor ölçütü; psikolojik olarak çekici, yeşil, temiz ve güvenilir olma ile bağdaştırılmış üçüncü ölçüt olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulaşılabilir, okunabilir, elverişli ve bağlantılı olma gibi kavramlar son ölçüt olan erişim ve bağlantılar olarak tanımlanmaktadır [6].



Şekil 1. Project For Public Space tarafından tavsiye edilen mekânları değerlendirme diyagramı (Project For Public Space’den alınarak uyarlanmıştır)

Bu dört temel kriterin altındaki ölçütler baz alınarak, literatürde yayalaştırma çalışmalarına yönelik öneriler geliştirilmiştir. Literatürdeki bulgulara göre; yaya bölgelerinde belirgin sınırlar, toplu taşıma araçlarına kolay ulaşılabilirlik ve otopark olanakları önemli başarı parametrelerindedir [7]. Otopark alanları yaya bölgelerinin dışında tutulmalı ve girişleri yaya bölgelerine yakın noktalardan sağlanmalıdır [8]. Yaya yolları, hareketi kolaylaştırmalı ve kullanıcılar tarafından kolay benimsenebilmelidir [9]. Yaya bölgelerinde güvenlik sağlanırken; yaya ve motorlu araç trafiğini ayırmak, yaya ve motorlu ulaşım aksalarının kesişme noktalarında önlem almak, sosyal açıdan daha canlı bölgeler oluşturmak ve aydınlatma önlemleri almak oldukça önemlidir [10]. Yaya geçitlerinin varlığı, uzunluğu ve yaya yollarının kesintisiz oluşu erişim ve bağlantılar kriteri kapsamında oldukça önemlidir [10]. Yapılı çevre tasarımında temel prensip, farklı niteliklere sahip kullanıcıların ihtiyaçlarının aynı tip tasarım içinde yer almasıdır. Kullanıcıya göre değişen geçiş genişlikleri, mekânın güzergahı ve girişi; tüm kullanıcıların ihtiyacına yönelik tasarlanmalıdır [11].

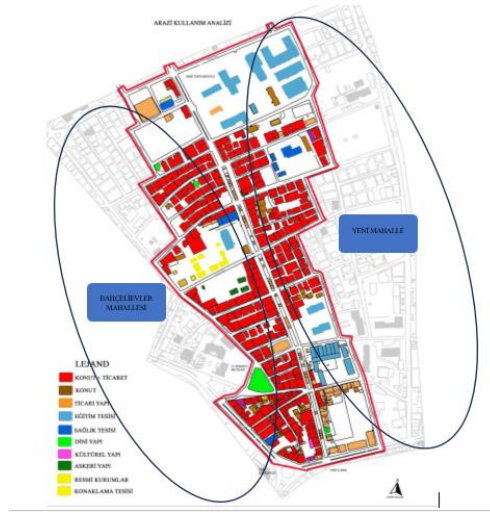
Mikroklimatik özellikler yaya konforunu belirlemede önemlidir. Yayalar, yazın zararlı güneş ışınlarından korunabilecek, kışın ise soğuktan en az etkilenecek güzergahları tercih ederler. Bu nedenle, her mevsim yürünebilirliğin sağlanabildiği yaya yolları tasarlamak esastır [12]. Yaya bölgelerinde, yayaları sıcak, soğuk, rüzgâr, yağmur ve kar gibi hava koşullarından korumak için arkadlar, kapalı çarşılar ve kapalı avlular yapılmalıdır [13]. Aydınlatma yeterli düzeyde olmalı ve özgün, nitelikli donatı elemanları bulunmalıdır. İlgi çekici su öğeleri ve plastik elemanlar ile oturma mekanları oluşturulmalıdır. Yaya bölgelerini yaşatacak eğlence, kültür, spor ve sanat etkinliklerine olanak verecek mekanlar oluşturulmalıdır [7]. Yaya bölgelerinde düzenlenen etkinlikler, sokak gösterileri, ilginç hobi eşyalarının satışı ve çeşitli kermesler bu mekanlara canlılık ve fonksiyonellik kazandıran peyzaj öğeleri olarak öne çıkmaktadır [14].

Estetik ve görsel değer taşıyan sanat objeleri, su öğeleri ve plastik elemanlar alana estetik değer katmalı ve kullanıcı aktivitelerine cevap verebilmelidir [15]. Gece aydınlatması, güvenli ve kullanıma açık kamusal alanlar yaratır ve aydınlatma ekipmanı seçimi kullanıcı grubu ve çevresel özellikler dikkate alınarak yapılmalıdır [16]. Oturma elemanları, kamusal alanlarda dinlenme, gözlem yapma ve sohbet etme amacıyla kullanılmaktadır ve bu elemanların ölçüleri, malzemesi ve tasarımı kullanıcı konforunu doğrudan etkiler [17]. Kamusal alanlarda kullanılan çöp kutuları, çevresindeki donatı elemanları ile uyumlu tasarlanmalı, en çok ihtiyaç duyulan noktalara konumlandırılmalı ve kullanıcı sayısına orantılı olmalıdır [17].

Yaya yolculukları, insanların doğası gereği ihtiyaç duyduğu sosyalleşme ve bir araya gelme gereksinimlerini karşılamak için önemli kilit noktalarıdır. Güvenli hissettikleri yaya yollarında, insanlar çevreleriyle daha fazla ilişki kurarak sosyalleşme olanaklarını genişletmektedir [18]. Yaya bölgeleri, kullanışlı ve konforlu olmalı, sosyal imkanlar sunmalı ve çekici, davet edici nitelikte olmalıdır [19]. Bu alanlar her yaştan, cinsiyetten, toplumsal sınıftan ve fiziksel özellikten insanın bir araya gelmesini, iletişim kurmasını, bilgi ve kültür alışverişinde bulunmasını sağlayarak toplumsal ilişkilerin gelişmesine katkıda bulunur [13].

### 3. MATERYAL VE METOT

Çalışmanın materyalini Siirt kentinde, halk dilinde Eski Siirt ve Yeni Siirt diye tanımlanan ve bu iki yerleşimi birbiriyle bağlayan tarihi ve ekonomik açılarından önemli bir konumda bulunan Güres Caddesi oluşturmaktadır. Bu cadde, Siirt'in Yeni Mahalle ve Bahçelievler Mahallesi birbiri bağlamaktadır (Şekil 2).



Şekil 2. [20] kaynağından üretilmiştir.

Kentin en işlek ve nüfusunun en yoğun olduğu caddelerinden biri olan Güres Caddesi 1970'li yılların sonlarına doğru imara açılarak taşıt yolu olarak kullanılmaya başlamıştır. 2006 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan proje ile bu cadde trafiğe kapatılarak yayalaştırılmış ve bugün Siirt kentinin tek yayalaştırılmış caddesi olarak kullanılmaktadır [20]. (Şekil 3)



Şekil 3. Yayalaştırılmadan sonra Güres caddesinden bir görüntü [21]

Bugünkü sağladığı kullanım olanaklarına 2021 yılında Siirt Belediyesinin yenileme projesi ile ulaşmıştır (Şekil 4). Proje alanı için yapılan açıklamada "24.500m<sup>2</sup> ve 800m uzunluğunda olan proje alanı; kullanımlar dikkate alınarak cadde boyunca 3 aks oluşturulmuştur. Servis yolu olarak da kullanılabilen yaya aksı, engelsiz erişim sağlayan, 5 m genişlikte caddenin iki yanına yapılmış ve cadde boyunca devam eden bir aksır. Ticaret aksı (dükkan önü) dükkanlar ile servis-yaya yolu arasında kalan alandır. Etkinlik aksı olarak isimlendirilen orta alan, iki tarafta bulunan servis-yaya yolunun ortasında kalmaktadır. Yaya sirkülasyonunun düzgün sağlanması için etkinlikler bu alana toplanmış ve cadde boyunca devam etmektedir. 3 aks farklı döşemelerle tasarlanarak alanları tanımlanmıştır. İhtiyaçların göz önünde bulundurulmasıyla yeşil alanların artması, çeşitli etkinlik alanları eklenmesi,

ticaret alanlarının daha aktif kullanımının sağlanması, yaya sirkülasyonunun kesintisiz olması ve engelli erişimine uygun mekanlar oluşturulması sağlanmıştır. Yaya aksı (servis yolu) boyunca sağda ve solda yerde lineer aydınlatmalar önerilmiş aks vurgulanmıştır. Rampa çözümleriyle tüm alan engelli erişimine uygun hale getirilmiştir. Ayrıca içme suyu, yağmur suyu, atık su hatlarının yenilenmesi ve hidrant projesi çözülmesi gibi altyapı projeleri de çalışılmıştır” şeklinde bildirilmiştir [22].



Şekil 4. Güres caddesinden güncel bir görüntü [23]


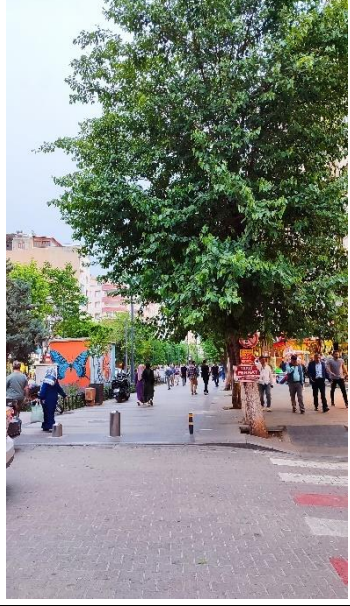




Bu çalışma, iki aşamada gerçekleştirilmiştir. İlk aşamada, sahada yapılan gözlemlerle birlikte elde edilen bulgulara dayanarak, çalışma alanındaki fotoğraflanabilir unsurlar tespit edilmiş ve fotoğraflarla belgelenmiştir. Sahada çekilen fotoğraflar, kategorize edilerek tablolar halinde sunulmuştur. İkinci aşamada ise literatür taraması yapılarak mekânın kalitesini ölçmeye yönelik dört ana kriter belirlenmiştir. Bu kriterler: erişim ve bağlantılar, konfor ve imaj, kullanım ve faaliyetler, sosyalleşmedir.

Değerlendirme kriterleri, Project For Public Space tarafından öne sürülen kriterlerle uyumlu olacak şekilde belirlenmiştir. Ayrıca, belirlenen kriterlere dayalı olarak araştırma soruları oluşturulmuş ve literatür araştırması doğrultusunda soruların kapsamı genişletilmiştir. Bu bağlamda, toplamda 35 soru belirlenmiştir. Anket çalışması, rastgele örneklem seçim yöntemi kullanılarak, caddeden faydalanan ve ankete gönüllü olan 100 kişiyle gerçekleştirilmiştir. Anket, 27 Nisan - 5 Mayıs 2024 tarihleri arasında sahada birebir yapılmıştır. Bu süreçte, farklı hava koşulları gözlemlenmiş olup, bu durumun anket sonuçlarına etkisi göz önünde bulundurulmuştur. Sahada yapılan gözlemler ve fotoğraflar, anket sonuçlarıyla birlikte değerlendirilmiş ve yorumlanmıştır.

#### 4. BULGULAR

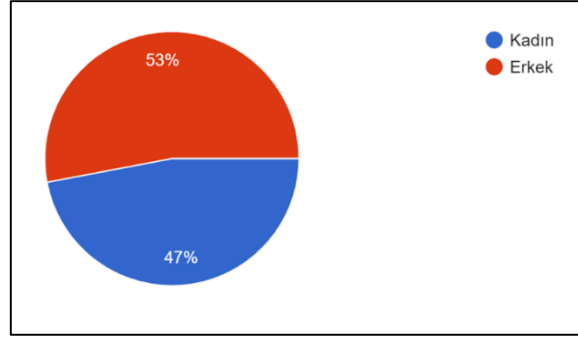
Sahada yapılan gözlemler neticesinde araştırmaya konu olabilecek alan ve kullanımlara ilişkin fotoğraflar çekilmiş, bu fotoğraflar kategorilere ayrılarak Tablo 1’de sunulmuştur.

**Tablo 1.** Güres Caddesi'ne yönelik fotoğraflar

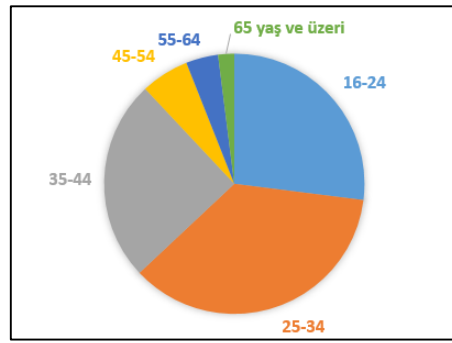
<p><b>DOĞAL PEYZAJ ELEMANLARI</b></p>		
	 <p>vivo Y53s 07 May 2024, 16:37</p>	 <p>vivo Y53s 07 May 2024, 16:42</p>
<p><b>YAPILI ÇEVRE PEYZAJ ELEMANLARI</b></p>	 <p>vivo Y53s 07 May 2024, 16:37</p>	 <p>vivo Y53s 07 May 2024, 16:37</p>



Ankete katılanlara yönelik demografik analizler Şekil 5 ve 6’da sunulmuştur. Katılımcıların cinsiyet dağılımına bakıldığında kadın erkek oranının dengeli dağıldığı görülmektedir. Bununla birlikte yaş dağılımına bakıldığında 25-34 yaş aralığı başta olmak üzere genç nüfusun fazla olduğu dikkat çekmektedir (Şekil 5 ve 6).

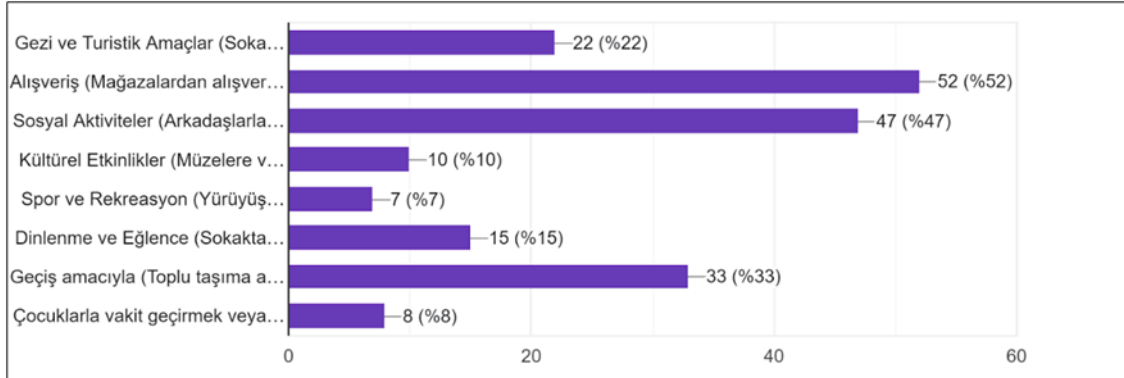


Şekil 5. Ankete katılanların cinsiyet dağılımı



Şekil 6. Ankete katılanların yaş dağılımı

Şekil 7’de görüldüğü gibi caddenin kullanım amaçları çeşitlilik göstermekle beraber ağırlıkta alışveriş yapma, sosyal aktiviteler ve yoldan geçme amacıyla kullanıldığı görülmektedir.



Şekil 7. Caddeyi kullanım amaçları

Anket katılımcılarına, erişim ve bağlantılara yönelik Tablo 2’de gösterilen 3 adet soru sorulmuştur. Anket sonuçlarına göre caddeye farklı ulaşım araçları ile kolay ulaşım sağlanmasında kullanıcılar arasında daha çok olumsuz bir yargı söz konusudur. Caddenin yayalaştırılmış kısımlarına toplu taşıma araçları ile direkt bağlantı çoğu otobüs güzergâhında bulunmamaktadır. Daha çok caddeye yakın olan alanlarla inilerek caddeye yaya olarak ulaşılabilir. Ayrıca; “Caddede yaya önceliği vardır” önermesine kullanıcılar, “Genellikle katılıyorum” ve “Kararsızım” yanıtını vermişlerdir. Fakat bu cevaplara zıt olarak bisiklet ve yayalar için caddede ayrı güvenli alanlar sunulmadığı görüşü fazlaca ön plana çıkmaktadır. Bu duruma, caddede bisiklet ve motosikletlerin sıklıkla girmesi, bu kullanımlara ayrı alan verilmemesi ve cadde içinde yayalar ile bu kullanıcıların karşılaşması sebep olmaktadır.



**Tablo 2.** Erişim ve bağlantılara yönelik anket sonuçları

<b>Erişim ve Bağlantılara Yönelik Sorular</b>			
	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum
<b>Cadde, bisiklet ve yayalar için ayrı ve güvenli alanlar sunmaktadır</b>	60	28	12
<b>Güres Caddesi'nde yaya önceliği vardır</b>	28	33	39
<b>Farklı ulaşım araçları ile kolay ulaşılabilir</b>	44	30	26

Güres caddesinin konfor ve imajına yönelik anket katılımcılarına 16 adet soru sorulmuştur. Sorular ve katılımcıların cevapları Tablo 3'te sunulmuştur. Katılımcılar, caddede çeşme çöp kutusu gibi öğelerin kullanışlı olması ve konumlandırılma sıklığına yönelik soruya ağırlıklı “yetersizdir” cevabını yöneltmiştir. Alanda yapılan gözlemlerde bu sonucu destekler nitelikte, çöp kutularının sıklığının yeterli ve kullanışlı olduğu fakat çeşmelerin kullanışsız ve yetersiz olduğu gözlemlenmiştir.

Caddenin konumunun hava olaylarına uygunluğuna yönelik cevaplarda ise katılımcıların neredeyse yarısı caddenin konumunu rüzgâr, yağmur ve güneşli havalara uygun olmadığını belirtmiştir. Bu duruma özellikle cadde tasarımında kullanılan sokak öğelerinin de iklim koşullarına uygun olmaması sebep olarak gösterilebilir.

Caddenin bakım ve temizlik durumuna yönelik sorulara verilen yanıtlar dengeli dağılmıştır. Bu dağılıma göre net bir çıkarım söz konusu olmamakla beraber, katılımcıların çoğu caddenin düzenli bakım ve temizlik faaliyetlerinin yürütüldüğünü düşünmektedir. Konfor ve imaj başlığı altında sorulan sorularda caddenin en yeterli bulunduğu durumlardan temizlik ve bakım olanakları olmuştur.

Caddede aşırı gürültü ve sesin önlenmesi konusunda yöneltilen soruda katılımcıların büyük çoğunluğu gürültü ve sese yönelik bir önlem alınmadığını belirtmiştir. Sahada yapılan gözlemler sırasında da benzer bulgular tespit edilmiştir. Mağaza önlerinde istenildiği gibi müzik çalınabilmekte ve sese yönelik bir kısıtlama veya kontrol mekanizması bulunmadığı gözlemlenmiştir.

Caddeye özgü değerlerin, Siirt'in imajını yansıtmadığı ve cadde üzerindeki yapıların Siirt mimarisini ne kadar yansıttığına dair yapılan değerlendirme, benzer sonuçlara ulaşmıştır. Her iki durumda da yerel değerlerin caddeye yeterince yansıtılmadığı görülmektedir. Ancak, bina mimarilerinin yerel özellikleri yansıtmada konusunda daha olumsuz bir eğilim gösterdiği belirlenmiştir. Bu bağlamda, caddede bulunan fıstıkçılar ve Siirt'e özgü dokuma halı dükkânlarının varlığı, anket katılımcılarına yöresel değerlerin daha belirgin bir şekilde ifade edildiği izlenimini uyandırmıştır.

Katılımcıların %63'ü gibi büyük bir çoğunluğu, caddedeki oturma birimlerinin farklı hava koşullarına uygun olmadığını belirtmiştir. Sahada yapılan gözlemlerde de oturma birimlerinin yağmur, güneş, rüzgâr gibi hava durumlarına karşı herhangi bir koruyucu tasarım öğesi içermediği tespit edilmiştir. Yağmurlu bir günde yapılan gözlemler, cadde üzerinde oturulabilecek bir yer olmadığını ortaya koymuştur. Aynı şekilde yaz ayları sıcak geçen Siirt ilindeki caddede kullanım yoğunluğu daha çok akşamüstü ve akşam saatlerinde olmaktadır.

Caddedeki su ve doğal peyzaj unsurlarının yeterliliği konusundaki yanıtların çoğunluğunun, bu unsurların yetersiz olduğu yönünde olduğu tespit edilmiştir. Özellikle su unsurlarının anket çalışması sırasında etkin olmadığı belirtilmelidir. Yılın belirli zamanlarında su havuzlarının aktif hale geldiği düşünüldüğünde, anketin farklı sonuçlara yol açabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Ağaç varlığı da caddenin çeşitli noktalarında farklılık göstermektedir. Bazı bölgelerde ağaçların az ve yetersiz olduğu, diğer bölgelerde ise büyük ve gölge sağlayan ağaçların daha sık olduğu gözlemlenmiştir.

Caddede araç trafiğinin azaltılarak caddede kontrollü geçiş sağlanıp sağlanmadığına yönelik verilen cevaplarda katılanların, katılmayanların ve kararsızların oranı birbirlerine yakındır. Fakat kontrollü geçiş sağlanmadığını belirtenlerin oranı az da olsa daha fazladır. Sahada yapılan gözlemlerde yaya geçiş şeritlerinin olduğu, ışıklandırmanın olmadığı, yaya geçiş noktalarında bisiklet ve motosikletli kullanıcıların kargaşaya sebep oldukları tespit edilmiştir.

Caddede araç trafiğinin azaltılarak kontrollü geçişin sağlanıp sağlanmadığına ilişkin yanıtlar, katılanlar, katılmayanlar ve kararsızlar arasında benzer oranlarda dağılmıştır. Ancak kontrollü geçişin sağlanmadığına dair görüş belirtenlerin oranı, az da olsa daha yüksektir. Sahada yapılan gözlemlerde, yaya geçiş şeritlerinin var olduğu ancak ışıklandırmanın olmadığı, ayrıca yaya geçiş noktalarında bisiklet ve motosiklet kullanıcılarının kargaşaya neden olduğu belirlenmiştir.

Caddenin farklı kullanıcı tipleri açısından konforlu olup olmadığına dair sorulan iki soruda yaşlı, engelli ve kadınlar için caddenin durumu değerlendirilmiştir. Konfor ve imaja yönelik sorulan sorularda en yetersiz bulunan durum; caddenin tasarımında kadınların gözetilmediğidir. Sahada yapılan gözlemlerde de benzer bulgulara ulaşılmıştır. Cadde üzerinde kamusal ve temiz WC bulunmamaktadır. Bunun yanında emzirme kabini, bebek bakım odası gibi kullanımlara da yer verilmemiştir. Caddenin tasarımında görmezden gelinen bu durumun caddenin kullanıcıları açısından oldukça fark edilen bir durum olması bu çalışmanın çarpıcı sonuçları arasındadır. Bununla benzer şekilde yaşlı ve engellilere yönelik değerlendirmelerde de cadde yetersiz bulunmuştur. Caddede rampa kullanımı olsa da yeterli ve kullanışlı değildir. Bunun yanında işitme engelliler ve görme engelliler için de mekânsal bir uygulama söz konusu olmamıştır. Her iki durum da caddenin kapsayıcılık açısından yetersiz olduğu sonucunu doğurmaktadır.

Caddenin yer döşemelerinin sağlamlık ve düzgünlüğüne yönelik değerlendirmede katılımcıların büyük çoğunluğu “yetersizdir” cevabını verirken bunu “kararsızım” diyenler izlemektedir. Cadde 2022 yılında yenilenmiştir. Döşemelere yönelik altyapı çalışması yapılmıştır. Bu durum, döşemelerin kısa zamanda yıprandığı veya baştan uygun seçilmediği ve yerleştirilmediği sonucunu göstermektedir. Sahada yapılan gözlemlerde de anket bulgularına benzer şekilde döşemelerin birçok noktada sağlam ve düzgün olmadığı tespit edilmiştir.

Ticari faaliyetler ile yayalar arasındaki dengeye yönelik değerlendirmelerde, katılımcıların %46’sı kurulmadığına inanırken %26’sı kurulduğuna inanmıştır. Özellikle kafe ve restoran gibi işletmelerin, sandalye ve masalarını caddenin sınırlarını aşarak kullanmaları dikkat çekmektedir. Ayrıca, bazı mağazaların ürün askıları ve vitrinleri de cadde üzerine taşınmıştır. Bu durum, kullanıcılar tarafından olumsuz olarak değerlendirilmiş ve bu sonuçlar hem anket sonuçlarında hem de saha gözlemlerinde de tespit edilmiştir.

Caddede güvenliği sağlayacak yeterlilikte sokak aydınlatması bulunup bulunmadığına dair katılımcıların çoğu olumlu yönde cevap vermiştir. Konfor ve imaja yönelik en yeterli bulunan durum sokak aydınlatmalarıdır. Sahada yapılan gözlemlerde de benzer bulgulara ulaşılmıştır.

“İşaret ve reklam levhaları insanları yeterince yönlendirecek şekilde fakat insanları engellemeyecek biçimde yerleştirilmiştir” önermesine, katılımcıların %49’u “katılmıyorum” cevabı verirken %36’sı “kararsızım” cevabını vermişlerdir. Sahada yapılan gözlemlerde herhangi bir işaret levhası görülmemiştir. Bu bağlamda alan, yönlendirme ve okunabilirlik açısından yetersiz bulunmuştur. Reklam tabelalarının ise yaya ve bisikletleri bazı noktalarda kısıtladığı tespit edilmiştir.

Caddede bulunan yapıların tente ve sundurmalıklarının caddeyi tanımlayıp tanımlamadığına yönelik önermede ise katılımcıların %50’si tanımlamadığını belirtirken yalnızca %21’i tanımladığını belirtmiştir. Sahada yapılan gözlemlerde caddedeki tente ve sundurmalıkların ortak bir görsellik sunmadığı estetik bir kaygı ile yapılmadığı, caddenin görünüşüne yönelik böyle bir tasarım kriteri gözetilmediği görülmüştür.

**Tablo 3.** Konfor ve imaja yönelik anket sonuçları

<b>Konfor ve İmaja Yönelik Sorular</b>			
	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum
<b>Çeşme, çöp kutusu gibi sokak öğelerinin sıklığı ve kullanışlı olma durumu yeterlidir</b>	46	32	22
<b>Caddenin konumu rüzgâr, yağmur ve güneşli havalara için uygundur</b>	49	23	28
<b>Caddenin düzenli olarak temizlik ve bakım faaliyetleri yapılmaktadır</b>	29	30	41
<b>Caddede aşırı gürültü ve sese yönelik önlem alınmıştır</b>	62	21	17
<b>Siirt’e özgü değerler caddenin görüntüsüne yansımaktadır</b>	57	27	16
<b>Caddedeki oturma birimlerinin konumları; farklı hava koşullarına uygundur</b>	63	27	10
<b>Su ve doğal peyzaj unsurları yeterince kullanılmıştır (gölgelik ağaçlar, su havuzları vb.)</b>	59	27	14
<b>Araç trafiğinin azaltılarak yayalar için kontrollü geçiş olanakları sunulmuştur</b>	37	35	28
<b>Caddenin tasarımında engelli ve yaşlılar gözetilmiştir (engelli rampaları, sarı levhali yönlendirmeler vb.)</b>	60	17	23
<b>Caddenin tasarımında kadınlar gözetilmiştir (yeterli ve hijyenik WC, emzirme kabini vb.)</b>	76	14	10
<b>Yer döşemeleri sağlam ve düzgün yerleştirilmiş, dayanıklı malzeme kullanılmıştır</b>			

	45	31	24
<b>Ticari faaliyetler ile sokaktaki insanlar arasında dengeli bağlantı kurulmuştur (Ticari faaliyetler sokaktan ücretsiz bir şekilde yararlanmak isteyen vatandaşları huzursuz etmemelidir. Ticari alanlar ortak kullanım alanlarını kısıtlamamalıdır.)</b>			
	46	28	26
<b>Güvenliği sağlayacak yeterlilikte sokak aydınlatması bulunmaktadır</b>			
	24	27	49
<b>İşaret ve reklam levhaları insanları yeterince yönlendirecek şekilde fakat insanları engellemeyecek biçimde yerleştirilmiştir</b>			
	40	36	24
<b>Yapıların tente, sundurmalıkları ve cephe görünüşleri Güres Caddesi'ni tanımlamaktadır</b>			
	50	29	21
<b>Güres Caddesi'nde bulunan yapılar, Siirt'e özgü mimari yapıyı yansıtmaktadır</b>			
	70	20	10

Güres Caddesi'nin kullanım ve faaliyetlerine yönelik Tablo 4'te gösterilen 11 adet önerme yöneltilmiştir. Katılımcıların cevapları da bu tabloda sunulmuştur. Caddede bulunan ticari faaliyetlerin görsel olarak güzel ve aktif vitrinler sunup sunmadığına yönelik önermeye katılımcıların çoğunu oluşturan %43'ü olumsuz yönde görüş bildirirken %24'ü olumlu bildirmiştir. Bu yargının öznel bir yargı olduğunu kabul etmekle birlikte sahada yapılan gözlemlerde vitrinlerin cadde boyunca bir ortaklık ve estetik kaygı taşımadığı bulgulanmıştır. Bu durum anket sonuçlarını destekler niteliktedir.

Oturma alanlarının kullanım çeşitliliğine yönelik önerme sonucunda caddenin bu konuda yetersiz olduğu kanısının hâkim olduğunu söylemek mümkündür. Katılımcıların yalnızca %15'i çeşitliliği yeterli bulmuştur. Saha gözlemlerinde de oturma birimlerinin genellikle toplu oturmaya olanak sağladığı, grupla veya tek oturma açısından yetersiz kaldığı tespit edilmiştir.

Caddenin halka açık sanata imkân verip vermediğine yönelik olarak katılımcıların %68'i olumsuz görüş bildirmiştir. Caddede yalnızca bazı günler sokak sanatçılarının müzik yaptığı bilinmektedir. Bunun dışındaki sanatsal faaliyetlere olanak tanıyacak kullanım alanları mevcut değildir.

Güres Caddesi'nin buluşma, toplanma ve kutlama gibi etkinliklere olanak tanıyıp tanımadığına dair katılımcıların çoğunluğu, %49'u, olumsuz yanıt vermiştir. Cadde genişliğinin büyük toplantı ve mitingler için uygun olmadığı gözlemlenmiştir. Ancak, saha gözlemi sırasında bir taraftar grubunun kutlama yürüyüşü yapıldığı gözlemlenmiştir. Bu durum, caddede bu tür etkinliklerin gerçekleştiğini ancak mekânsal olarak uygun olmadığını göstermektedir.

Caddede yılın farklı zamanlarında farklı kullanım olanakları olup olmadığına dair katılımcıların %55'i yoktur cevabı verirken %15'i vardır cevabı vermiştir. Caddede kitap fuarları, üniversite tanıtım günleri etkinliği, çeşitli kermesler ve bayram öncesi yoğun ticari faaliyetlerin olduğu bilinmektedir. Bu bağlamda anket yanıtları ile saha gözlemleri birbiri ile çelişmektedir. Bunun sebebi, anket yapılan günlerde (27 Nisan-5 Mayıs) ve yakın zamanda caddede herhangi bir faaliyetin olmaması olarak gösterilebilir.

Caddede çocuklar için güvenli mekânların olup olmadığına yönelik soruda katılımcıların %57'si bu mekânların olmadığı görüşünü bildirirken yalnızca %16'sı olduğunu bildirmiştir. Caddede yapılan gözlemlerde çocuklara yönelik özel alanların tasarlanmadığı, çocukların daha çok su havuzlarında vakit geçirip oyun oynadığı tespit edilmiştir. Bunun yanında sokakta bulunan elektrik panoları da çocukları için güvenlik sorunu teşkil edebilir.

Caddede farklı kullanıcı ihtiyaçlarını gözetken farklı kullanıcı mekânların olup olmadığına yönelik soruya verilen cevaplar, caddenin en yetersiz olduğu durumun bu anların olmayışı olduğunu göstermektedir. Katılımcıların %79'u, farklı ihtiyaçları gözetken (WC, engelli WC, emzirme kabini, bebek bakım odası vb.) mekânların yetersiz olduğunu belirtmiştir. Sahada yapılan gözlemlerde de benzer bulgulara ulaşılmıştır.

Çalışmanın en çarpıcı sonuçlarından biri de Güres Caddesi kullanıcılarının, caddede iken kendilerini araç trafiğinden uzaklaşmış hissetmiyor oluşudur. Katılımcıların %39'u araç trafiğinden uzaklaşmış hissetmediklerini belirtirken yalnızca %23'ü araç trafiğinden uzaklaşmış hissetmektedir. Yayalaştırılmış bir cadde olan Güres Caddesi için bu durum oldukça düşündürücüdür. Sahada yapılan gözlemlerde motosikletlerin yaya kullanımı ile bir ayrımının olmaması, caddeyi dikeyde kesen çok fazla araç yolunun bulunması bu duruma sebep olarak görülmüştür.

Güres Caddesi'nin yayalaştırılmış bölgesi ile caddede bulunan binalar arasında keskin geçişler var mıdır sorusuna katılımcıların %55'i yoktur yanıtını vermiştir. Cadde boyunca binalar ile yayalaştırılmış yol arasında kaldırımın olduğu, bina girişlerinin genellikle

yol cephesinde değil, ara caddelerdeki cephelerde olduğu gözlemlenmiştir. Bu durum, katılımcıların keskin geçişlerin olmamasının sebepleri olarak kabul edilebilir.

Güres Caddesinde kümelenmiş faaliyetlerin bulunup bulunmadığına ilişkin önermeye katılımcıların yalnızca %15'i bulunduğunu belirtirken %48'i bulunmamaktadır yanıtını vermiştir. Sahada yapılan gözlemlerde benzer bulgulara ulaşılmıştır. Cadde boyunca faaliyetler çeşitlenmiştir fakat bakanlar bölgesi dışında kümelenmiş bir faaliyet gözlemlenmemiştir. Sokak pazarları bulunmamakla beraber bazı noktalarda seyyar sebze meyve satıcılarının olduğu görülmüştür.

Güres Caddesi'nde enerji verimliliği ve geri dönüşüm faaliyetlerine olanak veren öğelerin olup olmadığına yönelik katılımcıların %69'u yoktur cevabını vermiştir. Sahada yapılan gözlemlerde de sınırlı sayıdaki geri dönüşüm çöp kutuları dışında, caddenin bu kritere göre tasarlanmadığı bulgulanmıştır.

**Tablo 4.** Kullanım ve faaliyetlere yönelik anket sonuçları

<b>Kullanım ve Faaliyetlere Yönelik Sorular</b>			
	<b>Katılmıyorum</b>	<b>Kararsızım</b>	<b>Katılıyorum</b>
<b>Güres Caddesi'ndeki dükkânlarda aktif ve görsel olarak güzel vitrinler bulunmaktadır</b>	43	33	24
<b>Oturma alanlarının çeşitliliği yeterlidir (farklı amaçlara hizmet eden alanların bulunması; tek oturma, grupla oturma, toplanma, yeme içme gibi)</b>	62	23	15
<b>Güres Caddesi halka açık sanata imkân vermektedir Sanatsal faaliyetler yapılabilir mi?</b>	68	18	14
<b>Güres Caddesi buluşma, toplanma, kutlama gibi faaliyetlere olanak sağlamaktadır</b>	49	28	23
<b>Cadde, kullanım çeşitliliği sunmaktadır (yılın farklı zamanlarında farklı aktiviteler sunması)</b>	55	31	14
<b>Cadde, çocuklara yönelik güvenli mekânlar barındırmaktadır</b>	57	27	16
<b>Caddede WC, bebek bakım odası gibi ihtiyaçları gözetilen alanlar yeterince bulunmaktadır</b>	79	13	8
<b>Güres Caddesi'nde iken araç trafiğinden uzaklaşmış hissediyorum</b>	39	38	23
<b>Güres Caddesi ile caddedeki binalar arasında keskin geçişler vardır (İç mekân - Dış mekân ilişkisi)</b>	55	27	18
<b>Güres Caddesi'nde yeterince sokak pazarı, sokak satışları gibi aktif ve kümelenmiş faaliyetler vardır</b>	48	37	15
<b>Güres Caddesi'nde, geri dönüşüm ve enerji verimliliğine yönelik uygulamalar vardır</b>	69	19	12

Güres Caddesi'nin sosyal niteliğine yönelik olarak 5 adet soru yönlendirilmiş ve katılımcıların cevapları Tablo 5'te gösterilmiştir. Caddenin gece saatlerinde herkes için güvenli olup olmadığına ilişkin soruya verilen cevapların, katılımcılar arasında dengeli bir dağılıma sahip olduğu ve net bir sonuca varılmadığı görülmüştür. Bu durum, katılımcılar için güvenlik kavramının bireysel bir nitelik taşıyabileceği ve güvende hissetmenin sadece mekâna değil, aynı zamanda mekândaki diğer kullanıcılarla ilişkili olabileceği düşüncesinden kaynaklanmış olabilir.

Güreş Caddesi'nde sosyalleşmeye imkân veren yeterince mekân vardır önermesine katılımcıların çoğunu oluşturan %47'si katılmıyorum yanıtını verirken %21'i katılıyorum yanıtını vermiştir. Caddede sosyalleşmeye olanak sağlayan unsurlar; oturma birimleri, kafe, kahvehane, çay bahçesi ve restoranlardır. Bu durum da caddeyi özellikle ücretsiz olarak kullanmak isteyen kullanıcılar için sınırlayıcı bir unsur olarak görülmektedir.

Caddenin kullanıcılar tarafından aitlik hissi uyandırıp uyandırmadığına yönelik önermede kullanıcıların çoğu olan %42'si aitlik hissi uyandırmadığını, %24'ü aitlik hissi uyandırdığını belirtirken %34'ü kararsızdır. Caddeye yönelik diğer kriterlerin olumsuz yönde değerlendirilmesi, aitlik hissini de olumsuz etkilemiştir.

Caddede yapılacak uygulamalara ilişkin olarak kullanıcıların ve caddede yaşayanların fikirlerinin alınıp alınmadığına dair soruya çoğunlukla, %68 gibi büyük bir oranla alınmadığı yanıtı verilmiştir. Bu durum, caddenin tasarım aşamasında katılım faaliyetlerinin ya olmadığını ya da yeterli düzeyde gerçekleştirilmediğini göstermektedir. Ayrıca, bu durumun caddenin kullanıcıları arasındaki aidiyet duygusunu da etkilediği düşünülmektedir.

Son olarak caddenin daha iyi olması için yapılacak uygulamalarda gönüllü olurum önermesine verilen kullanıcı yanıtlarının dengeli dağıldığı görülmektedir. Bu dağılımı insanların bireysel fikir ve bilinç düzeyi ile açıklamak mümkündür. Fakat caddeye yönelik genel kullanıcı değerlendirmeleri olumsuz iken daha iyi olmasına yönelik bireysel gönüllülüğün düşük olması düşündürücüdür.

**Tablo 5.** Sosyalliğe yönelik anket sonuçları

<b>Sosyalliğe Yönelik Sorular</b>			
	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum
<b>Güres Caddesi gece vakitlerinde herkes için yeterince güvenlidir</b>	36	35	29
<b>Güres Caddesi için yapılacak uygulamalarda cadde sakinleri ve kullanıcılarının fikri alınmaktadır</b>	68	26	6
<b>Güres Caddesi'nde sosyalleşmeye imkân veren yeterince mekân bulunmaktadır</b>	47	32	21
<b>Güres Caddesi sizde aitlik hissi uyandırmaktadır</b>	42	34	24
<b>Güres Caddesi'nin daha iyi olması için yapılacak faaliyetlere destek vermeye gönüllü olurum</b>	33	30	37

## 5.TARTIŞMA

Sahada yapılan gözlem ve anket sonuçlarına göre elde edilen bulgular, literatürdeki çalışmalar ile uyumludur. Caddeye yakın mesafede ve yeterli büyüklükte bir alanın bulunması, toplu taşıma imkanları ile caddeye doğrudan erişimin olması, literatüre göre yaya bölgelerinde başarılı tasarım ölçütleri olarak kabul edilmektedir [7;8;10]. Ancak, caddenin bu olanaklardan yoksun olması (otopark alanlarının yetersizliği ve toplu taşıma ile doğrudan erişim imkânı bulunmaması), kullanıcıların erişim ve bağlantılar konusunda caddeyi başarısız bulmasının temel nedenleri olarak düşünülmektedir. Buna ek olarak literatür çalışmalarında, [10;11] yaya yollarında erişimin kesilmemesi ve motorlu araç ile kesişen noktalarda gerekli güvenlik önlemlerinin alınması gerektiği vurgulanmıştır. Cadde içinde motosiklet, bisiklet ve yaya kullanımının ayrışmaması ve araç yolu ile kesişen noktalarda güvenli alanların bulunmaması, erişim ve bağlantılar açısından caddedeki olumsuz değerlendirmelerin temelini oluşturmaktadır.

Konfor ve imaja yönelik yapılan gözlem ve araştırmalar, caddenin bu kriterler bağlamında yetersiz olduğunu göstermektedir. Cadde tasarımında mikroklimatik özellikler göz önünde bulundurulmamıştır. Gözlemler ve anket verileri caddenin bu konudaki yetersizliğinin kullanıcı memnuniyetini olumsuz yönde etkilediğini göstermiştir. Bu durum, literatürdeki bulgularla da uyumludur [12;13;17]. Özellikle, cadde tasarımında kullanılan sokak öğelerinin iklim koşullarına uygun olmaması bu duruma sebep olarak gösterilebilir. Yayalaştırılmış caddeler gürültü kirliliğini önlemelidir [2], ancak bulgular caddenin bu yönden eksik kaldığını göstermektedir. Anket ve gözlem bulgularına göre, cadde yerel değerlere sahip olma konusunda yetersiz kalmıştır. Caddenin yerel değerlere sahip olmasına ilişkin bulgular, binaların yerel mimariyi yansıtmasına yönelik bulgulara göre daha olumludur. Caddede bulunan fıstıkçılar ve Siirt'e özgü dokuma halı dükkânlarının varlığı, anket katılımcılarına yöresel değerlerin daha belirgin bir şekilde ifade edildiği izlenimini uyandırdığı düşünülmektedir. Konfor ve imaja yönelik en olumsuz bulgular ise caddenin kapsayıcılığı ile ilgilidir. Oysa yaya bölgeleri herkes için kapsayıcı olmalıdır [13]. Anket bulgularının kadın, yaşlı ve engellilere yönelik ihtiyaçların görmezden gelindiğini göstermiştir. Caddenin tasarımında göz ardı edilen bu durumun, kullanıcılar tarafından oldukça fark edilen bir eksiklik olması, bu çalışmanın çarpıcı sonuçları arasındadır.

Kullanım ve faaliyetlere yönelik literatür çalışmalarına göre yaya bölgeleri; görsel olarak güzel olmalı, kullanım faaliyetleri ve zamanı açısından çeşitlilik sunmalı, sanata imkân vermeli, sosyal faaliyetlere alan tanınmalı, farklı kullanıcı tiplerine açık olmalı ve güvenli alanlar sunmalıdır [10;17]. Güres Caddesi'ne yönelik yapılan gözlem ve anket sonuçlarının, caddenin kullanım ve faaliyetler açısından yetersiz olduğunu göstermiştir. Katılımcılar ticari vitrinlerin estetikten yoksun olduğunu, oturma alanlarının kullanım çeşitliliğinin ve halka açık sanat alanlarının yetersiz olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca, cadde büyük etkinliklere uygun değildir, farklı kullanıcı ihtiyaçlarını gözetilen alanlar yoktur, çocuklar için güvenli mekânlar eksiktir ve araç trafiğinden yeterince izole edilmemiştir. Cadde üzerinde kümelenmiş faaliyetler ve enerji verimliliği ile geri dönüşüm imkanları da bulunmamaktadır. Bulgular, literatürde tanımlanan tasarım ilkelerinin Güres Caddesi'nde uygulanmadığını ve bunun kullanıcı açısından olumsuz bir yargıya sebep olduğunu göstermektedir.

Sosyalliğe yönelik literatür çalışmaları, başarılı yaya bölgelerini güvenli, kapsayıcı, sosyal etkinliklere imkân veren ve bilgi ile kültür alışverişini sağlayan alanlar olarak tanımlamaktadır [18;17;13]. Güres Caddesi'ne yönelik anket ve gözlem bulguları ise bu başarı ölçütlerinin sağlanmadığını ortaya koymaktadır. Katılımcılar, caddenin gece saatlerinde güvenli olup olmadığı konusunda kararsız kalmışlardır. Bu durum, güvenlik kavramının bireysel bir nitelik taşıyabileceğini ve güvende hissetmenin sadece mekâna

değil, aynı zamanda mekândaki diğer kullanıcılarla ilişkili olabileceğini düşündürmektedir. Ayrıca, cadde sosyalleşmeye yeterince mekân sunmamakta, bu da caddeyi özellikle ücretsiz olarak kullanmak isteyen kullanıcılar için sınırlayıcı bir unsur haline getirmektedir. Katılımcılar, caddenin aitlik hissi uyandırmadığını da belirtmişlerdir. Caddeye yönelik diğer kriterlerin olumsuz değerlendirilmesi, aitlik hissini de olumsuz etkileyebilir. Ayrıca, caddeye yönelik uygulamalarda kullanıcıların görüşlerinin alınmadığı ve gönüllü katılımın düşük olduğu tespit edilmiştir. Bu durum, caddenin tasarım aşamasında katılım faaliyetlerinin ya olmadığını ya da yeterli düzeyde gerçekleştirilmediğini göstermektedir. İnsanların bireysel fikir ve bilinç düzeyi bu durumu açıklayabilir; ancak, caddeye yönelik genel kullanıcı değerlendirmeleri olumsuzken, daha iyi olmasına yönelik bireysel gönüllülüğün düşük olması düşündürücüdür. Bu bulgular, caddenin sosyal açıdan kullanıcıların beklentilerini karşılamadığını ortaya koymaktadır.

## 6. SONUÇ

Kent planlaması ve kentleşme süreçlerine dair yapılan birçok teorik çalışmada, motorlu taşıt trafiğinin yayaların ihtiyaçları ve kamusal mekânlar üzerindeki etkisi incelenmiştir. Bu kapsamda, kent merkezlerinde artan trafik yoğunluğunun ve çevre kirliliğinin kamusal mekânlarda rahat dolaşımı zorlaştırdığı ve kent yaşam kalitesini olumsuz yönde etkilediği vurgulanmıştır. Kent merkezlerinin hızla büyümesiyle birlikte, trafik sıkışıklığı ve çevre kirliliğinin ekonomik, sosyal ve fiziksel açıdan çekiciliğini azaltmıştır. Araç kullanımının artmasıyla beraber daha fazla gündeme gelen bu sorunlara yönelik; kent merkezlerinin yayalaştırılmasıyla, yaya odaklı mekânların oluşturulması ve kamusal alanların yayaların ihtiyaçlarına daha uygun hale getirilmesi gerektiği kabul görmüştür. Bu sebeple son yıllarda yayalaştırılmış sokak örnekleri artmıştır.

Siirt İlinde bulunan Güres Caddesi, Siirt ilinin en büyük ticaret merkezinde, farklı kullanımların (ticaret, konut altı ticaret, banka, kafe, restoran, hastane, eğitim vb.) yoğunlukta olduğu, kentin tek ticari merkezi denilebilecek niteliktedir. Bu sebeple küçük ölçekli kentlerdeki genellikle tek olan ticari merkezlerin yayalaştırılma sürecine ışık tutabilecek tartışmalar sunulabilir.

İnsanların mekânları şekillendirdiği kadar mekânlar da insanları şekillendirmektedir. Bu bağlamda mekânlar belli amaçlara hizmet etmede kullanılabilir. Kamusal mekânlar, sundukları olanaklarla toplumsal faaliyetlere yön verebilecek nitelikte ve önemlidir. Bu sebeple Güres Caddesi'nin kullanıcılar açısından değerlendirilmesi; mekânın kullanıcı açısından neye hizmet ettiğinin anlaşılması, kullanıcı istek ve ihtiyaçlarının belirlenmesi açısından önemli olmakla beraber sonradan yapılacak yayalaştırma çalışmalarına da ışık tutabilecektir. Bu bağlamda yapılan analiz ve araştırmalar sonucunda elde edilen sonuçlar aşağıda Tablo 6'da verilmiştir. Katılımcılar açısından 1 yetersiz durumu, 3 yeterli durumu göstermektedir.

**Tablo 6.** Kriterlere göre genel değerlendirme

4 Ana Kriter	Kullanıcı Değerlendirmeleri		
	1*	2*	3*
<b>Erişim ve Bağlantılar</b>	<b>132</b>	<b>91</b>	<b>77</b>
%	<b>44</b>	<b>30,33</b>	<b>25,67</b>
<b>Konfor ve İmaj</b>	<b>813</b>	<b>424</b>	<b>363</b>
%	<b>50,81</b>	<b>26,5</b>	<b>22,69</b>
<b>Kullanımlar ve Faaliyetler</b>	<b>624</b>	<b>294</b>	<b>182</b>
%	<b>56,73</b>	<b>26,73</b>	<b>16,54</b>
<b>Sosyalleşme</b>	<b>226</b>	<b>157</b>	<b>117</b>
%	<b>45,2</b>	<b>31,4</b>	<b>23,4</b>

Yapılan anket çalışmaları ve saha gözlemleri neticesinde Güres Caddesi'nin kullanıcı açısından en yetersiz görüldüğü ana kriter, kullanımlar ve faaliyetlerdir. Caddede yeterince kullanım çeşitliliği ve faaliyeti bulunmamaktadır. Bu durum mekânsal eksikliklerin yanında organizasyonel eksiklikleri de işaret etmektedir. Kullanıcıların büyük oranda yetersiz bulunduğu bir diğer kriter, konfor ve imajdır. Bulgular, caddenin özellikle kapsayıcılık ve iklime uygunluk açısından oldukça yetersiz olduğunu ve yerele özgü olmadığını göstermiştir. Bu durum, caddenin genel imaj ve konforuna yönelik durumunun yetersiz olmasının temel sebepleridir. Caddenin en yetersiz bulunduğu üçüncü kriter ise sosyalleşmedir. Sosyalleşme kriteri bağlamında, mekânın sosyal olanaklarının kısıtlılığının katılım ve aidiyet faktörlerini etkilediği tespit edilmiştir. Caddenin yetersiz bulunduğu diğer bir kriter ise erişim ve bağlantılardır. Bu kriter aynı zamanda caddede kullanıcılar açısından en başarılı bulunan kriterdir. Buna rağmen genel sonuçlar bu kriterde de yeterince başarı sağlanmadığını göstermektedir. Cadde içinde bisikletli, motorlu ve yayalar için ayrı ve güvenli alanlar oluşturulması ve caddeye doğrudan gelebilecek ulaşım araçlarının çeşitlendirilmesi ile bu kriterdeki başarı durumu olumlu yönde değişebilecektir.

Çalışma kapsamında Güres Caddesi'nin kalite kriterleri bağlamında geliştirilmesi için öneriler şunlardır:

1. Erişim ve bağlantılara yönelik
  - Caddeye yakın mesafede otopark imkanları arttırılmalıdır.
  - Yaya ve araç trafiğinin kesiştiği bölgelerde güvenli geçiş olanakları sunulmalıdır.
  - Toplu taşıma güzergâhları caddenin giriş ve çıkışına yakın bölgelerden geçmelidir.
  - Cadde içerisinde motosikletler için ayrı alan belirlenmelidir.
2. Konfor ve imaja yönelik
  - Oturma birimleri mikroklimatik özelliklere göre tasarlanmalıdır.
  - Caddede gürültü için bir denetim mekanizması geliştirilmelidir.
  - Caddede Siirt'e özgü yerel mimari ve sanatsal öğelere yer verilmelidir.
  - Cadde tasarımında kadın, yaşlı ve engelliler gözeticmelidir. (WC, emzirme kabini vb. kullanımlar oluşturulmalı, rampa düzenlemeleri ve sarı levhalara yer verilmelidir.)
3. Kullanım ve faaliyetlere yönelik
  - Caddede yer alan ticari işletmeler için estetik vitrinler ve tabela kullanımı teşvik edilmelidir.
  - Kamusal sanat için alan ayrılmalıdır.
  - Oturma birimleri çoklu kullanım ve sosyalleşme ihtiyacına cevap vermelidir.
  - Caddenin belli noktalarında geri dönüşüm çöp kovaları bulundurulmalıdır.
4. Sosyalleşmeye yönelik
  - Caddede ücretsiz olarak sosyalleşmeye imkân veren alanlar oluşturulmalıdır.
  - Tasarım sürecine cadde kullanıcıları dâhil edilmelidir.

Küçük ölçekli kentlerde, tek olan ticari merkezin yayalaştırılmasına örnek olan Güres Caddesi'ne yönelik yapılan bu çalışma hem Güres Caddesi için hem de diğer kentlerdeki yayalaşmış caddeler için dikkate alınması gereken sonuçlara ulaşmıştır. Genel olarak kullanıcı değerlendirmeleri caddenin 4 kriter bağlamında yetersiz olduğuna yöneliktir. Sonuç olarak, Güres Caddesi'nin kullanıcılarına yönelik yapılan değerlendirme ve analizler, kent planlaması ve kentleşme süreçlerinde insan odaklı yaklaşımların benimsenmesine ve kamusal mekanların kullanıcı ihtiyaçlarına daha uygun hale getirilmesine yönelik önemli bir adım olarak kabul edilmelidir. Bu tür çalışmalar, kentlerin yaşanabilirliğini artırmak ve toplumsal refahı desteklemek için gereklidir.

Yapılacak olan çalışmalarda bu çalışma; kullanıcıların değerlendirmelerini detaylı anlamak, ihtiyaca göre analiz yapmak, farklı kullanıcıların bakış açılarından değerlendirme olanağı sunmak adına caddeyi farklı amaçlarla kullanan (konaklayan ve çalışan) kullanıcı tipleri arasında daha geniş bir katılımcı kitlesi ile yapılarak geliştirilebilir.

## TEŞEKKÜR

Anket çalışmalarında ve saha fotoğraflarının çekiminde yardımcı olan başta Yunus Emre İliklerden ve Mehmet Fahrettin Atak olmak üzere Siirt Üniversitesi Güzel Sanatlar ve Tasarım Fakültesi öğrencilerine teşekkür ederiz.

## YAZAR KATKILARI

Yazar1: Metodoloji, Analiz, Saha ve Anket çalışması Yazar2: Literatür araştırması, Materyal, Saha ve Anket Çalışmaları

## ÇIKAR ÇATIŞMASI

Çıkar çatışması yoktur.

## ETİK

Bu makalenin yayınlanmasında herhangi bir etik sorun bulunmamaktadır.

## KAYNAKLAR

- [1] E. Tarakçı Eren, T. Düzenli and D. Akyol, "Kent Merkezinde Caddelerin Yayalaştırılması: Trabzon Kahramanmaraş Caddesi Örneği", Megaron, vol 13, no 3, pp 480-491, 2018, Doi: 10.5505/MEGARON.2018.17362.
- [2] E. Kalafat and P. Yeşil, "Giresun Kenti Yaya Bölgelerinin Kullanıcı Tercihleri Doğrultusunda İncelenmesi", Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, vol 25, no. 3, pp. 658-664, 2021, Doi: 10.19113/sdufenbed.907843.
- [3] R. Keleş, "Kentbilim Terimleri Sözlüğü" İmge Kitabevi Yayınları, pp. 224, 2021.

- [4] O. Ateş, F. Aslan, E. Kabataş and N. Büyükbayraktar, “Kentsel ulaşım sınıflamasında yayalaştırılmış cadde ve sokak uygulamalarının başarı değerlendirilmesi: Kırklareli ili Lüleburgaz ilçesi örneği”, *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, vol 31 no. Ek sayı 1, pp. 382-389, Aralık 2021, ISSN:2148-2683.
- [5] R. Kaplan and S. Kaplan, “The experience of nature—a psychological perspective”, Cambridge University Press, New York, 1989.
- [6] <https://www.pps.org>. [Erişim Tarihi: 05.05.2024].
- [7] Y. T. Birişçi, A. E. Özel and P. Oktay, “Yaya Bölgeleri Planlama ve Tasarımı: Çanakkale Çarşı Caddesi Yaya Yolu Örneği'nde”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi*, Gazi Üniversitesi, Ankara, 2002.
- [8] H. S. Çınar, “Yaya Bölgeleri ve Meydan Tasarım İlkeleri”, *İstanbul Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Lisansüstü Ders Notları*, İstanbul, 2007.
- [9] H. S. Çınar Altınçekiç and B. Doktor, “Yayalaştırılmış Bir Bölge: Antalya-Cumhuriyet Caddesi”, *Kastamonu Üniversitesi, Orman Fakültesi Dergisi*, vol 17, no. 1, pp. 57-68, 2017, Doi: 10.17475/kastorman.296494.
- [10] E. Paşalı, “Edirne Tarihi Kent Merkezinin Yaya Konforu Açısından İrdelenmesi” Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne, 2023.
- [11] Erişilebilirlik Kilavuzu, “Aile Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Engelli ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü”, [https://www.aile.gov.tr/media/65613/erisilebilirlik\\_kilavuzu\\_2021.pdf](https://www.aile.gov.tr/media/65613/erisilebilirlik_kilavuzu_2021.pdf). [Erişim Tarihi: 05.05.2024].
- [12] N. A. Rahman, S. Shamsuddin and I. Ghani, “What makes people use the street? Towards a liveable urban environment in Kuala Lumpur City Centre”, *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, no. 170, pp. 624-632, 2015, Doi:/10.1016/j.sbspro.2015.01.064.
- [13] O. Kuntay, “Yaya Mekanı”, *İlke Yayınevi*, Ankara, pp. 102, 2008.
- [14] B. Çermikli, “Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2009.
- [15] S. Çelikyay and A. S. Karayılmazlar, “Bartın Kent Merkezlerindeki Kamusal Alanların Kentsel Ergonomi ve Kent Kimliği Açısından İncelenmesi”, *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, vol 18, no. 2, pp. 224-238, 2016.
- [16] M. Şerefhanoglu, “Kentsel Tasarımda Aydınlatmanın Rolü”, *I. Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu*, Mimar Sinan Üniversitesi, İstanbul, 23-24 Mayıs 1991.
- [17] G. F. Yücel, “Kamusal Açık Mekanlarda Donatı Elemanlarının Kullanımı”, *Ege Mimarlık Dergisi*, vol 4, no. 59, pp. 26-29, 2006.
- [18] S. Özkazanç and H. Ulvi, “Erzincan Kent Merkezi Yayalaştırma Projesine Yönelik Tutum ve Beklentiler”, *Online Journal of Art and Design*, vol 6, no. 5 - special issue, pp. 223-238, 2018.
- [19] F. Kavi, “İstanbul'daki Yaya Yolu Düzenlemelerinin Bitkisel Tasarım Açısından Değerlendirilmesi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2003.
- [20] D. Gündüz Gezer, “Kentleşme sürecinde ulaşım sorunlarının kentsel tasarım yöntemi ile çözümlenmesine yönelik araştırma: Siirt ili Güres caddesinin yaya yolu olarak kullanılmasındaki sorunlar ve çözüm önerileri” Yüksek Lisans Tezi, Siirt Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Siirt, 2022.
- [21] <https://www.sabah.com.tr/yazarlar/donat/2013/02/18/gures-caddesi>. [Erişim Tarihi: 05.05.2024].
- [22] <https://www.siirtpress.com/gures-caddesi-duzenleme-projesinin-ayrintilari-belli-oldu-29439.html>. [Erişim Tarihi: 05.05.2024].
- [23] <https://yeniisiirt.com/siirtin-gures-caddesi-gece-gunduz-yogun/>. [Erişim Tarihi: 05.05.2024].