

T.C
İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

KENTSEL TASARIM KAPSAMINDA
YAYA BÖLGELERİNİN İNCELENMESİ:
MALATYA KANAL BOYU CADDESİ ÖRNEĞİ



GÜNGÖR ORTAÇ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

TEMMUZ 2019

Tezin Başlığı: Kentsel Tasarım Kapsamında Yaya BÖlgelerinin İncelenmesi Malatya Kanal Boyu Caddesi Örneği

Tezi Hazırlayan: GÜngÖr ORTAÇ

Sınav Tarihi: 19.07.2019

Yukarıda adı geçen tez jürimizce değerlendirilerek Peyzaj Mimarlığı Ana Bilim Dalında Yüksek Tezi olarak kabul edilmiştir.

Sınav Jüri Üyeleri

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Bülent YILMAZ
İnönü Üniversitesi

Doç. Dr. Sevgi CENGİ GÖRMÜŞ
İnönü Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Şule KISAKÜREK
Sütçü İmam Üniversitesi

Prof. Dr. Halil İbrahim ADIGÜZEL
Enstitü Müdürü

ONUR SÖZÜ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “Kentsel Tasarım Kapsamında Yaya Bölgelerinin İncelenmesi Malatya Kanal Boyu Caddesi Örneği” başlıklı bu çalışmanın bilimsel ve ahlak geleneklerine aykırı bir yardıma başvurmaksızın tarafımdan yazıldığı ve yararlandığım bütün kaynakların hem metin içinde hem de kaynakçada yöntemine uygun biçimde gösterilenlerden oluştuğum belirtir, bunu onurumla doğrularım.



Güngör ORTAÇ

ÖZET

Yüksek lisans tezi

KENTSEL TASARIM KAPSAMINDA YAYA BÖLGELERİNİN İNCELENMESİ: MALATYA KANAL BOYU CADDESİ ÖRNEĞİ

Güngör Ortaç

İnönü Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı

99 sayfa

2019

Danışman: Prof. Dr. Bülent Yılmaz

Kentlerin hızlı büyümesi ile motorlu araç kullanımı artmış, çevre kalitesi bozulmuş, nüfus yoğunluğu ve gürültü kirliliği artmıştır. Bu sonuçlar kentsel yaşam kalitesinin düşmesini beraberinde getirmiştir. Kent merkezlerinin canlılığını sürdürebilmesi ve yaşam kalitesinin iyileştirebilmesi için yaya alanlarına gereksinim artmıştır. Bu anlayış doğrultusunda bir kentteki yaya mekânlarında, hareket, hız, yön değiştirme, yürüme ve durma, diğer kullanıcılarla iletişim kurma, çevreyi algılama ya da çevreden algılanma, oturma, dinlenme, buluşma, oyalanma gibi işlevlerin gerçekleştirilebilmesi için uygun düzenlemelerin yapılmasının gerekliliği üzerinde durulmaktadır.

Bu çalışma kapsamında “yaya”, “yayalaştırma”, “yaya bölgesi” ve “kamusal alan” kavramları irdelenerek yayalaştırmanın kent içindeki önemine değinilmiş, Dünya’da ve Türkiye’de başarılı olmuş yayalaştırma yaklaşımlarının tasarım, planlama, nedenleri ve sonuçları incelenmiş ve örnekler verilmiştir.

Bu bağlamda kanal boyu caddesinde arazi çalışması yapılarak yaya bölgesi olarak potansiyeli değerlendirilmiş geçmişten bugüne alanın kullanım şekli ve fiziksel değişimi incelemiştir. Kanal boyu caddesi gözlem ve anket yöntemiyle kullanıcıların beklenti, istekleri ve sorunları eğilimleri tartışılmıştır. Tüm sonuçlar değerlendirilip Malatya için önemli olan kanal boyu caddesini ve çevresini kapsayan tasarım önerileri sunulmuştur.

ANAHTAR KELİMELEER: Yaya, Yayalaştırma, Yaya Bölgesi, Kamusal Alan

ABSTRACT

Ph. D. Thesis

A STUDY OF PEDESTIAN AREA AS PART OF URBAN DESIGN: MALATYA KANAL BOYU STREET MODEL

Güngör Ortaç

İnönü university
Graduate School of Natural and Applied Sciences
Department of Landscape Architecture

99 pages

2019

Supervisor: Prof. Dr. Bülent Yılmaz

With the rapid development of cities, using motor vehicles had increased environmental quality had deteriorated, population density and noise pollution had increased. These consequences led to decrease in life quality. For maintaining the vitality of city centres and improving the life quality the necessity of pedestrian areas had increased. In this perspective, in pedestrian areas in a city to perform some activities like movement, speed, changing direction, walking, stopping, communicating with other users, perceiving environment or to be perceived by the environment, sitting, relaxing, meeting, wandering it is highlighted that suitable adjustments have to be done.

In this thesis, firstly, the concepts of “pedestrian”, pedestrianization”, the pedestrian zone” and “public areas” are examined and then the importance of pedestrianization in cities is underlined. Design, plans, causes and consequences of pedestrianization approaches that have been successful in the World and turkey are examined and some examples are provided.

In this context, the potential of the area as a pedestrian zone has been evaluated by conducting fieldwork on Kanal Boyu Street and the usage and physical changes of the area from past to present have been examined. The expectations, wishes, problems and tendencies of the users of the Street have been discussed with observation and survey method. All the results have been evaluated and design proposals involving this Street and its surroundings which are important for Malatya have been presented.

KEYWORDS: Pedestrian, Pedestrianization, Pedestrian Areas, Pedestrian Areas,

TEŞEKKÜRLER

Bu çalışmanın her aşamasında yardım, öneri ve desteğini esirgemeyen beni yönlendiren değerli hocam, danışmanım Sayın Prof. Dr. Bülent YILMAZ'a sonsuz teşekkür ederim.

Kentsel tasarım kapsamında yaya bölgelerinin incelenmesi konusunda her türlü yardımını gördüğüm, İnönü Üniversitesi, Güzel Sanatlar ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı öğretim elemanlarından Doç. Dr. Sevgi GÖRMÜŞ'e ve Dr. Öğr. Üyesi Serhat CENGİZ'e teşekkürlerimi sunarım.

Tezin anket verilerinin analiz aşamasında bana yardımcı olan İnönü Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi öğretim elemanı Sayın Dr. Öğr. Üyesi Şebnem YILMAZ'a teşekkür ederim.

Çalışma boyunca bana destek olana arkadaşlarım Sayın Dilan Banisi'ye, Sayın Firdevs YEKELER'e, Sayın Elif OKTAY'a ve Sayın Ruşen Said YERGİN'e teşekkür ederim.

Ayrıca tüm hayatımda olduğu gibi yüksek lisans tezi süresince de benden desteklerini esirgemeyen değerli aileme ve sevgili annem Hatun YILDIRIM'a teşekkür ederim.

Son olarak; bu çalışmayı destekleyen İnönü Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Birimi'ne teşekkürlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT.....	ii
TEŞEKKÜRLER	iii
İÇİNDEKİLER	iv
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	vi
ÇİZELGELER DİZİNİ	viii
1. GİRİŞ	1
2. KURAMSAL TEMELLER	5
2.1. Kent, Kentsel Mekân Ve Kentsel Mekan Türleri	5
2.1.1. Kent Kavramı	5
2.1.2. Kentsel Mekan	6
2.2. Kentsel Mekanda Kamusal Alanlar	7
2.2.1. Yaya Ve Yaya Bölgesinin Tanımı	8
2.2.2. Yaya Bölgeleri Sınıflandırılması.....	10
2.2.3. Yaya Yollarının Sınıflandırılması.....	12
2.2.3.1. Tamamen Yayalaştırılmış Yaya Yolları (Full Mall).....	12
2.2.3.2. Sadece Transit Geçişlere İzin Verilen Yaya Yolları (Transit mall).....	13
2.2.3.3. Taşıt Trafığı İçin Sınırlama Getirilen Yaya Yolu (Semi Mall).....	13
2.3. Yaya Bölgelerinin Tarihsel Gelişi.....	14
2.4. Yayalaştırma	17
2.5. Dünyada Yayalaştırma Yaklaşımlarının Nedenleri ve Sonuçları	19
2.6. Dünyadan ve Türkiye’den Yayalaştırma Örnekleri	21
2.6.1. Kopenhag Danimarka, Stroget Street (Danimarka) Yayalaştırma Projesi.....	21
2.6.2. Las Ramblas (İspanya) Projesi.....	24
2.6.3. İstanbul Beyoğlu İstiklal Caddesi	26
2.6.4. Doktorlar Caddesi	29
2.7. Yaya Bölgelerinin Planlama ve Tasarım Yaklaşımları	30
2.7.1. Yaya merkezli tasarım kriterleri:	31
2.7.2. Woonerf tasarım ilkeleri	32

2.8.	Yayalaştırılacak Alan İçin İzlenmesi Gereken Stratejiler	34
2.8.1.	Caddenin genel özellikleri.....	34
2.8.2.	Yaya bölgesi için tasarım öncelikleri ve hedefleri.....	35
2.8.3.	Karar Verme Çerçevesi Ve Metrikler Geliştirilir.....	35
2.8.4.	Oluşturmak, Değerlendirmek, Düzenlemek Ve Tekrarlamak.....	35
3.	MATERYAL VE YÖNTEM.....	37
3.1.	Materyal	37
3.1.1.	Çalışma Alanı.....	37
3.1.2.	Veri Kaynakları.....	38
3.2.	Yöntem.....	40
4.	ARAŞTIRMA VE BULGULAR	43
4.1.	Kanal Boyu Caddesinin Mekansal Değişimi	43
4.2.	Araştırma Alanına İlişkin Analizler	47
4.2.1.	Kanal Boyu Caddesi Mevsimsel ve Gece Kullanımı.....	47
4.2.2.	Fiziksel Yapı Analizi.....	52
4.2.3.	Bina Kat analizi.....	51
4.2.4.	Yol Analizi	54
4.2.5.	Aydınlatma Elemanları Ve Ağaç Duruunun	55
4.2.6.	Ulaşım Analizi	55
4.2.7.	Odak Noktaları	57
4.2.8.	Kanal Boyu Caddesi Yaya Ve Araç Yoğunluğu.....	58
4.3.	Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi	59
4.3.1.	Sosyo-Ekonomik Veriler.....	59
4.3.2.	Kullanıcıların Mekânla İlişkisi	63
5.	SONUÇ VE ÖNERİLER	85
6.	KAYNAKLAR	91
6.	EKLER.....	96

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 2. 1	Tamamen Yayalaştırılmış Yaya Yolları(Full Mall)	12
Şekil 2. 2	Sadece Transit Geçişlerine İzin Verilen Yaya Yolları (Transit Mall)	13
Şekil 2. 3	Taşıt Trafığı İçin Sınırlama Getiren Yaya Yolları (Transit Mall)	14
Şekil 2. 4	Yaya Hareketlerine Yönelik İlk Planlama Örneği M.Ö 500 Milet’li Hyppodamus	15
Şekil 2. 5	1962’de Kopenhag Kentinde Yapılan Stroget Yayalaştırma Planı Ve Görünümü	19
Şekil 2. 6	Avustralya'dak Queensland Şehrinde Yayalaştırılmış Cadde Görünümü	20
Şekil 2.7	1990'de Fatimid Kahire' Yayalaştırma Planı Ve Görünümü	21
Şekil 2.8	Kopenhag’ın Ana Alışveriş Caddesi Olan Strøget’in Yayalaştırma Öncesi Ve Sonrası Kullanımı.	22
Şekil 2.9	Kopenhag’ın Ana Alışveriş Caddesi Olan Strøget’in Yayalaştırma Öncesi Ve Sonrası Görünümü.	22
Şekil 2.10	Kopenhag’ın Ana Alışveriş Caddesi Strøget’in Ve Diğer Yayalaştırılmış Sokaklar.	24
Şekil 2.11	La Rambla in 1905 e şimdiki görünümü.	25
Şekil 2.12	Las Ramblas’ın Yukarıdan Görünüşü Ve Miro Mozaigi	26
Şekil 2.13	Las Ramblas’ın Gece Görünüşü	26
Şekil 2.14.	İstiklal Caddesi Yayalaştırma Öncesi Ve Sonrası Görünümü	27
Şekil 2.15	İstiklal Ana Alışveriş Caddesi Ve Diğer Yayalaştırılmış Sokaklar.	28
Şekil 2.16	İstiklal Caddesi Yayalaştırma Öncesi Ve Sonrası Görünümü	29
Şekil 2.17	İstiklal Caddesi görünümler	29
Şekil 2.18	Doktorlar Caddesi Yayalaştırma Öncesi Ve Sonrası Görünümü	29
Şekil 2.19	İstiklal Caddesi’ den donatı elemanı ve gece görünümü	31
Şekil 2.20	Yaya Merkezli Tasarım Kriterlerini Oluşturulması: 1. Erişebilirlik Ve Hareketlilik, 2. Süreklilik, 3. Güvenli Geçişler Sağlamak, 4. Mekan Oluşturma, 5. Konfor İçin Tasarım, 6. Yeşil Altyapı Ve Yağmur Suyu Yönetimi, 7. Verimlilik İçin Tasarım, 8. Kamu Hizmetleri Ve Koordinasyon	32
Şekil 3.1	Çalışma Alanı Konumu	38
Şekil 3.2	Malatya Kenti Nüfus Değişim Grafiği (1965-2018)	39

Şekil 3.3	Malatya Kenti aylara Göre Ortalama Sıcaklık Ve Yağış Günleri	39
Şekil 3.4	Malatya Kenti Aylara Göre Ortalama Sıcaklık Ve Yağış	40
Şekil 3.5	Araştırma Yönteminin Akış Şeması	41
Şekil 4.1	Kanal Boyu Caddesinin Beslendiği Derme Kanalı	43
Şekil 4.2	1950-1964 Yılları Arası Kanal Boyu Caddesi Ve Kernek Şelalesi	44
Şekil 4.3	1950-1964 Yılları Arası Kanal Boyu Caddesi Ve Kernek Şelalesi	45
Şekil 4.4	1950-1964 Yılları Arası Kanal Boyu Caddesi Ve Kernek Meydanı	46
Şekil 4.5.a	Kanal Boyu Caddesi Sonbahar- Kış Dönemi Görünümleri	47
Şekil 4.5.b	Kanal Boyu Caddesi Sonbahar- Kış Dönemi Görünümleri	48
Şekil 4.6.a	Kanal Boyu Caddesi İlkbahar- Yaz Dönemi Görünümleri	49
Şekil 4.6.b	Kanal Boyu Caddesi İlkbahar- Yaz Dönemi Görünümleri	50
Şekil 4.7	Kanal Boyu Caddesi Gece Görünümü	51
Şekil 4.8	Kanal Boyu Caddesi Ve Çevresi Bina Kullanım Analizi	52
Şekil 4.9	Kanal Boyu Caddesi Ve Çevresi Bina Kat Analizi	53
Şekil 4.10	Kanal Boyu Caddesi Ve Çevresi Yol Analizi	54
Şekil 4.11	Kanal Boyu Caddesi Ve Çevresi Aydınlatma Elamanları, Rogar Kapakları,ızgaralar (A) Ve Tekil Ağaç Varlığı (B)	55
Şekil 4.12	Kanal Boyu Ulaşım Ağı Analizi	56
Şekil 4.13	Kanal Boyu Caddesi Yakınında Bulunan Odaklar Ve Bağlantılar	57
Şekil 4.14	Kanal Boyu Caddesi Sabah (8:00), Öğle (12:00) ve Akşam (18:00) Yaya Sayımı	58
Şekil 4.15	Kanal Boyu Caddesi Sabah (8:00), Öğle (12:00) ve Akşam (18:00) Araç Sayımı	59
Şekil 4.16	Kanal Boyu Caddesi Alana Ulaşım Şekilleri	62
Şekil 4.17	Kanal Boyu Caddesi Kullanıcıların Araç Park Yerleri	63
Şekil 4.18	Ankete Katılan Kullanıcıların Kanal Boyu Caddesinin Trafığe Kapatılması İle İlgili Görüşleri	84
Şekil 4.19	Ankete Katılan Kullanıcıların Kanal Boyu Caddesinin Trafığe Kapatılması ile popüler bir alan olma özelliğini yitirmesi ile ilgili görüşleri	84
Şekil 5.1	Farklı Konseptlerde Cadde Işıklandırma Önerisi	87
Şekil 5.2	Kanal Boyu Caddesi ilişkili olduğu odaklar	88
Şekil 5.3	İpek Caddesinde Eski Pazar Yeri ve Öneri Pazar Yeri	89
Şekil 5.4	Kanal Boyu Caddesi Yayalaştırılan Alanı Öncesi Ve Sonrası	90
Şekil 5.5	Kanal Boyu Caddesi İçin Önerilen Otopark Alanları	91

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 2.1	Yayalaştırmanın amaçları ve bu amaçlar sağlayacağı başlıca yararları (Yalçınkaya, 2007; Gülersoy, 1992 ve Çağlar, 1992' geliştirilmiştir).	18
Çizelge 4.1	Kullanıcıların Cinsiyet Durumu	60
Çizelge 4.2	Kullanıcıların Yaş Grupları	60
Çizelge 4.3	Kullanıcıların Medeni Durumu	60
Çizelge 4.4	Kullanıcıların Eğitim Durumu	61
Çizelge 4.5	Kullanıcıların Meslek Grupları	61
Çizelge 4.6	Kullanıcıların Aylık Ortalama Gelirleri	62
Çizelge 4.7	Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Geçirilen Zaman Dilimleri Arasındaki İlişki	64
Çizelge 4.8	Alanın Kullanıldığı Günler-Alana Geliş Sıklığı Arasındaki İlişki	65
Çizelge 4.9	Alanın Kullanıldığı Günler- Alanda En Çok Geçirilen Saatler Arasındaki İlişki	66
Çizelge 4.10	Alanın Kullanıldığı Günler - Yaş Grupları Arasındaki İlişki	67
Çizelge 4.11	Alanın Geçirilen Zaman - Alanı Alışveriş İçin Yapmak İçin Kullananlar Arasındaki İlişki	68
Çizelge 4.12	Alanın Geçirilen Zaman- Alanı Müzikli Eğlence Yerleri İçin Kullananlar Arasındaki İlişki	69
Çizelge 4.13	Alanın Geçirilen Zaman- Alanı Gezinti Amaçlı Kullananlar Arasındaki İlişki	70
Çizelge 4.14	Alanın Geçirilen Zaman - Alanı Arkadaşları Zaman Geçirmek İçin Kullananlar Arasındaki İlişki	71
Çizelge 4.15	Alanın Gelineen Günler- Tarihi Niteliği Ve Mekânsal Etkisinden Dolayı Tercih Eden Kullanıcılar Arasındaki İlişki	72
Çizelge 4.16	Alanın Gelineen Günler- Merkezi Bir Konumda Olduğu İçin Tercih Eden Kullanıcılar Arasındaki İlişki	73
Çizelge 4.17	Alanın Gelineen Günler- Merkezi Bir Konumda Olduğu İçin Tercih Eden Kullanıcılar Arasındaki İlişki	73
Çizelge 4.18	Alanın Gelineen Günler- Popüler Bir Alan İçin Tercih Eden Kullanıcılar Arasındaki İlişki	74
Çizelge 4.19	Alanın Gelineen Günler- Aile İle Vakit Geçirmek İçin Tercih Eden Kullanıcılar Arasındaki İlişki	75
Çizelge 4.20	Yaş grupları – Alanı Alışveriş Yapmak İçin Kullananlar Arasındaki İlişki	76
Çizelge 4.21	Yaş Grupları – Alanı Başka Bir Yere Gitmek Üzere Buluşma Noktası Olarak Kullananlar Arasındaki İlişki	77
Çizelge 4.22	Yaş Grupları – Alanı Geçiş Güzergâhı Olarak Kullananlar Arasındaki İlişki	78
Çizelge 4.23	Yaş Grupları – Arkadaşları İle Zaman Geçirmek İçin Kullananlar Arasındaki İlişki	79

Çizelge 4.24	Katılımcıların Tarihi Doku Etkisi Hakkında Söylemleri	79
Çizelge 4.25	Katılımcıların Mekan Etkisi Hakkında Söylemleri	80
Çizelge 4.26	Katılımcıların Alanın Canlı Ve Dinamik Olduğu Hakkında Söylemleri	80
Çizelge 4.27	Katılımcıların Yapılacak Aktivite Hakkında Söylemleri	80
Çizelge 4.28	Katılımcıların Alanın Monotonluğu Hakkındaki Söylemleri	81
Çizelge 4.29	Katılımcıların Kişi Yoğunluğu Hakkındaki Söylemleri	81
Çizelge 4.30	Katılımcıların Güvenlik Sorunu Hakkındaki Söylemleri	81
Çizelge 4.31	Katılımcıların trafik yoğunluğu Hakkındaki Söylemleri	81
Çizelge 4.32	Katılımcıların Atatürk Evini Ziyaret Etme Sıklığı	82
Çizelge 4.33	Katılımcıların Hürriyet Parkını Uğrama Sıklığı	82
Çizelge 4.34	Katılımcıların Müze'yi Ziyaret Etme Sıklığı	83
Çizelge 4.35	Katılımcıların Kernek Meydanına Uğrama Sıklığı	83
Çizelge 4.36	Katılımcıların Beş Konakları Ziyaret Etme Sıklığı	83

GİRİŞ

Sanayi devrimi ile birlikte kentler hızlı bir şekilde büyüme evresine girmiştir. Kentlerin hızlı büyümesi ile motorlu araç kullanımı artmış, çevre kalitesi bozulmuş, nüfus yoğunluğu ve gürültü kirliliği artmıştır. Bu sonuçlar kentsel yaşam kalitesinin düşmesini beraberinde getirmiştir.

Hızlı değişen kentler, insan gereksinimleri ile birlikte farklı ulaşım biçimleri olan araç, bisiklet ve yaya güzergâhlarının artmasına ve sürekli bir değişim içine girmesine sebebiyet vermiştir. Kent merkezlerinin canlılığını sürdürebilmesi ve yaşam kalitesinin iyileştirebilmesi için yaya alanlarına gereksinim artmıştır.

Geçmişten bu yana kentlilerin özel mekânları dışındaki her türlü etkinliğine sahne olmuş caddeler uzunca bir süredir motorlu araçların egemenliği altına girmiştir. Bu egemenlikle birlikte yayaların kentsel alanı kullanım biçimlerinin göz ardı edilmesi günümüzde yaşanan en önemli kentsel sorunu karşımıza çıkarmaktadır. Yaşanan kentsel sorun içinde araç yolu, bisiklet yolu, yaya yolu, araç trafiği ve yaya trafiği kavramları irdelenip kent için önemi vurgulanmıştır. Kentte giderek önemini ve önceliğini yitirmeye başlayan kentsel dış mekanları ve yayayı yeniden kent yaşamına kazandırmaya yönelik bir çözüm olarak “yayalaştırma” düşüncesi bir çözüm olarak görülmüştür.

Bu tez ile birlikte Malatya kenti içinde söz konusu olan bu soruna bir çözüm önerisi sunulmaktadır. Yayaların kentin merkezi ile ilgili beklenti ve istekleri tartışılacak ve yayaları merkeze daha çok vakit geçirebilecekleri bir yaya bölgesi önerisi sunulacaktır. Bu yaya bölgesi önerisi için Dünya’da ve Türkiye içinde başarılı olmuş yayalaştırma örnekleri incelenmiş bu doğrultuda çalışma alanı olan Kanal Boyu ve çevresi ile ilişkilendirilip geliştirilmiştir.

Döllük (2005), “Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı” yüksek lisans tezinde sokakların yayalaştırılmasında uyulması gerekli peyzaj tasarım kriterlerini sıralamış, yayalaştırılmış sokaklarda kullanılan yapay ve doğal elemanlar ayrı ayrı ele almış, yayalaştırılmış sokakların yapısal çevre özellikleri ve bu sokaklardaki işlev çeşitliliğini araştırmıştır. Yapılan çalışmaların sonucunda yayalaştırılmış sokağın açık hava rekreasyon alanı olarak kullanılabilirliğinin, o sokağın sahip olduğu rekreasyon potansiyeli ile ilişkili olduğu kadar peyzaj tasarım kriterlerine göre düzenlenmiş olması ile de yakından ilgili olduğu sonucu ortaya çıkarmıştır.

Yalçinkaya (2007), “Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi“ isimli yüksek lisans çalışmasında öncelikle “Yaya Yolu”, “Yaya Bölgeleri”, “Yaya Trafığı” kavramları irdelenerek yayalaştırmanın kent için gerekliliği ve önemi vurgulanmış; kentsel planlama ve kentsel tasarımına dair genel ilkeler saptanmış; uygulama aşamasında karşılaşılabilen sorunlar ele alınmış; yurtiçi ve yurtdışında uygulanmış yaya alanlarının olumlu ve olumsuz özellikleri incelenerek, örnekler verilmiştir. Bu bağlamda Bahçelievler ve Aşkabat Caddesi'nin yaya bölgesinin yetersizliği ortaya konmuş, her yaşta insanın günün her saatinde kullanabileceği, çocukların araç trafiği gibi bir tehlikeye maruz kalmadan oyun oynayabileceği daha doğrusu Ankara'nın nefes alabileceği yeşil bir mekân yaratmak amaçlamıştır. Ayrıca Ankara kentinin kentsel planlama yönünden tarihi incelenerek, Bahçelievler semtinin bu planlar zincirinden nasıl etkileneceği bugünkü halini aldığı anlatılmıştır.

Demir (2008), “Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği” yüksek lisans çalışmasında yaya, yaya bölesi, yaya trafiği gibi temel kavramlar irdelenmiş yayalaştırmanın cadde ve kent için gerekliliği vurgulanmıştır. Bu çalışma; kültürel ve tarihi zenginliklere sahip ve kentsel sit alanı sınırları dâhilinde olan Hürriyet Caddesi'nin tarihi kent dokusunu koruyacak şekilde, tasarım prensiplerine uygun olarak caddede yaya mekânı oluşturmak amacıyla yapılmıştır. Araştırma sonucunda Hürriyet Caddesi için planlanan yayalaştırma çalışmasını kent halkının da talep ettiğini gözlemlemiştir. Gerek araştırma alanının konumundan dolayı gerekse kent halkının ihtiyaçlarına çözüm önerileri sunmak ve Hürriyet Caddesi'ni ferah, konforlu ve estetik bir görünüme kavuşturmak ve yaya sirkülasyonunu güvenli bir şekilde sağlamak için yayalaştırılması gerektiği kanısına varmıştır.

Birol Özerk (2011), Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Dergisinde yayınlanan “Kente Dönüş, Kentsel Yaşama Dönüş: Balıkesir Milli Kuvvetler Caddesinde Kısmi Yayalaştırma Projesi “ isimli Makalesinde, Balıkesir Milli Kuvvetler Caddesini yaya kullanımına odaklanmış bir kentsel mekana dönüştürmek üzere hazırlayarak Balıkesir Kent Konseyi Çevre ve Şehircilik çalışma komisyonuna sunulan kısmi yayalaştırma proje önerisi, kenti kent yapan en temel unsur olan yaya kullanımının zenginliğini Milli Kuvvetler Caddesine yeniden kazandırmayı amaçlamıştır. Bu tür kentsel uygulamalara alışkın olmayan Balıkesir halkı ve yerel yönetimin öneriyi hak ettiği ilgiyi göstermesi, bu tür bir düzenlemenin kente katacağı değerlerin iyi

anlaşılması ve projenin uygulanarak ilerleyen zamanlarda geliştirilecek benzer projeler için bir itici güç oluşturması hedef olarak göstermiştir. Kentlerdeki yayalaştırma uygulamaları, kent merkezlerini motorlu araçların egemenliğinden kurtararak yeniden insan ölçeğinde tasarlanmış mekanlara dönüştürmeyi amaçlamıştır.

Çalışkan (2011), “Kamu yararı bağlamında kamusal mekanlarda bir yayalaştırma örneği: Eminönü tarihi yarımada (Hobyar Mahallesi ve Çevresi) yayalaştırma projesi yüksek lisans çalışmasında kamu yararı, kamusal alanlarda yayalaştırma, planlama ve tasarımda yayalaştırma gibi birçok kavramı ele almış, Dünya’den ve Türkiye’den başarılı olmuş yayalaştırma projelerine örnek vermiştir. Küreselleşen kentlerimizde araç trafiğinin yoğunlaşması özellikle tarihi alanlarda kamusal mekanların yok olmasına sebep olduğu sonucuna varmış. Bu nedenle en önemli kamusal alanlardan olan yolların yayalaştırılması ile kentlerde sağlıklı kamusal mekanlar yaratılmaya çalışılmakta, yayalaştırılan alanlarda mekân kalitesinin artırılması ile birlikte kamu yararı öne çıkarılmaya çalışmıştır. Mekânın tarihi ve turistik değerlerinin algılanması noktasında, alanın sahip olduğu organik dokunun ve içerisinde barındırdığı kültür varlıklarının fark edilebilirliğinin artmasının yayalaştırma projesi ile sağlanabileceğini önermiştir.

Surat ve Yaman (2014), Kastamonu Üniversitesi. Orman Fakültesi Dergisinde yayımlanan “Kent İçi Yolların Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Kamu Tercihi” isimli makalelerinde, bireylerin yaya ulaşımına yönelik eğilim ve istemlerini belirlemek amacıyla bir anket çalışması yapılarak, taşıt trafiğinden arındırılmış veya araç dolaşım yoğunluğu temel alındığı, çevre konforuna sahip, belirlenen güzergâhların taşıt trafiğine kapatılarak yaya bölgesi olarak kullanımları, güzergâhları oluşturan yolların başta genişliği, genişletilebilme olanağı (yol çevresindeki alan kullanım türü ve kamulaştırma gereksinimi) ve araç dolaşım yoğunluğu temel alınarak farklı yaya bölgeleri önerilmiştir. Kentlerdeki yaya alanlarının sürekliliğinin sağlanması gerekliliği vurgulanmıştır. Bu süreklilik sayesinde kent insanı, kentin sahip olduğu kültürel ve doğal sistem karşılıklı olarak fayda sağlayacaktır. Kent içindeki yaya alanları; gerçekleştirilecek olan süreklilik içerisinde kent insanına hizmet ederken kendi içerisindeki doğal yaşamı da koruyarak sürekliliğini sağlayacaktır. Bu iki temel sonuca varmışlardır.

Kaplan ve Deniz (2015), 1. Ulusal Ankara Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Kongresinde sundukları “Yaya Yolu Sürekliliğinde Peyzaj Kalitesinin Artırılması: Ankara Yüksel Caddesi Örneklem Alan Çalışması” çalışmasında, Ankara kent merkezinin önemli bir yaya yoğun kesimi olan Yüksel Caddesi çalışılmış ve kent merkezi ile kentin iskân alanlarını birleştiren bir yaya köprüsü odak örneklem olarak ele almışlardır. Çalışma sırasında diğer ülkelerdeki örnekler incelenip bu doğrultuda analizler yapılmıştır. Tasarım ilkeleri ve planlama kararları doğrultusunda alan için yayalara rahat hareket etmelerini sağlayacak şekilde değişim önerileri getirmişlerdir.

Pehlivan (2015), “Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama ve Tasarım Açısından İncelenmesi: Düzce İstanbul Caddesi Örneği” yüksek lisans tezinde Düzce ili İstanbul Caddesi’nin yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesini amaçlamıştır. Öncelikle “Yaya Yolu”, “Yaya Bölgeleri”, “Yaya Trafik” kavramları irdelenerek yayalaştırmanın kent için gerekliliği ve önemi vurgulanarak; kentsel planlama ve kentsel tasarıma dair genel ilkeler belirlemiş uygulama aşamasında karşılaşılabilen sorunları ele almış, yurtiçi ve yurtdışında uygulanmış yaya alanlarının olumlu ve olumsuz özellikleri incelemiş ve örnekler vermiştir. Bu bağlamda İstanbul Caddesi’nin yaya bölgesinin yetersizliğini ortaya koymuştur. Günümüzdeki değişimler bizi motorlu taşıtlara göre planlanan kentlerden, yaya öncelikli kent planlamalarına doğru götürmüştür. Ne yazık ki ülkemizde yapılan acele ve yanlış uygulamalar, görev başına gelen her yerel yönetimin bir önceki uygulama yanlışları yanında doğrularını da yok etmesi, kentsel alanları yazı tahtası haline getirmiş ve bu süreç içerisinde birçok tarihi ve kültürel değer kaybolmasına neden olduğunun sonucuna varmıştır. Bu nedenle, kentsel mekânların ayakta kalabilmesi için, koruyarak yaşama bilincinin planlamada temel unsur olarak alınması ve kentsel tasarım sorunlarının insan ölçeğinde değerlendirilmesi gerektiğini önermiştir.

2. KURAMSAL TEMELLER

2.1. Kent, Kentsel Mekân ve Kentsel Mekân Türleri

2.1.1. Kent Kavramı

İnsanoğlu kentleri henüz kurmadan önce ilk kez M.Ö 10.000' li yıllarda yerleşik düzene geçmiştir. İlkel insanlar mağaralarda ve ağaç kovuklarında sürmüş oldukları yaşamlarını, önce küçük kulübelere ve daha sonra ise kâgir yapılar inşa ederek kale, konut, dini yapı ve saray mimarisine taşımışlardır. İnşa edilen bu yapılar tek tek bir araya gelerek de kentleri oluşturmuştur (Gögebakan,2013).

Kent sözcüğü dilimize Orta Asya Türklerinden geçmiş olup; 'şehir' karşılığı olarak kullanılmıştır. Kavram, Soğdça'da "kend" olarak kullanılmış: "Yarkend", "Taşkend", "Semizkend" (Semerkant) örneklerinde olduğu gibi birçok büyük şehir bu adlarla adlandırılmıştır (Armağan, 2014).

Sanayi devrimi ile birlikte kent olgusunda hızlı bir artış görünmüştür. Kent kavramı sosyolojik açıdan düşünüldüğünde bulunduğu dönemim etkisiyle birçok kent kuramcısının farklı farklı tanımlar yapmasına sebep olmuştur.

Durkheim kenti, işbölümü ve dayanışma kavramlarıyla ilişkili olarak ele almaktadır. Marks ve Weber'e göre, önemli olan kentin ekonomik ve siyasal örgütlenme biçimidir. Wirth ise, kentin ekolojik, örgütsel ve sosyo – psikolojik özelliklerini kapsayan bir kent kuramı geliştirmiştir (Can, 1999).

Karl Marx, kenti üretim araçlarının, ticaret mallarının, gereksinimlerin toplanmış olduğu, yüksek zevklerin temsil edildiği yer olarak tanımlarken; Emile Durkheim kenti, işbölümü ve dayanışma kavramları ile ilişkili olarak ele alır. Bunların yanında Sorokin, kenti çeşitli grupların kümeleşmesinden meydana gelmiş bir bütün olarak mekânsal alana ve yoğunluğa dayalı olarak ele alır. Bir diğer kent kuramcı Louis Wirth'e göre kenti, nüfus büyüklüğü, yoğunluk ve heterojenlik karakterize eder. Rene Maunier'e göre ise kent, nüfusuna oranla coğrafi temeli dar olan ve aileler, meslek grupları, sosyal sınıflar, mezhepler vs. gibi çeşitli heterojen grupları içine alan karmaşık bir yerleşme grubudur (Yörükan, 1991).

Günümüzde de kent kavramı birçok şekilde tanımlanmıştır. Bunun nedeni kent olgusunun disiplinler arası bir alana sahip olmasıdır. Bu tanımlardan bazıları şöyledir:

- “Kent, yönetsel sınırları olan; belli bir nüfus yoğunluğu olan; bu nüfusunun; barınma, sağlık, eğitim, eğlence, ulaşım, ticaret vb. gibi ihtiyaçlarını karşılayacak gelişmişlik düzeyine erişkin olan mekânsal yapıdır.” (Ayata, 1996).
- “Kent, kendi kendine yetmeyen ekonomik sistemi dolayısıyla civar yerleşim birimlerindeki ekonomik faaliyetlerle etkileşim içerisinde olan ve idari yönden çevresi üzerinde denetleyici erke sahip yerleşim birimidir.” (Bağlı, 2005).
- “Kent, tarihin farklı dönemlerine ait fiziksel, sosyal ve kültürel katmanların tarihsel süreklilik içinde üst üste yığılması sonucu oluşan fiziksel, mekânsal ve sosyal bir ortamdır.” (Balcı,1988).
- “Kent; sürekli toplumsal gelişme içinde bulunan ve toplumun, yerleşme, barınma, çalışma, gidiş-geliş, dinlenme ve eğlenme gereksinimlerinin karşılandığı yerleşme birimidir.” (Keles, 1998).

2.1.2. Kentsel Mekân

Kentsel mekânlar dış mekânlar içinde kentin büyük ölçüde binalarla tanımlanan fakat binaların dışında kalan bölümleri olup, kentlerdeki toplu yaşamın olduğu ortak ya da kişisel gereksinimlerin karşılandığı mekânlar olarak tanımlanmaktadır (Yıldız, 1996).

Kentsel mekânların, insanların toplumsal yaşamı üzerindeki etkileri oldukça önemlidir. Kentsel mekânlar, toplumsal ve kamusal kullanımlarıyla, insanları bir araya getirmekte, birbirleriyle iletişim ve etkileşim kurmalarını ve sosyalleşmelerini sağlamaktadır. Sokaklar, meydanlar, parklar, açık alanlar gibi kentsel mekânlar, kentlinin toplanacağı, birbirleriyle karşılaşacağı, etkileşim içine girebileceği, bireysel ve birlikte kendilerini ifade edecekleri toplumsal ve davranışsal uzlaşma alanlarıdır (Erdönmez ve Akın, 2005).

Kentsel mekânlar özel yaşamın aksine toplu yaşamın tüm etkinliklerinin sürdüğü mekânlardır. Bu mekânlar her yaş, cins ve meslek grubunun yararlanmasına açık, kentsel strüktür içinde yer alan mekânlar olarak tanımlanabilir. Bunlar mülkiyetin ortak olduğu mekânlardır. Ortak çıkar ve kullanımlar için düzenlenmiş ya da oluşmuştur (Öksüz, 2004)

Kentsel mekânlar toplumun her tabakasından insanların bir arada vakit geçirebildikleri önemli alanlardır. Her ne kadar özel mekânlar ve yarı özel mekânlar her kesimi etkilemediği düşünülse de gerek yapı sınırlıkları gerek cephe görünümleri ortak kullanım alanlarına açıldığından etki alanı toplumun her kesimini kapsamaktadır. Kentsel mekân türleri:

- **Özel Mekânlar:** Belli bir grubun ya da kişinin özel kullanımına açık olan ve yalnızca o kişi ve gruplarca kullanılan mekânlardır.
- **Yarı Özel Mekânlar:** Herhangi bir kişinin mülkiyetinde olan ancak toplum tarafından da gözlemsel olarak algılanabilen mekânlardır. Bu mekânlar ait olduğu kişiler dışında kullanıma açık değildir ancak özel mekânlarda olduğu gibi kapalılık hissi yoktur.
- **Kamusal Mekânlar:** Her kentlinin serbestçe girebildiği, gezebildiği, kullanabildiği mekânlardır. Yapılanmış veya yapılanmamış olabilir. Kent sakinlerinin kullandığı binalar ya da meydanlar olabilir.
- **Yarı Kamusal Mekânlar:** Bu mekânların mülkiyeti bazen kamuya bazen de kişilere ait olabilir. Ancak kamusal mekânlardan farkı, belli bir statü oluşturarak her kullanıcının kullanabilmesini önlemektedir. Kendi içerisinde bir otokontrol mekanizması vardır.

2.2. Kentsel Mekânda Kamusal Alanlar

Kentsel mekân içerisinde kamusal alanlar yaşam alanlarının büyük bir bölümünü kapsamaktadır. Kamusal alanların en önemli niteliği tüm vatandaşlara açık alanlar oluşturmalarıdır. Weber (2003)'e göre kamusal alan; farklı sosyal sınıflardan, ırklardan, etnik yapıdan insanların karşılaşma yeridir. Arendt (1996) ise; kamusal alanı, toplu yaşamın tüm etkinliklerinin gerçekleştirildiği, insanların uyum içinde hareket ettikleri yer olarak tanımlamaktadır.

Kamusal alan insanların özgürce kendi fikirlerini söyleyebileceği, kendilerinden farklı düşünen ve farklı sosyal özelliklere sahip insanlarla bir araya gelip müzakere edebilecekleri, birbirlerini dinleyip diyalog kurabilecekleri ve söz sahibi olabildikleri bir alandır.

Kamusal alan, mekânda yer alan etkinliklerin çeşitliliğine ve sosyal etkileşime bağlı olarak gelişmektedir (Perinçek, 2003).

Kamusal alanlar, hareket ve erişimin bulunduğu alanlardır. Bu alanlarda, yönelme, bekleme, toplanma, dağılma gibi eylemler gerçekleşmektedir (Gökgür, 2008).

Kamusal alanlar, kentin asıl karakterini ve kimliğini gösteren alanlardır (Bunschoten, 2002). Kent halkının aynası olup, toplumun ait olduğu kültürü ve yaşanan zamanı yansıtmaktadır (Oktay, 2007).

Kamusal alanlar mimari ve kentsel formları; hareketlilik, kamusal kullanım, sosyalleşme ve kimlik gibi özellikleri içerdiği için kente bir anlam vermektedir. Ayrıca toplumsallaşmaya göre değişiklik göstermektedir. Görsel bir kentsel marketin içinde kente uygun bir imaj verebilmek için yetkililer tarafından kullanılan bir araç olmuştur (Biarez 1998, Gökgür 2008).

İster kapalı mekân ister kentsel açık alan olsun, kamusal mekân genel kullanıma izin veren kentsel açık alanlar ifade etmektedir. Bu açık alanlar insanların tarih boyunca değişik amaçlarla bir araya gelerek çeşitli aktiviteler gerçekleştirdikleri sokaklar, caddeler, ağaçlıklı yollar, meydanlar, parklar, rıhtımlar, plajlar, kıyılar, yaya ve alışveriş bölgeleri vb. kentsel mekânlardan oluşmaktadırlar. Bu alanlar içerisinde kamusal alan olgusunu en iyi yansıtan caddelerdir. Caddeler kentlerdeki ulaşım ve dolaşım ağını oluşturan, aynı zamanda kentlileri bir araya getiren sosyal mekânlar olduklarından, kentteki en yalın iletişim ortamlarıdır (Kayalar, 2006).

2.2.1. Yaya ve Yaya Bölgesinin Tanımı

Yayan hareket eden insanı tanımlayan yaya kavramı üzerine birçok tanım bulunmaktadır. Yaya, bir mekândan bir mekâna yürüyerek hareket eden kişidir. Keleş 1980 de 'yaya'yı kent içinde belli uzaklıklara yürüyerek ulaşan kimse şeklinde tanımlamıştır.

Karayolları trafik yönetmeliğinde yaya tanımı, araçlarda bulunmayan, karayolunda hareketsiz veya hareket halinde bulunan insandır şeklindedir.

Yaya, kentsel mekândaki dolaşımında yürüyerek ya da tekerlekli sandalyeye bağımlı engelli birey olması durumunda tekerlekli sandalyesi ile hareket eden, çocuklar, hamileler, yaşlılar ve çeşitli engellilerden, herhangi bir biçimde yük taşıyanlardan, toplumun her kesiminden oluşan bir kitledir (Çetiner 1993, Kaplan ve Acuner 2005).

Bir mekândan diğesine geçerken gideceği mesafeyi yürüyerek ya da koşarak her hangi bir motorlu vasıta kullanmadan mesafe kat eden kimsedir (Yıldırım, 2007).

Eski zamanlarda yaya terimi yolda yürüyen kimse olarak tanımlanırken, bugün kentlerde taşıtların yolları ele geçirmesinden ötürü yaya kaldırımlarında ya da yayalar için ayrılmış mekânlarda yürüyen kimse olarak değişmiştir (Döllük, 2005).

Yayalık, dünyadaki en eski ve en yaygın kullanılan ulaşım türü olarak bilinmektedir. Değişen kentler ile birlikte yaya alanları da değişime uğramıştır. Yaya bölgeleri; kentsel kamusal mekânları insanlar için yaşanabilir kılan, taşıt girişinin sınırlandırıldığı sokak, cadde ve meydanlarda yayaların gezmek, alışveriş yapmak vb. aktiviteler gerçekleştirmesine olanak sağlayan düzenlemelerdir (Şişman ve Etlı, 2007).

Ateş (1990) de yaya bölgelerini, özellikle tarihi kent merkezlerinin köhneleşmiş, artık kullanılmayan, düşük gelir getiren, herkesin girmeye çekindiği, kimsenin dolaşmadığı bölgelerinde ulaşım hizmetleri ve ticari verimlilik ile eski dokuda sosyal ve ekonomik hayatı rasyonel, aktif, canlı ve verimli kılan bir araç olarak ifade etmiştir.

Yaya Bölgesi; taşıt veya yaya trafiğinin yoğun olduğu şehir merkezlerinde veya gerekli başka bir yerde yayalara daha güvenli ve daha güzel ortam sunan, rahat hareket imkânı sağlayan, Gehrın mimari yapısını bozmadan taşıt trafiğine kapatılan yalnız yaya trafiğine açılan çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık mekânlardır (Bayraktar ve ark., 1987).

Yaya bölgeleri tamamıyla yayalara ait olan açık hava kent mekânlarıdır. Binalar arasındaki bütün açık mekân; her yaştan yayanın geçişi, dolaşması, durması, oturması, kalkması, kültürel etkinliklerde bulunması ve kendisini özgürce ifade edebilmesi için kullanılmaktadır. Yaya bölgesinin her alanı yayalara aittir; motorlu araç trafiğine kapalıdır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Yaya bölgeleri; şehre nefes aldırın, insanların şehirle ve birbiriyle iletişim kurduğu sosyal mekânlardır (Orhon, 2004). Yaya bölgeleri ile yaya yolculuklarına mekân açmak, araç işgalinden arındırılmış sosyal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekânlar oluşturmak amaçlanır (Top, 1990). Günümüzde yaya bölgelerinin birçok yaya yolu ve meydanların birleşmesinden oluşan estetik ve fonksiyonel alanlar olduğu görülmektedir (Gültekin, 2007).

Yaya bölgesi, var olan kentsel alanda ya da planla öngörülen bir kentsel gelişme alanında bir ya da birden fazla yolu içeren, yaya alanı düzenleme ilkelerine

göre izin verilenler dışında taşıt trafiğine kapalı, yayaların buradaki çeşitli kentsel konum, işlev ve aktivitelere rahatça erişmesi ve dolaşımında bulunmalarını sağlamak amacı ile düzenlenen mekânlardır (Kaplan ve Acuner 2000).

2.2.2. Yaya Bölgeleri Sınıflandırılması

Konut alanları: Otopark alanlarının konut çevresinde düzenlendiği ve konut yerleşimlerinin trafikten arındırılan bir iç alanda planlandığı alanlardır. Konut alanları içindeki yaya yolları da yerleşme alanındaki parsellere hizmet eden ve bu parsellerde yaya ulaşımını sağlayan yollardır. Bu yollara gerekli ve acil durumlarda ambulans, itfaiye aracı, yakıt taşıma araçları dışında motorlu taşıt girmesi yasaktır. Çoğu kez kullanıcıların rekreasyonel etkinlikleri için düzenlenir, bu düzenlemede konutlara ve rekreasyon alanlarına yaya olarak ulaşılır (Özkal 1990 ve Altınçekiç 1997).

Alışveriş merkezleri: Mağaza, dükkân, büro vb. işyerlerinin yoğun olduğu merkezlerde taşıt trafiğine kapatılan ve yayaların taşıt tehlikesine maruz kalmadan rahat ve güvenli hareket edip alışveriş yapabildikleri mekânlardır. Bu alanlar, tarihi yapıların çevresindeki yaya bölgeleri, kültür ve sanat yaya bölgeleri olarak ayrılır. Tarihi yapıların çevresindeki yaya bölgeleri; tarihi yapı ve anıtlar ile çevresindeki sokak, cadde ve meydanların taşıt trafiğine kapatılarak, tarihi çevrenin geleneksel etkisinin vurgulanması için yaratılan yaya mekânlarıdır. Kültür ve sanat yaya bölgeleri ise; Şehrin bazı yollarının taşıt trafiğine kapatılarak, insanların kültürel ve sanatsal faaliyetlerini açık alanlarda gerçekleştirdikleri mekânlardır (TS, 1997).

Kurumsal alanlar: Çeşitli kurumsal yapılar ve bölümler arasındaki yolların yayalaştırılmasıyla oluşan alanlardır. Bu alanlar ziyaretçilerin yapılar ve bölümler arası kısa yolculuklar yapabilirler. Üniversite kampüsleri, sağlık merkezleri, hükümet merkezleri vb. gibi alanlar kurumsal alan içinde düşünülebilir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Estetik ve Anıtsal Değeri Olan Alanlar: Tarihi kalıntılar, milli parklar, rekreasyon ve eğlence parklarını kapsamaktadır. Ziyaretçilere sessiz, sakin ve güvenli bir şekilde rekreasyonel faaliyetlerde bulunmaları için gerekli ortamlar sağlanır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Yaya geçitleri: Yaya geçitleri iki nokta arasındaki geçişi sağlayan, iki tarafı sınırlandırılarak oluşmuş mekânsal nitelik taşıyan alanlar olarak tanımlanır. Bir bütünlük içinde harekete yön vererek, hareketleri istenilen noktalara ulaştırarak mekânsal sürekliliği sağlarlar (Yalvaç 2009).

Yaya geçitleri buldukları düzleme göre üçe ayrılır: hemzemin geçitler, üst geçitler ve alt geçitlerdir (Beyazıt, 2007). Hemzemin geçitler, yol eksenine paralel olarak, 50 cm genişlikte, 50 cm aralıkta ve 4 m boyunda beyaz bantlar ile bunun 1.50 cm önünde düzenlenen kalın bir durma çizgisinden oluşur (Özkal, 1990). Yaya üst ve alt geçitleri ise, hemzemin geçitlerin yapılmasına elverişli olmayan durumlarda, yoğun araç ve yaya trafiğinin bulunduğu merkezi alanlarda, yaya ve taşıt trafiğinin güven içinde birbirinden ayrılmasını sağlamak amacıyla düzenlenir (Teziş, 1994).

Yaya Kaldırımları: Bir caddenin ya da sokağın kenarında yalnız yayaların geçmesine uygun olarak ayrılmış basit yapılı alanlardır (Keleş, 1980). Kaldırımlarda; bir bölümünde transit geçişi, duraklama, oturma gibi hareketler gerçekleşmekte, bir bölümünde de yayalar taşıt trafiğinden korunmaktadır. Yaya kaldırımları yaya-taşıt trafiğinin birlikte olduğu yollarda bulunan, kenti yayalar için yaşanılır kılan mekânlardır (Yıldırım, 2007).

Kaldırımlarda dükkân vitrinlerini izleyen yayalar yürüyen kişileri engellemektedir. İkincil bir alan yayaların güvenlik sebebiyle binalara yakın bir şekilde yürümekten hoşlanmamasından kaynaklanır (bina kapılarından çıkan kişilerle çarpışmamak gibi). Bunun sonucunda 60-75 cm'lik bir kısım kaldırım genişliğine ilave edilmelidir. Yani; kaldırımın kullanılabilir genişliğinin hesaplanması için 60-75 cm. kent mobilyaları için, 60-75 cm. de binalara bitişik olan alanlar için eklenmelidir (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Yaya Yolları: Yaya yolları, yaya bölgelerinin kolları ya da semtlerin dolaşım ağı içerisinde yer alan sokaklardır. Kuzey Amerika'da halkın yürüyüş ve gezinti amacıyla kullandığı geniş, ağaçlıklı yaya yollarına verilen "mall " sözcüğü ile eř anlamlıdır. Bu kavram ile birlikte ülkeye özgü yayalaştırma çalışmaları gelişmiştir. Günümüzde bu kavram, iş alanlarında ve kamusal alanlarda yayalara tahsis edilmiş sokak ya da meydanlar için kullanılmaktadır. Yaya yolları, varmak istedikleri ya da en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı tercih edenler için özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yürüyenlerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek hizmetlerle donatılmış, motorlu araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen, güvenilir, temiz,

bakımlı, kendine özgü alt yapısı olan alternatif bir ulaşım altyapısı sistemidir (Şenkaynak 2010).

Genel anlamda yaya yolları ile ilgili 3 ayrı sınıflandırma yapılmıştır (Rubenstein, 1992).

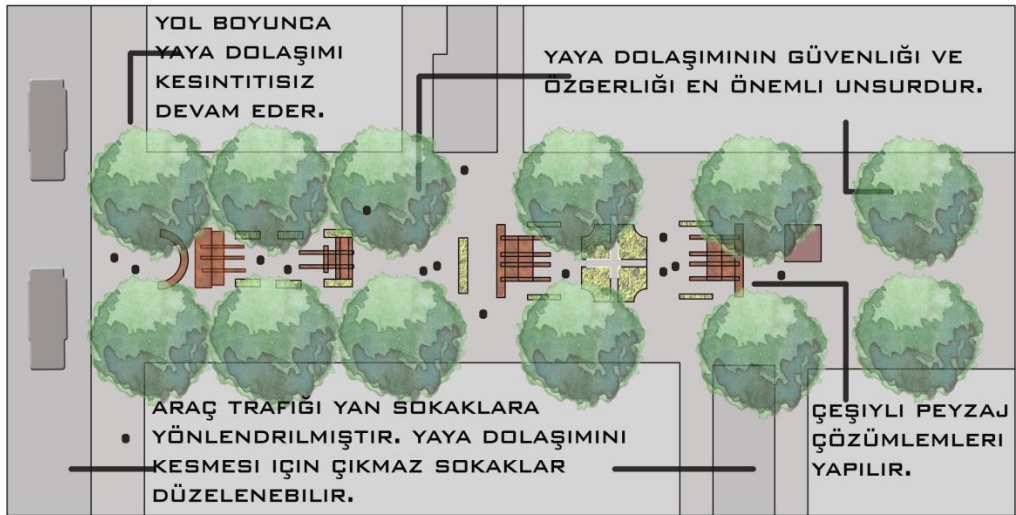
Bunlar:

- Tamamen Yayalaştırılmış Yaya Yolları (Full Mall)
- Sadece Transit Geçişlere İzin Verilen Yaya Yolları (Transit mall)
- Taşıt Trafikçi İçin Sınırlama Getirilen Yaya Yolu (Semi Mall)

2.2.3. Yaya Yollarının Sınıflandırılması

2.2.3.1. Tamamen Yayalaştırılmış Yaya Yolları (Full Mall)

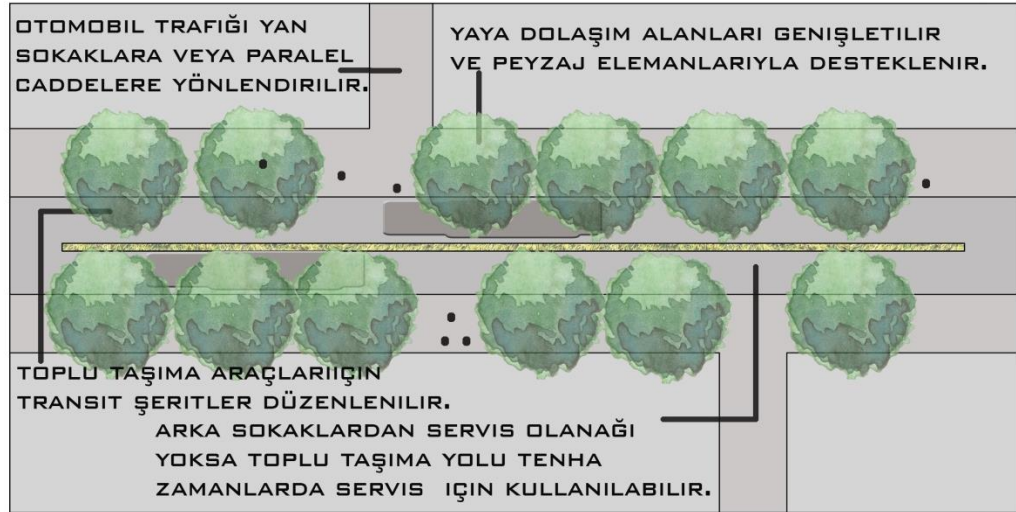
Full Mall'da yollar tamamen taşıt trafiğine yasaklanarak, yaya dolaşımı ve etkinliklerine göre düzenlenmiştir. Fakat acil müdahale gereken (yükleme ve boşaltma için araçlara girişlerin) durumlar dikkate alınarak yapılmalıdır. Bu şekildeki alanlarda döşeme şekilleri, yol ağaçlandırmaları, kent mobilyaları, heykel ve çeşme gibi sanatsal bazı donatı elemanları ile alan karakterize edilmektedir (Demir 2008). Bu caddeler kent karakterinin görsel devamlılığını yansıtmaktadırlar (Yıldırım 2007). Yaya dolaşımı kesintiye uğramadan devam etmelidir (Şekil 2. 1).



Şekil 2. 1. Tamamen Yayalaştırılmış Yaya Yolları(Full Mall)

2.2.3.2. Sadece Transit Geçişlere İzin Verilen Yaya Yolları (Transit mall)

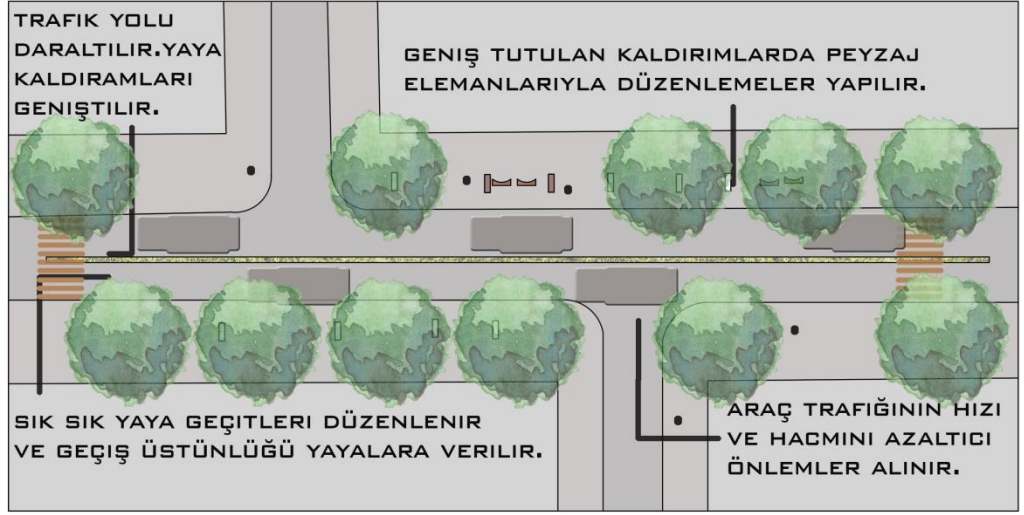
Özel otomobillerin ve taşıt trafiğinin, perakende ticaretin yapıldığı sokaklardan uzaklaştırılarak, sadece otobüs, hafif raylı sistem gibi toplu taşıma araçlarının ve taksilerin geçişlerine izin verildiği, fakat yaya önceliği bulunan alanlardır. Araçların bu alanlarda durması veya park etmesi yasaktır (Şekil 2. 2). Taşıt trafiği yan sokaklara veya paralel caddelere yönlendirilerek, toplu taşıma araçlarına ait trafik şeritleri düzenlenir. Şayet arka sokaklardan servis alma imkânı yok ise toplu taşıma yolunun en az kullanılan zaman aralıklarında servis için kullanılabilir (Demir 2008).



Şekil 2. 2. Sadece Transit Geçişlerine İzin Verilen Yaya Yolları (Transit Mall)

2.2.3.3. Taşıt Trafiği İçin Sınırlama Getirilen Yaya Yolu (Semi Mall)

Semi mall' de yollar taşıt trafiği için yasaklanmaz fakat trafiğin hacmi ve hızı kısıtlanır (Demir, 2008). Genellikle şehir merkezindeki büyük ticaret alanlarının içinde, trafiğin ve araç parkının oldukça azaltıldığı, ulaşımın tamamen yayalara ayrılmadığı, ancak yaya öncelikli ulaşımın olduğu alanlardır. Bu alanlarda taşıt trafiği için hız sınırlayıcılar kullanılır. Trafik yolu daraltılır, yaya kaldırımları genişletilir. Genişleyen kaldırımlarda yaya etkinlikleri için özel düzenlemeler ve peyzaj donatı elemanları kullanılır (Şekil 2. 3) (Perçin ve Yılmaz, 2001).



Şekil 2. 3. Taşıt Trafiği İçin Sınırlama Getiren Yaya Yolları (Transit Mall)

2.3. Yaya Bölgelerinin Tarihsel Gelişi

İnsanlar yerleşik hayata geçtikten bu yana buldukları alanlarda bir toplanma, bir geçiş güzergâhları oluşturmuş ve bu oluşumlara ihtiyaç duymuşlardır. Medeniyet tarihlerin gelişimi incelenirken, halk hayatının başlıca sahnesinin sokaklar ve meydanlar rol oynamıştır. Antik çağda bu alanlar; halkın toplandığı, çeşitli sosyal, kültürel ve ticari aktivitelerin gerçekleştiği canlı bir toplanma merkezidir (Aru, 1965).

M.Ö. 3000-4000 yıllarında ilk yerleşim yerlerinin görüldüğü Mısır’ da Nil boyunca çöl yolları düzenlendiği, bu yolların çeşmelerle süslenildiği, döşemeler ve olumsuz hava koşullarından koruyan elemanlarla kaplandığı bilinmektedir. M.Ö. 600’lü yıllarda Babil’de yol işaretleri kullanılmış ve kenarlarında çeşmeler, sarnıçlar olan ilk yaya yürüme yolları yapılmıştır. Babil’de ilk kez yaya ve taşıt ayırımına gidilmiş, yol kaplaması olarak yaya ve taşıt için değişik boyutlarda taş kaplamalar kullanılmıştır (Giritlioğlu 1991).

Yaya hareketlerini düzenlemeye yönelik ilk planlama örneği olarak M.Ö. 500’de Milet’li Hyppodamus’un ortaya koyduğu prensipler; Pire, Milet ve Rodos’ta karşımıza çıkmaktadır. Bugün “ ızgara sistemi” olarak bilinen, yayaların ihtiyaçlarına yönelik geometrik bir düzende karşılanmasını esas olarak alınmıştır (Şekil 2. 4).



Şekil 2. 4. Yaya Hareketlerine Yönelik İlk Planlama Örneği M.Ö 500 Milet’li Hyppodamus (Anonymous 1, 2018)

Atlı arabaların kullanımı ile birlikte yayalar arasında çatışma alanı oluşmuştur. Bu çatışma alanını ortadan kaldırmak için Roma’da Julius Sezar gün doğumundan gün batımına kadarki sürede yayaların kent içinde rahat hareket etmesini sağlamak için araba geçişini yasaklamıştır (Çermikli 2009). Bazı yollarda ise tamamen atlı arabaların girişini yasaklamıştır. Atlı arabaların kullanıldığı kentlerde araba yollarından kolonlarla ayrılmış, yükseltilmiş ve üstleri örtülmüş kaldırımlar oluşturularak yayaların rahat dolaşımını sağlamıştır (Kuntay 1994). Ortaçağa geldiğimizde yollar düzensiz, dar ve çarpık şekilde karşımıza çıkmaktadır. Hıristiyanlığın etkisiyle kiliseler etrafında yaşam alanları oluşturulmuş ve bu alanlara yakın oluşan meydanlar ve pazar alanları birbirine dar yollar ile bağlanmıştır (Aru 1965).

XIX. yüzyıla doğru ise, kentlerdeki kargaşa ve problemleri giderebilmek için, sosyal yaşamın en etkin şekilde yaşandığı yolların; temizliğine, ağaçlandırılmasına ve bakımına dikkat edilmeye başlanmış; farkında olmadan yayalaştırma çalışmalarına ilk adım atılmıştır (Altunbaş, 2006). XIX. yüzyılın ortalarında Kraliçe Viktoria ise, Londra’nın merkezinde araçlarla yayaları birbirinden ayırmak için yaya geçitleri yaptırmıştır (Renda, 1996).

Buhar makinesinin icadıyla birlikte yeni ulaşım araçları geliştirilmiş ilk olarak raylı sistemler ve daha sonra otomobil kullanımı başlamıştır (Aydemir vd. 2004). Kentlerin hızlı gelişimi ile birlikte bu araçların kullanımı artmıştır. Kent içinde oluşan araç kullanımının artması yaya alanlarını kısıtlamıştır. Artık düzenlemeler yayalara göre değil araçlara göre şekillenmeye başlamıştır. Bu durumun artması ile birlikte kent içlerindeki yayılma alanlarında sorunlar oluşmaya

başlamıştır. Oluşan bu kargaşanın önüne geçilmesi için kent plancıları bazı yolların tamamen araç trafiğine kapatılmasını bir çözüm olarak görmüştür (Karabay 1993).

Ülkeden ülkeye değişen fiziksel yapı, kültür, yaşam koşulları yaya yolları ve alanları için farklı zamanlarda gelişmesine neden olmuştur. Avrupa da insanların kentlerde yoğunlaştığı alanlar dinlenme, eğlenme, oturma ve insanların sosyal aktivitelerde bulunmaları için kullanılmaya başlanmıştır (Francis, 1991). Avrupa kentleri arasındaki Batı Almanya, yayalaştırma çalışmasının yapıldığı ilk ülkedir. 1926'da Essen kentindeki Limbecker Caddesi araç trafiğinden tamamen arındırılmış ve yaya bölgesi olarak oluşturulmuştur (Rubenstein, 1992).

Avrupa da 1940'lı yıllarda yayalaştırma çalışmaları başlamışken, Amerika da 1960'lı yıllardan sonra tarihsel kentlerin korunmasına yönelik gün boyu motorlu taşıtların kullanımına maruz kalan alanlar, geceleri terk edilen mekânları yaşatmaya yönelik çalışmalar yapılmaya başlamıştır (Zafer 1998). Ülkemizde yaya bölgelerinin düzenlemelerine yönelik çalışmalar zaman zaman yapılsa da toplumsal açıdan ele alınan bir yayalaştırma çalışması ilk kez 1979 yılında Ankara Yenışehir'de İl Trafik Komisyonu, bazı sokakları, taşıtlara kapatma kararı almasıyla oluşturulmuştur. Öncelikle yayaların yoğun olarak bulunduğu 100 m'lik Sakarya Sokağı yayalaştırılmıştır. Daha sonra, yöneticilerin karşı koymalarına karşın, yoğun bir kamuoyu oluşturma çabasıyla, İzmir I, İzmir II, Selanik Caddeleri 1980 yılında yayalaştırılmıştır (Yalçınkaya, 2007).

Günümüz kentlerde yayaların ulaşılabilirliği artarak, daha sağlıklı ortamlar yaratılabilmesi için çeşitli düzenlemelere gidilmiştir. Birçok ülke Yaya Hakları Bildirgesi kabul edilerek, yaya öncelikli planlamalar yapılması ve yaya haklarının savunulması gerektiği kabul etmiştir.

Avrupa Parlamentosu, yaya hakları bildirgesi, 1988 (Anonymous 2, 2018):

- Yayanın; fiziksel ve ruhsal sağlığını korumaya uygun koşullar sunan kamu alanlarının nimetlerinden özgürce yararlanma ve sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı vardır.
- Yayanın; motorlu taşıt değil, insan ihtiyaçlarına göre şekillenmiş kent merkezlerinde yaşama hakkı vardır.
- Çocuklar, yaşlılar ve engellilerin kendi zafiyetlerini şekillendirmeyen ve kolay sosyal ilişkiye izin veren kentsel düzenlemelere sahip olmaya hakları vardır.

- Engellilerin bağımsız hareketliliklerini sağlayacak ulaşım sistemlerine, kamusal düzenlemelere, uyarı, işaretleme sistemlerine ve taşıt araçlarına sahip olmaya hakları vardır.
- Yayanın, izole yaya bölgelerine değil kentin düzeniyle uyumlu, ulaşılabilir, kısa ve makul bağlantıları olan yaya alanlarına sahip olmaya hakkı vardır.
- Yayanın tam ve engelsiz hareketini sağlayacak bütüncül bir taşıma sistemine, özellikle de;
 1. Ekolojik kapsamlı ve iyi donanımlı toplu taşıma sistemine,
 2. Kentsel alanlarda bisiklet kullanımına ait donanımların sağlanmasına,
 3. Otoparkların yaya hareketlerini engellemeyecek ve yayaların mimarı olarak özelleşmiş alanlardan alacağı keyfi etkilemeyecek şekilde konumlanmasına hakkı vardır.
- Her üye ülke, yaya haklarıyla ve alternatif ve ekolojik taşıma biçimleri ile ilgili kapsamlı bilgiyi uygun kanallardan yaymalı ve çocuklara, öğrenime başladıkları andan başlayarak iletmelidir.

Kamusal alanlar da her başlangıç olarak her zaman yaya temel alınmalıdır. Mümkün oldukça yayanın her noktaya ulaşabildiği, özgür hareket edebildiği alanlar oluşturmak gerekir.

2.4.Yayalaştırma

Yayalaştırma kent içinde yer alan yolların bir bölümünün trafikten arındırılıp yalnızca yayalar için yürünebilen yerler şekline çevrilmesine ya da yürüme alanlarına daha geniş alanlar ayrılmasıdır (Keleş, 1981)

Yayalaştırma işlemi bir amaç olarak görülmeyip kent içinde yer alan mekanlarda daha yaşanabilir şekilde düzenlenmesi için Brombille-Longo tarafından geliştirilen bir araç olarak görülmüştür. Bu amaçlar; kent ekonomisi sosyal refah ve kentsel kalitedir (Çizelge 2.1) (Karabay 1993, Yalçınkaya, 2007).

Çizelge 2.1. Yayalaştırmanın amaçları ve bu amaçlar sağlayacağı başlıca yararları (Yalçınkaya, 2007; Gülersoy, 1992 ve Çağlar, 1992' geliştirilmiştir).

Yayalaştırmanın amaçları	Yayalaştırmanın ana başlıkları	Yayalaştırmanın sağlayacağı yararlar
Kent ekonomisi	Ekonominin canlanması	<ul style="list-style-type: none"> • Ticaretin gelişmesi • Yeni Pazar olanaklarının gelişmesi ve yöre halkının iş olanaklarının artması
Kentsel kalite	Çevresel iyileştirme	<ul style="list-style-type: none"> • Ulaşım kolaylığı • Kent içinde yaya hareketlerinin gelişmesi • Kent merkezinde yer alan açık alanlara erişebilirliğin artması • Kent imajının güçlenmesi • Kent içindeki fiziksel koşulların iyileşmesi
Sosyal refah	Sosyal ilişkiler üzerine yararlar	<ul style="list-style-type: none"> • Yaya faaliyetleri için alan oluşturma • Yayalar için güvenli alanlar oluşturma • Kent için sosyal ilişkilerin düzenlenmesi • Kullanıcılara çeşitlilik sağlama • Halkın katılımının artması • Kentsel yaşam biçimine uyum sağlama • Sokak ilişkileri sağlanarak çevresel ve görsel eğitim sağlama

Taşıt trafiğinin artması ile yollarda yaya hareketinin azalması ile yayalar yalnızca kendileri için ayrılmış alanlara ihtiyaç duymaktadır. Bu ihtiyaç yaya ve araç trafiğinin bir birinden ayrılarak, yayaların kısıtlı hareketten kurtulup kendine ayrılmış özel alanlarda farklı faaliyetler sergiledikleri, rahat alışveriş yapacakları ve sosyalleşebilecekleri mekânlara kavuşabileceklerdir (Özkal 1990).

Yayalaştırma modern yaşamın ortaya çıkardığı, hava kirliliği, gürültü kirliliği tarik sorunu ve kısıtlı yürüme alanları gibi olumsuz etkilerinin meydana getirdiği bir sonuç olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle kent içinde yer alan tarihi merkezlerde uygulamaları yayalaştırma çalışmaları toplumsal yaşam üzerinde ve çevrede sosyal, kültürel ekonomik ve fiziksel değişiler üzerinde vurgulu odaklar oluşturmaktadır.

2.5. Dünyada yayalaştırma yaklaşımlarının nedenleri ve sonuçları

Almanya: Almanya birçok şehir arasında küçük ölçekli yayalaştırma planları uygulamaları arasında öncü ülkeler arasında yer almaktadır. Bu geniş çaplı yayalaştırma hareki ile 1962'de Kopenhag kentinde yapılan Stroget Caddesi izlemiştir (Şekil 2. 5). Stroget caddesi dönüşümünde ilk başlarda çeşitli muhalefet gruplarından tepki görmüştür. Dükkân sahiplerinin toplu taşıma ile gelen müşterilerini kaybetme korkusu ile bu çalışmaya itiraz etmelerine neden olmuştur. Karşılaşılan tüm olumsuzluklara rağmen Stroget Caddesi hem ticari açıdan hem de kentsel mekân açısından başarıya ulaşmıştır. Almanya'nın ulaştığı bu başarı Avrupa ülkelerinin birçok kentinde yayalaştırma çalışmalarının başlamasında etkili olmuştur (Yassin, 2019).



Şekil 2. 5. 1962'de Kopenhag Kentinde Yapılan Stroget Yayalaştırma Planı ve Görünümü (Anonymous 2, 2018)

Kuzey Amerika: ABD yaşanan birçok savaştan sonra kent içindeki yaya ve ticaret alanları büyük yıkıma uğramıştır. Yaşanan bu olumsuzlukları değiştirmek için yayalaştırma çalışmaları yapılmıştır. 1959' da Michigan yaya alışveriş odaklı ilk çalışmayı yapmıştır. Bu projeden sonra büyük ve küçük ölçekli 200 çalışma daha yapılmıştır. Başlangıçta yapılan çalışmanın başarılı olduğu düşünülse de 1980' de yapılan yaya merkezleri ABD'nin beklentilerini karşılamamıştır. Başarısızlıklarının nedenleri bazı bölgelerin yeterince güvenli olamaması, geceleri evsizler tarafından

kullanılması ve yeterli sayıda alışveriş alanlarının olmaması olarak görülmektedir (Yassin, 2019).

Avustralya: Avustralya arazi kullanımı ve kent içindeki ulaşımı düzenlemek amacıyla yayalaştırma projelerine başlamıştır. İlk yaya merkezini 1970 yılında üç şehrin çekirdeğinde arabaların alana tamamen girişini yasaklayarak başlamış ve bu yaklaşım daha sonra kentin diğer bazı bölgelerinde de uygulanma çalışmalarına girmiştir. Belediye ile gelişen olumsuz sonuçlarının önüne geçmek için bazı caddelerde kısmi zamanlarında yayalaştırma çalışmaları yapılmıştır. On yıl içinde Melbourne de gece ve gündüz saatlerinde, yaya alanlarında bir artış olduğu gözlemiştir. Gelişen bu olumlu artış 1973' de Avustralya'daki Queensland şehrinde geliştirilmiştir (Yassin, 2019) (Şekil 2. 6).

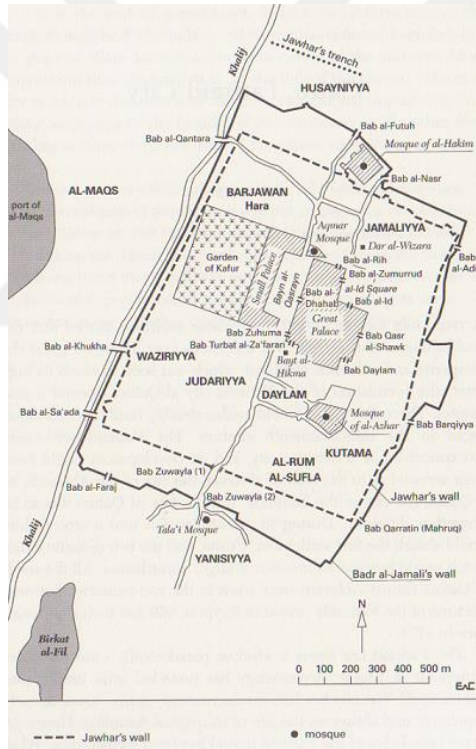


Şekil 2. 6. Avustralya'daki Queensland Şehrinde Yayalaştırılmış Cadde Görünümü (Anonymous 3, 2018)

Asya: Asya' da Singapur şehrinde ilk olarak otomobile bağımlılığı azaltmak, yayaların güvenliğini, hareketini artırmak ve ekonomik aktiviteyi geliştirmek amacıyla yayalaştırma çalışmaları yapılmıştır. Gündüz araçlara açık geceleri ise tamamen yayalara ayırarak, yeme içme mekânları ve sosyal aktiviteler artırılmıştır. Yayaların diğer tüm alanlara ulaşması için erişilebilirliği ön planda tutulmuştur. Etkin bir toplu taşıma sistemi ile yayalar için geçiş hareketliliği bütünleştirilerek

Singapur da gerekleŒen yayalaŒtırma hareketliliği Asya da birçok Œehir için nc olmuŒtur (Yassin, 2019).

Afrika: Kuzey Afrika’ da Mısır tarihin eski kentini Fatimid Kahire’nin kentsel dokusunu canlandırmak ve korumak için ilk yayalaŒtırma alıŒmasını baŒlatmıŒtır. 1990 yılında, acil araçlar dıŒında bu caddeden araçların yasaklandığı tarihi Fatimid Kahire’de yaya omurgası uygulaması yapılmıŒtır (Œekil 2.7). Tarihi dokunun korunmasının yanında mimari açıdan ziyaretçilerin trafik içinde geliŒen yeni alanları benimsetmek amacıyla yollar geliŒtirilmiŒtir. 2008 yılında resmi hale gelen plan yerel halk ve eŒitli iŒletmeciler tarafından olumsuz tepki almıŒtır. Sonuç olarak hkmetin iŒteđi doğrultusunda turistik değere sahip merkezi bir konumda canlı bir alan oluŒturmayı baŒarmıŒtır (Yassin, 2019) .



Œekil 2.7. 1990’de Fatimid Kahire’de YayalaŒtırma Planı ve Görünümü (Anonymous 4, 2018)

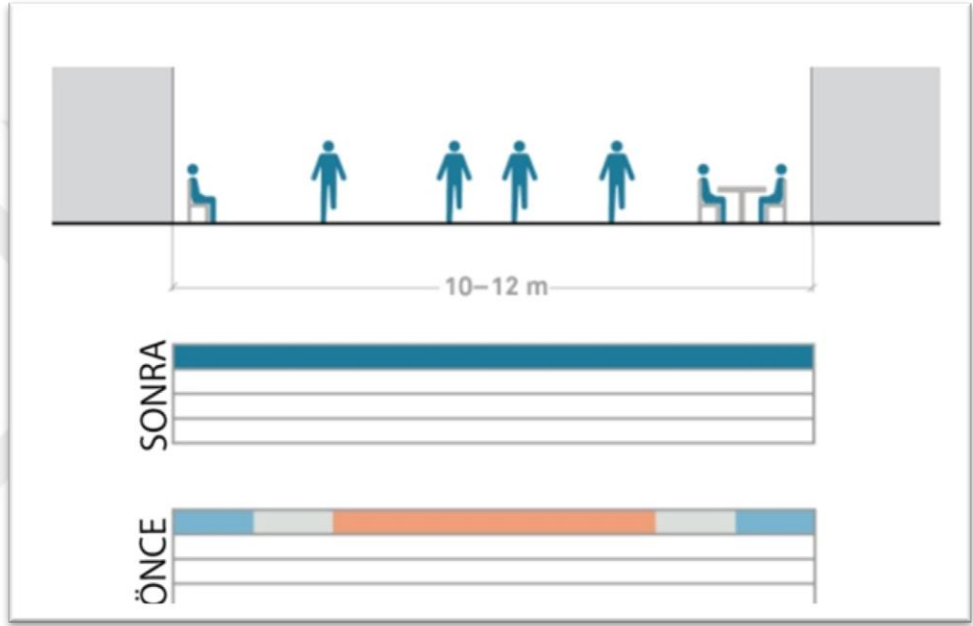
2.6. Dünyadan ve Türkiye’den YayalaŒtırma rnekleri

2.6.1. Kopenhag Danimarka, Stroget Street (Danimarka) YayalaŒtırma Projesi

1960’lı yıllarda Danimarka’nın Kopenhag kentinde baŒlayan yayalaŒtırma alıŒmaları, yayalaŒtırma uygulamalarına en iyi örnekleri arasında gösterilmektedir. 1990’ların ortasına kadar aŒamalı olarak devam eden alıŒmalar, büyük baŒarı elde

etmiştir. Avrupa’da yapılacak olan birçok yayalaştırma projesi için iyi bir örnek olmuştur (Özsal, 2009) (Şekil 2.8).

1962 yılında 1.15 km den oluşan kentin ana alışveriş caddesi olan Stroget ile yayalaştırmaya başlamış, sistemli bir şekilde araç yolları, yaya mekânlarına dönüştürülerek 1996 yılına kadar yayalar için ayrılan mekân 6 katına çıkarılmıştır (Döllük 2005, Özsel 2009). Yayalaştırma çalışmaları, başlangıçta cadde üstündeki dükkân sahipleri tarafından tepki toplamıştır (Larsgamzoe, 2006). Daha sonra caddedeki kullanıcı kitlesi artınca, dükkân sahipleri çok kısa süre sonra bunun kendileri için bir avantaj olduğunun farkına varmışlardır (Terra Incognita, 2006).



Şekil 2.8. Kopenhag’ın Ana Alışveriş Caddesi Olan Strøget’in Yayalaştırma Öncesi ve Sonrası Kullanımı.



Şekil 2.9. Kopenhag’ın Ana Alışveriş Caddesi Olan Strøget’in Yayalaştırma Öncesi ve Sonrası Görünümü.

Kopenhag kentinde yapılan bu yayalaştırma uygulamalarının başarısında etkili olan unsurlar:

- Kent Ortaçağ grid dokusu gibi tarihi özellikleri korumuş, yeni kullanımlarda da bu tarihi özellikler yaşatılmaya devam ettirilmiştir.
- Şehir merkezindeki bağlantılar iyileştirilerek, caddeye olan erişim kolaylığı en yüksek seviyeye çıkarılmıştır.
- Şehrin unutulmuş dar yolları canlı yollara dönüştürerek alan kullanımı artırılmıştır (Şekil 2.10).
- Yaya mekânlarında yaşamsal kaliteyi en yüksekte tutmak için alanın sürekli bakımını yapan ve kontrol eden sistemler geliştirilmiştir.
- Yaya alanlarında hareketliliği sağlayan kafeler ve alışveriş dükkânların bir kısmı açık hava kafeleri olarak kullanılarak fonksiyonların sayısını artırarak mekânın pek çok farklı kullanıcı tarafından ilgi görmesi sağlanmıştır.
- Cadde üstündeki kent mobilyaları artırılmış, insan seyretme gibi durağan yaya aktivitelerine de imkân oluşturulmuştur.
- Ticari dükkânların gece kapatmalarına kısıtlama getirilerek daima açık olan ışıklandırılmış vitrinler sayesinde, tüm saat dilimlerinde canlı olması sağlanmıştır.
- Geceleri kent merkezindeki hareketliliği arttırmak amacıyla mekâna aydınlatmak amacıyla konut kullanımına teşvik sağlanmıştır. Alan içinde yer alan dükkân ve kafelerin üst katlarında yaşam sağlayarak, hem bölgedeki yaya mekanları kullanımını mümkün kılınmış, hem de gece boyu aydınlık bir mekân sağlanmıştır (Döllük,2005, Özsal, 2009)



Şekil 2.10. Kopenhag'ın Ana Alışveriş Caddesi Strøget'in ve Diğer Yayalaştırılmış Sokaklar. (Anonymous 5, 2018)

Yayalaştırma çalışmalarının ardından alana gelen insan sayısı ilk yılın sonunda %35 oranında artmıştır. Yaya alanları yüzeyi 1962 de 18,800 m² iken 2005 yılına geldiğinde 99,700 m² ye getirilerek %600 oranında bir artış sağlanmıştır. Kafe ve restoran gibi mekanlarda açık hava oturma oranı 1986 yılında 2,970'ten 2006 yılında 7,020'ye çıkmıştır. Alan içinde kalma ve oturma aktiviteleri %400 oranında artmıştır. Şehir çapında %20 oranında bir yaya artışı olmuştur. (Anonymous 5, 2018)

2.6.2. Las Ramblas (İspanya) Projesi

18. yy da İspanyadaki Barselona kentinin en önemli ve en işlek yerinde Las ramblas'da başlayan yayalaştırılma çalışmaları, yayalaştırma uygulamalarının en iyi örnekleri arasında gösterilmektedir (Şekil 2.11). 1856 yılında şehrin eski surlarının yıkımı ve dönüşümü ile şu anki halini almıştır. 1,5 km uzunluğunda olan Las Ramblas üç dizi yaya odaklı sokak ve bulvarın birbiriyle olan bağlantısıyla oluşturulmuştur. (Anonymous 6, 2018)



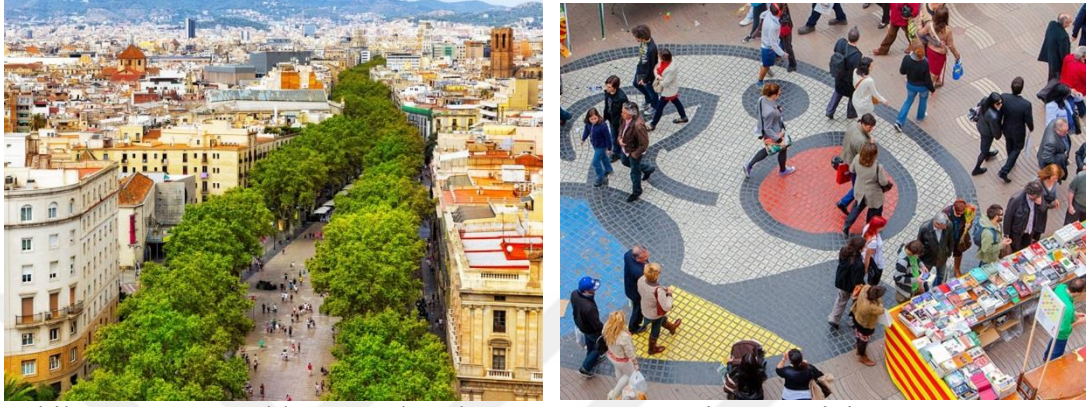
Şekil 2.11. Las Ramblas'ın 1905'e şimdiki görünümü. (Anonymous 7, 2018)

Las Ramblas caddesinde yapılan bu yayalaştırma uygulamalarının başarısında etkili olan unsurlar:

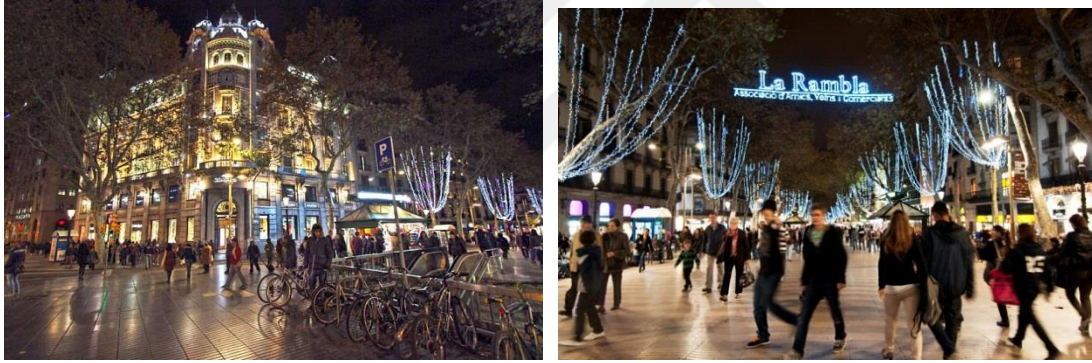
- Yayaların yoğunlukta olduğu bu caddede, yaya hareketliliğini arttırmak için çeşitli yeme içme yerleri, marketler, dükkanlar ve kültürel kurumlar bir arada düşünülerek alan oluşturulmuştur.
- Sıralı bir şekilde dizilmiş ağaçlar sayesinde taşıt yolu ile araç yolu bir birinden ayrılmış ve yaya güvenliği sağlanmıştır (Şekil 2.12).
- Yaya yolu beş ve yedi katlı binalar ile çevrelenmiş ve mekâna ışık sağlayan konut kullanımı artırılmıştır (Şekil 2.13).
- Yayaların daha çok vakit geçirmeleri amacıyla caddenin estetiği artırılmış ve geniş oturma alanları sağlanmıştır.
- Farklı birçok aktiviteyi içinde barındıran Las Ramblas günün her saatinde vitrinlerin ve diğer mekanların ışıklarıyla canlı tutularak vakit geçirmeleri sağlanmıştır.
- Merkezi gezinti alanı uzun olmasına rağmen, alanların birbiriyle olan ilişkisi iyi kurgulanmış ve ulaşım her taraftan sağlanabilecek şekilde tasarlanmıştır.
- Yaya yollarının elverişli ve geniş olması kent merkezine ve tarihi dokuya ulaşımında kullanıcıları yürümeye teşvik edici nitelikler taşımaktadır.
- Estetik birçok kent mobilyaları ile bu alan zenginleştirilmiştir.

Kullanıcılara konforlu bir mekân sağlaması açısından da önemli özelliklere sahip olan Las Ramblas, sokak genişliklerindeki uyum, bina cepheleri ve yükseklikleri arasındaki orantı, bitkilendirme ve kullanım yoğunluğu ile de kullanıcılara rahat edebilecekleri bir yaya mekânı sağlamıştır.

Yayalaştırma çalışmalarının ardından alanı kullanan insan sayısında önemli ölçüde artış olmuştur. 19.yy da yapılmış olan Caneletes Çeşmesi, 17. yy'dan kalma Betlem Kilisesi, 1847 de opera binası olarak inşa edilen Liceu Tiyatrosu, 1850'lerden bugüne gelen Reial meydanı gibi önemli bir çok yapıyı bir birine bağlayan önemli yayalaştırma örneklerinden biridir. (Anonymous 5, 2018):



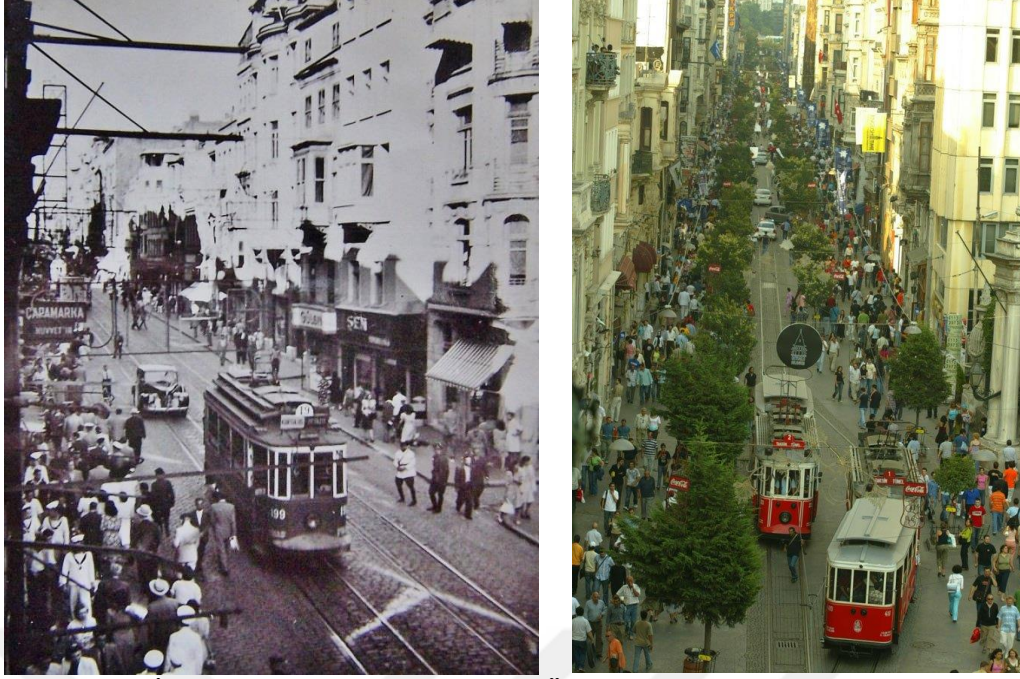
Şekil 2.12. Las Ramblas'ın Yukarıdan Görünüşü ve Miro Mozaïği



Şekil 2.13. Las Ramblas'ın Gece Görünüşü (Anonymous 8, 2018)

2.6.3. İstanbul Beyoğlu İstiklal Caddesi

İstiklal caddesi ilk kullanıcıları Cenevizlilerden bu yana birçok kültür, ticaret ve eğlence alanlarına tanıklık etmiştir. İstanbul'un Avrupa yakasında Beyoğlu sınırları içinde yer alan Beyoğlu caddesi tarih boyunca kentin en önemli tarihi, ticari ve diplomatik bölgesi olmuştur. 1960 ve 1980 yılları arasında en önemli değişimi yaşamış ve 1990 yılında Prof. Dr. Gündüz ÖZDEŞ tarafından hazırlanan proje ile tamamen yayalaştırmaya gidilmiştir. Türkiye'nin en iyi örnekleri arasında yer alan bu proje başlarda gençler ve yaşlılar için aynı tepkiyi alamamasına karşın günümüze, kadar gelen süreçte popülaritesini ve kullanıcılarını artırmıştır (Özdeş, 1989) (Şekil 2.14) .



Şekil 2.14. İstiklal Caddesi Yayalaştırma Öncesi ve Sonrası Görünümü (Anonymous 9, 2018)

İstiklal caddesinde yapılan bu yayalaştırma uygulamalarının başarısında etkili olan unsurlar:

- Yayalaştırma alanı İstanbul'un trafik sorununa çözüm bulacak şekilde düzenlenmiştir.
- Cadde araç trafiğine tamamen kapatılıp yalnızca yaya ve nostaljik tramvay kullanımına açık hale getirilerek, yaya kullanımını artırılmıştır.
- Yayaların daha çok vakit geçirmeleri amacıyla caddenin estetiği artırılmış ve geniş oturma alanları sağlanmıştır.
- Farklı birçok aktiviteyi içinde barındıran İstiklal Caddesi günün her saati kullanma açık hale getirilmiştir (Şekil 2.16).
- Yayalaştırma projesi ile birlikte cadde yeni bir kimlik kazanmış, Türkiye'nin en çekici noktalarından biri haline gelmiştir.
- Mimari açıdan ilgi çeken geçmişte postane ve radyo binası olarak kullanılan 1998 yılında müzeye dönüştürülen Galatasaray postanesi, caddede bulunan tarihi hanlar, mimari açıdan kuvvetli tarihe tanıklık etmiş konsolosluk binaları ve Saint Antuan ve Aya Triada Beyoğlu Rum Ortodoks kiliseleri ile bağlantısı güçlü olacak bir şekilde tasarlanmıştır.
- Eski dokusunu kaybetmiş ve yıpranmış olan İstiklal Caddesinin tarihi ve kültürel değerlerini ön plana çıkartacak, turizmi teşvik edecek, yapısını ve

2.6.4. Doktorlar Caddesi

Eskişehir ilk yerleşim yerinden günümüze kadar yerleşim yerinin elverişliliğinden kaynaklı binlerce kültürü üzerinde barındırmıştır. Eskişehir özellikle Frig çağının en karakteristik özelliğini taşımaktadır. Eskişehir Büyükşehir Belediyesi talebiyle İstanbul Teknik Üniversite'sine yaptırılan kent içi ulaşım planında, şehir içi trafiğinde bir yerden bir yere araçları değil insanları rahat bir şekilde ulaştırmayı hedefleyen bir çalışma yapmıştır. Kentsel mekânda taşıtların ön planda olduğu bir yerleşim yerinin yaşamın kalitesini düşürdüğüne inanarak harekete geçen Eskişehir merkezdeki bazı caddeleri ve bölgeleri tamamen veya kısmen yayalara açacak şekilde planlanmıştır. Bu kapsamda asıl adı İsmet İnönü Caddesi olan 1 km uzunluğundaki Doktorlar Caddesi 2004 yılında yayalaştırılmıştır (Güttike, 2010) (Şekil 2.18).



Şekil 2.18. Doktorlar Caddesi Yayalaştırma Öncesi ve Sonrası Görünümü (Anonymous 14, 2018)

Doktorlar caddesinde yapılan bu yayalaştırma uygulamalarının başarısında etkili olan unsurlar:

- Her iki kolda tramvay geçirerek alan üzerinde kullanımı ve ilgiyi artırmışlardır.
- Yayalaştırma alanı insanların yoğun kullanıldığı alan olarak seçilmiştir.
- Cadde üstündeki farklı donatılara (yeşil alanlar, heykeller, oturma alanları ve havuzlar) yer vererek yaya için farklı hisler yaşamasına olanak sağlamaktadır.
- Farklı birçok aktiviteyi içinde barındıran Doktorlar Caddesi günün her saati kullanıma açıktır.
- Cadde özel zamanlarda farklı şekillerde ışıklandırılarak hoş bir görüntü sağlanmıştır.

- Yayalaştırma projesi ile birlikte cadde yeni bir kimlik kazanmış, Eskişehir'in en çekici noktalarından biri haline gelmiştir (Şekil 2.19).
- Cadde yerli ve yabancı birçok mağaza ile alışveriş olanağı sağlamanın yanı sıra restoran, pastane gibi vakit geçirilebilecek, yemek yenebilecek alanları var olmasından dolayı birçok ihtiyaca yönelik oluşturulmuştur.
- Caddenin bir ucu köprübaşı olarak bilinen ve subay orduvine doğru ilerlerken diğer ucu şehrin en gözde eğlence mekânı olan 222 parka birleştirerek şekilde düşünülmüştür.



Şekil 2.19. İstiklal Caddesi' den donatı elemanı ve gece görünümü (Anonymous 15, 2018)

2.7. Yaya Bölgelerinin Planlama ve Tasarım Yaklaşımları

Yaya bölgeleri oluştururken her insanın günün belirli zamanlarında ve belirli dakikalarında kısa veya uzun da olsa yaya olarak hareket ettirilmelidir. Tüm insanları kapsadığından yaya bölgeleri oluştururken herkes için erişilebilirliği oluşturmak esas olmalıdır. Yaya için trafik en savunmasız ve ölüm oranının en yüksek olduğu

alanları oluşturmaktadır. Bu nedenle yaya bölgelerinde güvenlik önceliği olmalıdır. Ulaşım modeli geliştirilirken geniş kaldırımlar, geçitler ve halka açık alanlar yayanın ulaşabileceği ve güvenli bir şekilde hareket edeceği şekilde oluşturulması esastır. (Chapman, 2016).

2.7.1. Yaya Merkezli Tasarım Kriterleri

1. Erişilebilirlik ve Hareketlilik: Yaya alanları oluşturulurken yayanın fiziksel özelliklerine bakılmaksızın tüm kullanıcıları (yaşlılar, engelliler, çocuklar vb.) için erişilebilir kaldırımlar ve olanaklar sağlanmalıdır.

2. Süreklilik: Oluşturulan alanlarda sürekli bir ağı sağlanması için motorlu araçlar ve bisiklet alanlar yaya bölgesi ile güvenli bir şekilde ayrılmalıdır. Bu şekilde yaya hareketi kısıtlanmadan kaldırım alanlarında süreklilik oluşturulmaktadır.

3. Güvenli Geçişler Sağlamak: Yaya dostu tasarımlarda engelli ve yaşlılar gibi hassas yayalar için geçiş olanakları en iyi şekilde düşünülerek tasarım yapılmalıdır. Hız kontrolü, sokak genişliği, görüne bilirlilik, sinyaller ve yürüme şeklini dikkate alarak yaklaşımlar geliştirilmelidir.

4. Mekân Oluşturma: Yaya alanların insanların etkileşim içinde olduğu alanlardır. Bu alanları oluştururken mevcut ve gelecekteki kullanıcıları düşünerek oturma alanlar, kafeler, kamusal sanat alanları ve toplanma alanları tasarlanmalıdır.

5. Konfor İçin Tasarım: Tüm yıl boyunca kullanılabilir yeterli genişlikte kaldırımlar tasarlanmalıdır. Yapılan ağaçlandırma güneş, rüzgâr ve kardan korunabilecek şekilde konumlandırılmalıdır. Kent mobilyaları ile yaya hareketliliğini destekleyecek ve güvenli bir ortam oluşturulmalıdır.

6. Yeşil altyapı ve yağmur suyu yönetimi: Geçirgen yüzeyler ve yağmur bahçeleri oluşturularak yağmur suyunun kontrolü sağlanmalıdır. Yeşil altyapı sistemleri geliştirilerek daha yaşanabilir ortamlar sağlanmalıdır.

7. Verimlilik için tasarım: Kentin tüm fiziksel özellikleri düşünülerek bakımı kolay ve dayanıklı malzemeler kullanılmalıdır. Yayalar için tam kullanma

sağlayan ve doğaya zara vermeyen, yaya üzerindeki olumsuz etkisini en aza indiren malzemeler seçilmelidir.

8. Kamu hizmetleri ve koordinasyon: Tasarım alanının sürekliliğini sağlamak için kullanımı ve bakımı koordine edilmesi gerekmektedir. Evrensel erişilebilirliği için yolun her kulacının ihtiyacının karşılandığından emin olunması gerekmektedir. Kamu hizmetleri, sokak mobilyaları ve peyzaj düzenlemeleri bir bütün olarak değerlendirilmelidir (Şekil 2.20).



Şekil 2.20. Yaya Merkezli Tasarım Kriterlerini Oluşturulması: 1. Erişilebilirlik ve Hareketlilik, 2. Süreklilik, 3. Güvenli Geçişler Sağlamak, 4. Mekân Oluşturma, 5. Konfor İçin Tasarım, 6. Yeşil Altyapı ve Yağmur Suyu Yönetimi, 7. Verimlilik İçin Tasarım, 8. Kamu Hizmetleri ve Koordinasyon

2.7.2. Woonerf tasarım ilkeleri

Avrupa'nın birçok kentinde sokaklar insanların kullanımına açık alanlar olarak kabul görmüş ve bu sokaklara üzerinde Woonerf tasarım yaklaşımları uygulanmıştır. Woonerf kavramı, 1960 yıllarının sonunda Hollanda'nın Delft şehrinde mahalle sakinlerinin trafiğinin güvensiz olduğunu düşünerek farklı dolaşma alanları oluşturmasıyla hem trafik için, hem de insanlar için yaşam kalitesini arttırmak amacıyla ortaya çıkmıştır. Kentsel planlamada Woonerf kavramı

Hollanda'da başarılı olmuştur ve bu başarı sayesinde Avrupa'daki ve Dünya'daki diğer birçok ülkede uygulanmaya başlanmıştır. Woonerf kavramı ülkeden ülkeye değişmektedir. 1990'lara bir ana bölge ve bir ev bölgesi olarak farklı ülkelerde gelişim göstermiştir. Yalnız Appleyard ve Cox'a göre her ikisi için küçük bir ayrım vardır; ana bölgeler için alana vurgu yapmak ön planda iken , evlerin yoğun olduğu alanlar için trafiği hafifletme ve kazaları azaltmak ön plandadır. Bu küçük ayrım dışında her iki kavramda da çocukların oyun ve sosyal alanların ön planda olduğu sokak tasarımları yapılmıştır (Collarte, 2012).

Woonerf (yaşama sokağı) tekniğinin tasarım standartları göre şu şekilde sıralanabilir;

- Açık ve net bir sokak oluşturulmalıdır.
- Kaldırımla araç yolu arasındaki ayrım kaldırılmalıdır.
- Sokakta park yeri sağlanmalıdır. Yolun otopark alanı olarak ayrılan kısımları açıkça belirlenmelidir. Bu işaretler ve P harfi döşemenin rengi üzerinde kolaylıkla belli olabilecek bir malzeme ve renkten seçilmelidir.
- Kentsel mobilyalar ve peyzaj tasarım alanları bir bütün olarak ele alınmalıdır.
- Yaşama sokağı içindeki hiçbir yol yaşama sokağı özelliğini negatif yönde etkileyecek geçiş trafiğine açık değildir.
- Sokağın giriş ve çıkışları açık ve belirgin olarak tanımlanmalıdır.

Woonerf (yaşama sokağı) tekniğinin tasarım amaçları şu şekilde sıralanabilir:

- Araçların sürüş hızını düşürmek ve güvenlik seviyesini arttırmak,
- Alanın daha verimli kullanımı sağlamak,
- Yaşlılar ve sınırlı hareket kabiliyetine sahip kullanıcılar için erişme ve hareketliliğe sahip alanlar oluşturmak,
- Kaliteli kentsel yaşam talebine olanak vermek,
- Çocuklar için sınırsız hareket özgürlüğü sağlamak,
- Daha çekici bir cadde oluşturmak,
- Sosyalleşme faaliyetlerini artırmak,
- Çeşitli etkinlikler için sokağı yaşanabilir ve çekici bir ortama dönüştürmektir.

2.8 Yayalaştırılacak Alan İçin İzlenmesi Gereken Stratejiler

Oluşturulacak yaya alanı tasarımı dört adımda gerçekleşir.

1. adım: Caddenin genel özellikleri belirlenir.
2. adım: Yaya bölgesi için tasarım öncelikleri ve hedefleri oluşturulur
3. adım: Karar verme çerçevesi ve metrikler geliştirilir
4. adım: Oluşturmak, değerlendirmek, düzenlemek ve tekrarlamak (Chapman, 2016).

2.8.1. Caddenin Genel Özellikleri

Yaya bölgeleri oluşturulurken o caddenin hangi amaca hizmet ettiği tasarım sürecinde en önemli kriteri oluşturmaktadır. Cadde bir bütün olarak ele alınıp temel stratejiler oluşturulurken bütüncül yaklaşım geliştirilmelidir. Birçok veri (caddenin tarihi özelliği, gelecek planı, kullanım şekli vb.) toplanıp öncelikler ve hedeflerin bu doğrultuda gerçekleşmesi gerekmektedir.

- Caddenin yerleşim ve kullanım planı incelenmelidir. Örneğin: Arazi kullanımı, kentsel yapı elemanları, korunan alanlar vb.
- Kentsel mekân özelliği ve peyzaj deseni belirlenmelidir.
- Caddenin varış noktaları (okul, resmi kurumlar, parklar, meydanlar vb.) iyi analiz edilmeli ve bu noktalar arasındaki bağlantı sağlanmalıdır.
- Yerin ruhu ve kullanıcıların geçmiş, şimdi ve gelecekteki taşıdığı nitelikler tanımlanmalıdır. Örneğin: Kültürel miras, tarihi niteliği vb.
- Caddenin ulaşım planı incelenmelidir. Hangi araçlar için geçiş güzergahı olduğu tespit edilmeli ve ulaşım planı yeniden şekillenmelidir.
- Caddenin trafiğe kapatılmasını sağlayacak taşıma kapasitesi ve yürüme koşulları belirlenmelidir.
- Yapılan gözlemler sonucunda bisiklet yolu ihtiyacı belirlenmeli ve yaya güvenliğini sağlayacak şekilde oluşturulmalıdır.
- Araç ve bisiklet otoparkları, duraklar, işletme alanı için gerekli olan genişlik, kaldırım genişliği belirlenmelidir.
- Caddenin kullanıcı profili (demografik) özellikleri tespit edilmelidir
- Yapılan aktiviteler tespit edilmelidir.

- Yıl içindeki kullanımı, hangi zaman aralığı (gün ve saat) tüm mevsimler göz önünde bulundurulmalıdır.
- Kullanıcıların istekleri ve beklentileri göz önünde bulundurulmalıdır.
- Acil durum ve işletme sahiplerinin kullanacakları geçiş saatleri belirlenmelidir.

2.8.2. Yaya Bölgesi İçin Tasarım Öncelikleri ve Hedefleri

Tasarım öncelikleri ve hedefleri işbirlikçi bir süreçte ilgili taraflar ile mümkün oldukça işbirliği içinde kararlaştırılmış ve uzun vadede nasıl bir sonuç ile karşı karşıya kalacağı gözden geçirilmelidir. Kentin resmi planına uygun ve dünya üzerindeki kentlerin tasarım hedefleri ve politikaları birlikte düşünülmelidir. Tasarım ilerledikçe hedefler gözden geçirilip ve 1. adımda geliştirilen kriterler ile birlikte düşünülmelidir.

- Proje hedeflerinin kentin politikaları, planları ve yönetmelikler ile uyumlu olmalıdır.
- Var olan veya devam eden kent içi yaya mekânları ile uyumlu olmalıdır.
- Yeşil altyapı ve cadde kullanıcıları için tasarım hedefleri planlamalıdır.
- Önemli paydaşlar (kurumlar, farklı meslek disiplinleri vb.) ile projenin hedefleri görüşülmelidir.

2.8.3. Karar Verme Çerçevesi ve Metrikler Geliştirilir

Cadde tasarım karar verme sürecinde oluşturulan taslaklar veriler ve çeşitli analizler doğrultusunda geliştirilmeli ve farklı meslek gruplarının görüşleri dikkate alınarak tasarlanmalıdır. Karar verme sürecinde öncesi ve sonrası oluşacak değişimler, beklentiler, avantajlar ve dezavantajlar uzmanlar ile karar verilmelidir. 2. adımda geliştirilen öncelikler ve hedefler belirli bir çerçeveye dahil edilmelidir.

2.8.4. Oluşturmak, Değerlendirmek, Düzenlemek ve Tekrarlamak

Cadde tasarımında geliştirmek için önceki adımda yapılan seçimler sık sık tekrarlanıp gözden geçirilmelidir. Caddenin kullanım değıştikçe varış noktası değışebilir ve yeniden gözden geçirilebilir. Karar verme sürecinde cadde bir plan üzerinde kesitler ile desteklenecek şekilde büyük ve küçük ölçekli çalışılmalıdır.

- Cadde tipine ve kullanım şekline uygun kent elemanları (aydınlatama, çöp kutusu, oturma birimleri vb.) seçilmelidir.
- Yayalaştırılacak cadde farklı sokaklar ile bağlantılı ise her sokak için farklı konseptler geliştirilip farklı donatı elemanları kullanılabilir.
- Değerlendirme sürecine geçmeden önce caddenin fiziksel özellikleri gözden geçirilmelidir. Belirlenen hedefler ve tasarım kriterleri bu fiziksel özellikler ile uyumlu olmalıdır.
- Düzenleme ve tekrarlama sürecinde projenin amaçlarına ulaşmak için mevcut durum üzerinden kullanıcıların katılımları ile birlikte değerlendirilmelidir. Tüm paydaşların fikirleri, sorunları ve ihtiyaçlarını anlayarak olarak bir çözüm bulunmalıdır.
- Hedefler gözden geçirilip uygulama aşaması başlamalıdır.
- Yayılar için belirlenen standartlar (kaldırım genişliği, bisiklet yolu genişliği, otopark ölçüleri vb.) göz önünde bulundurulmalıdır.
- Cadde üzerindeki cephe görünümü iyileştirilmelidir.
- Yapılan her tasarım aşaması kanıta dayalı olmalıdır.
- Nitel ve nicel veriler analiz edilerek her aşama belgelendirildi (Chapman, 2016).

3. MATERYAL VE YÖNTEM

3.1. Materyal

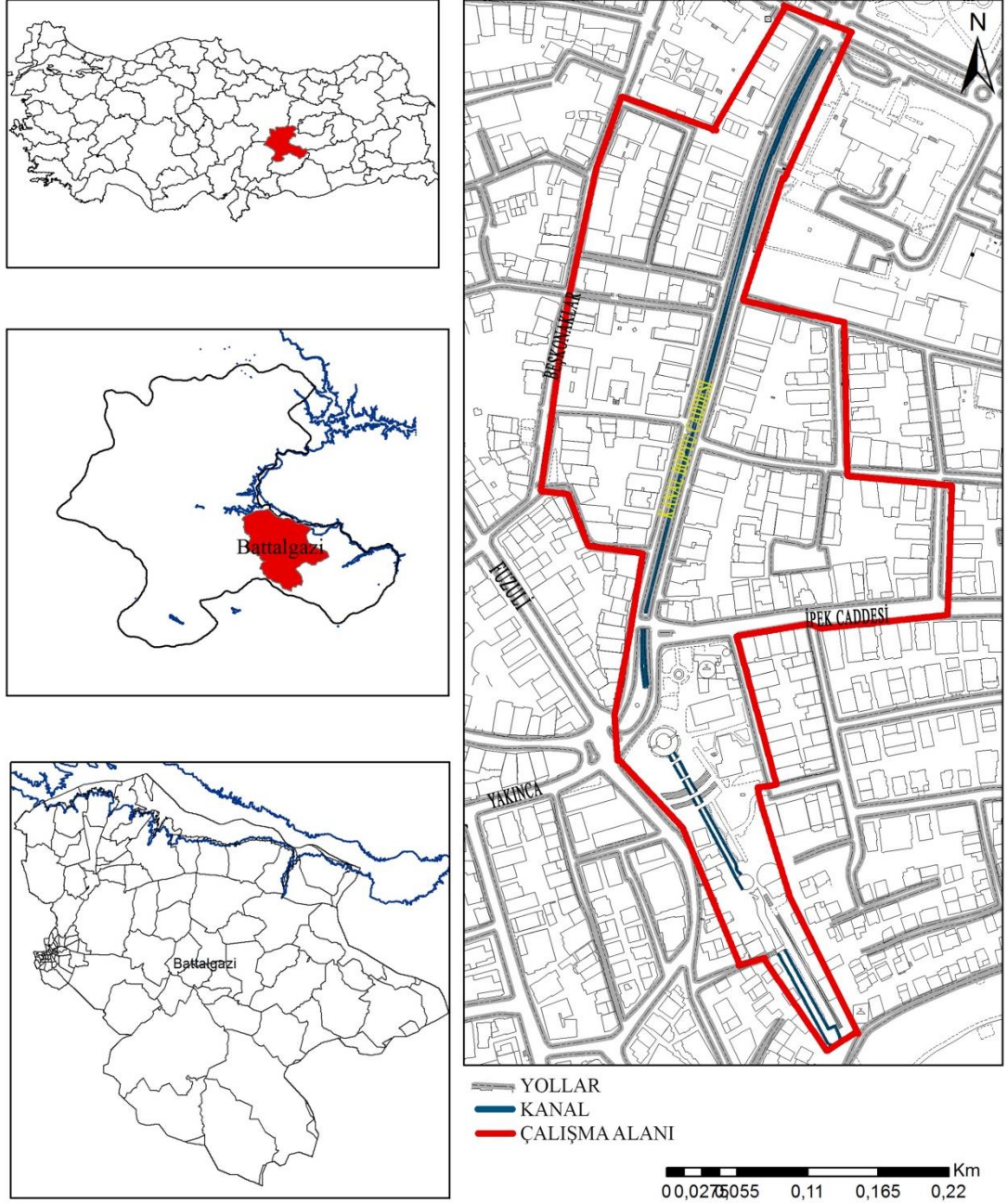
Kaynakların elde edilmesi için öncelikle literatür araştırması yapılmıştır. Literatür araştırması için kütüphanelerde çalışmaya katkısı olabilecek kaynaklar taranmıştır. Yerli ve yabancı kitaplar ve konu ile ilgi yapılmış tezler taranmıştır. Ayrıca konu ile ilgili sempozyum bildirileri, dergiler ve Malatya'nın tarihi gelişimine ışık tutacak yerli ve yabancı kaynaklar edinilmiştir. Çalışma alanı Malatya Kanal Boyu Caddesi oluşturmaktadır. Tezde bu alanda çekilmiş resimlere yer verilmiştir. Çalışma alanı ile ilgili çeşitli araştırmalar, planlar, Yolları Yönetmeliği, alan için yapılmış olan projeler, yurtdışı yaya yolları yönetmelikleri kullanılmıştır.

3.1.1. Çalışma Alanı

Malatya ili 35° 54' ve 39° 03' kuzey enlemleri il, 38° 45' ve 39° 08' doğu boylamları arasında kalmaktadır. Çevresini batıda Kahramanmaraş, kuzeyde Sivas, kuzeydoğuda Erzincan, doğuda Elazığ, güneyde Adıyaman illeri çevirmektedir.

13 ilçeden oluşan il topraklarının yüzölçümü 11.776,5 km²'dir. Battalgazi İlçesi; Malatya İlinin Kuzey Doğusunda yer almaktadır. Doğusu: Elazığ İli (Bugünkü Karakaya Baraj Gölü) Batısı: Akçadağ Ovası (Dilek Kasabası) Kuzeyi: Arguvan İlçesi, Tohma Çayı (Bugünkü Karakaya Baraj Gölü) Güneyi: Malatya İli Hanımın Çiftliği Kasabası, Bahçebaşı Kasabası yer almaktadır. (Anonymous 16, 2019)

Çalışma sınırı Battalgazi ilçesine bağlı olan seçilen Kanal Boyu Caddesi 38,338840 enlem ve 38,324394 boylamda yer almaktadır. Kent merkezinin önemli noktalarından birini oluşturan Kanal Boyu Caddesi kuzeyinde Hürriyet Parkı, Atatürk Müzesi ve Gazi İlköğretim, doğusunda kentin önemli alışveriş merkezini oluşturan Fuzuli Caddesi, güneyinde Kernek Şelalesi, müze ve Kernek Meydanı, batısında Tarihi Beş Konaklar yer almaktadır (Şekil 3.1) .

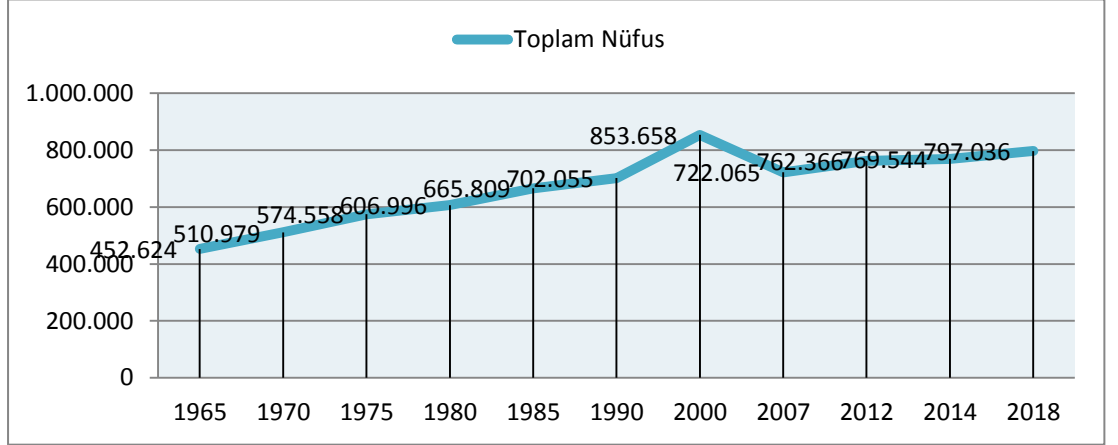


Şekil 3.1. Çalışma Alanı Konumu/Sınırı

3.1.2. Veri Kaynakları

- **Demografik Yapı**

Türkiye İstatistik Kurumu, adrese kayıtlı nüfus sistemine göre Malatya 1965 yılında 452.624 iken 2018 yılına geldiğinde bu oran 797.036 olarak artış göstermiştir (Şekil 3.2). Bunun nedeni Adıyaman, Elâzığ, Diyarbakır, Mersin, Gaziantep ve adana illerinden alığı göçlerden kaynaklanmaktadır. Bu nüfusun **%49,79** erkek (**396.877**), **%50,21** (**400.159**) kadınlar oluşturmaktadır.



Şekil 3.2. Malatya Kenti Nüfus Değişim Grafiği (1965-2018) (Anonymous 17, 2019)

- **İklim Özellikleri**

Araştırma alanının da sert ve karasal iklim özellikleri hakimdir. Alanda, en sıcak aylar haziran, temmuz, ağustos ve eylül aylarıdır ve ortama sıcaklık 15.7 °C ve 34.4 °C arasında değişmektedir. En soğuk aylar; aralık, ocak ve şubat aylarıdır ve ortama sıcaklık -2.5 °C ve 6.2 °C arasında değişmektedir. En fazla yağış alan ay ise marttır. Senelik yağış ortalaması 350 mm'dir. Senenin bir ayı karla örtülüdür. Bulutlu ve ya kapalı gün sayısı yılda ortalama 77 gün, 152 gün parçalı bulutlu ve geriye kalan 136 gün de açık geçmektedir. Kapalı günler genelde kış ve ilkbahar aylarında görülmektedir (Şekil 3.3, 3.4).



Şekil 3.3. Malatya Kenti aylara Göre Ortalama Sıcaklık ve Yağış Günleri (Anonymous 20, 2019)

	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Ort.Sıcaklık (°C)	.5	.9	.0	3.1	8.1	3.5	7.6	7.3	2.5	5.5	.4	.3
Min.Sıcaklık (°C)	2.5	1.8	.4	.6	1.8	6.4	0.2	0.2	5.7	0.1	.6	0.5
MaxSıcaklık (°C)	.0	.2	2.2	8.8	4.2	0.0	4.4	4.2	9.6	1.7	2.3	.9
Yağış (mm)	4.9	7.9	6.9	1.1	5.2	8.3	.6	.3	.8	0.1	1.2	8.2

Şekil 3.4. Malatya Kenti Aylara Göre Ortalama Sıcaklık ve Yağış (Anonymous 18, 2018)

3.2. Yöntem

Yöntemin 1. aşamasında Kentlerin hızlı büyümesi ile motorlu araç kullanımının artması, çevre kalitesinin bozulması, nüfus yoğunluğunun artması ile birlikte Malatya kentinde yayaların özgür hareket edebileceği alanlar kısıtlandığı temel sorun ortaya konmuştur. Ve bu sorun doğrultusunda çalışma alanının önemi belirlenip amaçları ortaya konulmuştur.

Yöntemin 2. aşamasında araştırma alanın yaya bölgesi olarak uygun olup olmadığının irdelenmesi amacıyla öncelikle kuramsal temellerin açıklanmasına “kent”, “kentsel mekân”, “kamusal alan” ve “yaya ve yaya bölgelerinin tanımı” dan başlanmış, ardından yaya bölgelerinin tarihsel gelişimi ele alınmıştır. Yaya bölgeleri planlama ve tasarım ilkeleri maddeler halinde anlatılarak, trafiğe kapatılmış caddelerin başarılı bir şekilde sonuç vermiş Dünyadan örnekler sunulmuştur.

Yöntemin 3. aşamasında arazi çalışması yapılmıştır. Arazi çalışması ilk aşamasında fotoğraflar ile alanın mevsimsel değişimi ve gece kullanımı ortaya konmuştur. Sahaya çıkarak mahalle tespit föyü (Ek 1) (Görmüş, 2018) işlenmiş CBS ortamında çeşitli analizler yapılmıştır (Kat analizi, yapı analizi, yol analizi vb.). Alanda işyeri sahipleri ve alana dışarıdan gelen kullanıcıların alanı tercih etme nedenleri, kullanım amaçlarını ve kullanıcı profilini saptamak amacıyla anket uygulanmış ve bu çalışmanın sentezine yer verilmiştir.

Anket verilerinin analizi çalışma alanı tüm Malatya ilini kapsadığı 797.036 kişilik nüfus üzerinden $p=0.013$, %95 güvenirlilik değeri üzerinden 384 sayı olarak belirlenerek yapılmıştır.

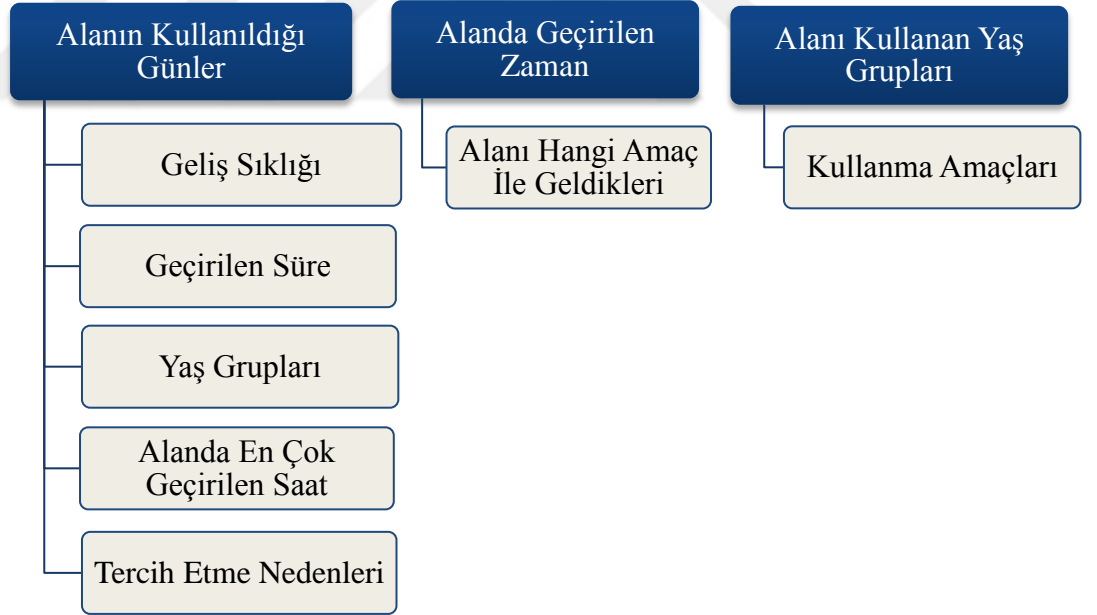
Anket, “standart formlarla yerinde anket yöntemi” yöntemi ile uygulanmıştır. Farklı sorulardaki farklı değişkenler arasında Pearson Ki-kare Testi’ne göre regresyonel analiler yapılmış ve ilişkili olan veriler yorumlanmıştır.

Anket formunda, deneklerin;

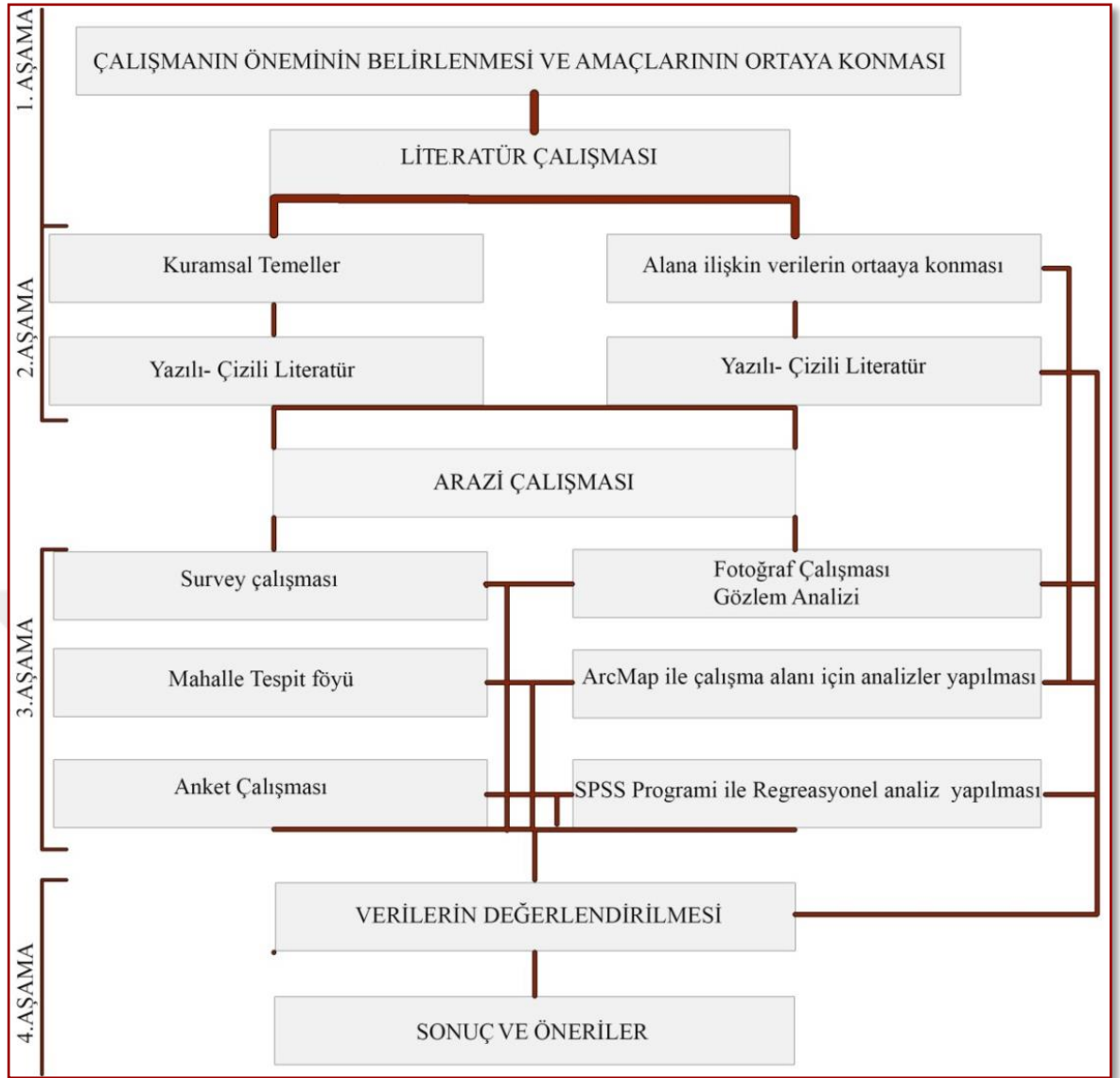
- Sosyo-ekonomik özelliklerini,
- Mevcut durum hakkındaki görüşleri

Belirlemeye yönelik 2 ana soru kümesine yer verilmiştir (EK-2). Anket bölgelerine bağlı olarak saptanan değişimler ilgili sorularda irdelenmiştir. Kanal boyu caddesinin trafiğe kapatılıp kapatılmaması ile ilgili işyeri sahiplerine ve alana gelen kullanıcılardan görüş alınmıştır. Alanın kullanıldığı günler, alanda geçirilen zaman ve alanı kullanan yaş grupları ile geliş sıklığı, geçirilen süre, yaş grupları, geçirilen saat dilimleri, tercih etme nedenleri, geliş amaçları ve kullanım amaçları Pearson Ki-kare Testi’ne göre ilişkili başlıklar çaprazlanarak anlamlılık düzeyi p değeri 0.05 e eşit ve küçük olan ilişler değerlendirilip yorumlanmıştır (Çizelge 3.1).

Çizelge 3.1. Anket sorularının regresyonel analizinde ilişkili bulunan temel sorular



Yöntemin 4. aşamasında tüm yazılı çizili literatür ve tüm bu veriler değerlendirilerek sonuç ve öneriler sunulmuştur (Şekil 3.5).



Şekil 3.5. Araştırma Yönteminin Akış Şeması

4. ARAŞTIRMA VE BULGULAR

4.1.Kanal Boyu Caddesinin Mekânsal Değişimi

Çalışma alanı olarak seçilen Kanal Boyu Caddesi kuzey yönünden+978,4 kodundan başlayıp güney yönüne +979,1 koduna yükselen, 550 m’den oluşup ve caddenin ortasından 3 m genişliğinde 2.5 m derinliğinde bir kanal geçmektedir. Kanal boyu caddesinden geçen kanal derme suyundan beslenmektedir (Şekil 4.1). 1975 yılında yapılan Kernek Meydanı ile kanal etrafında yapılaşma görülmüştür. (Anonim)



Şekil 4.1.Kanal Boyu Caddesinin Beslendiği Derme Kanalı

1950-2018 yılları arasında çekilen fotoğraflar incelendiğinde kanal boyu caddesi kentin değişimini kronolojik olarak aşağıdaki gibi anlatmak mümkündür.

1950-1964 yılları arasında kanal boyu caddesi fotoğraflardan ve çeşitli kaynaklardan yapılan okumalar ile Kernek Şelalesinin kaskatlı bir sistemle alana gelip kanalla birleştiği görülmektedir. Suya erişebilirliğin mümkün olduğu ve insanların günlük yaşamda bu alanı kullandığı gözlemlenmektedir. Alanın her iki tarafını tek ve iki katlı yapılar oluşturmaktadır (Şekil 4.2).



Kernek'ten kanal boyuna akan kaskatlı su sistemi



Hürriyet Parkından Kanal Boyuna birleşen kavşak



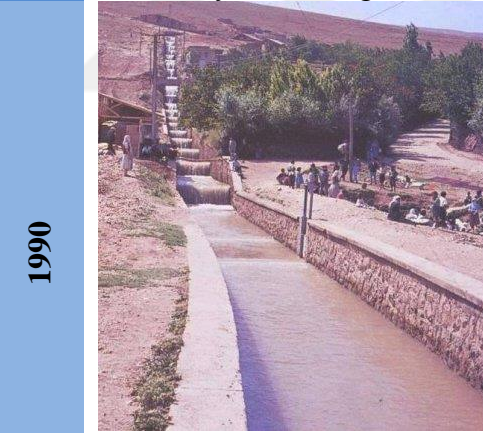
Şekil 4.2. 1950-1964 Yılları Arası Kanal Boyu Caddesi ve Kernek Şelalesi

1980-1998 yılları arasında yanan Malatya lisesinin yerine yenisinin yapıldığı tespit edilmiştir. Kanal çevresinde 1 ve 3 katlı yapılar yer almaktadır. Kernek Şelalesi yayalar tarafından yoğun olarak kullanılmaktadır. İnsanların bu alanı piknik yaparak, çamaşır yıkayarak ve sohbet ederek değerlendirdikleri tespit edilmiştir. (Şekil 4.3).

1980- 1998 yılları arasın Kernek Meydanın çevresinde fuarlar kurulduğunu ve gazinonun yer aldığından bahsedilmiştir. İnsanlar kanaldan geçmeden eve dönmediklerini ve bu alanın bir buluşma noktası olduğundan söz etmişlerdir. Geçmiş yıllarda yayalar kanal boyu caddesinde daha rahat yürüdüklerinden bahsetmişlerdir (Anonim) .



Kanal boyu caddesi günlük kullanımı



Kernekten Kanal Boyuna akan kaskatlı su sistemi çevresinde insanların günlük kullanımı



Kanal Boyu Caddesi Gazi İlköğretim Okulu

Şekil 4.3 1950-1964 Yılları Arası Kanal Boyu Caddesi ve Kernek Şelalesi

2008- 2018 yılları arasında kanal çevresi üç defa fiziksel değişime uğramıştır. 2008 yılında Kanal etrafında yer alan kaldırım 2014 yılında yeşil bantlar ile değiştirilerek kaldırım yüksekliği düşürülmüştür. Yayaların daha rahat etmeleri sağlanmıştır. 2018 yılına gelindiğinde kaldırım yüksekliği sabit kalmış yalnız yeşil bant sistemi tamamen yok edilmiştir. 2008 yılında Kernek Meydana etrafına çeşitli donatı elemanları (aydınlatma, bank, korkuluk) eklenmiştir. 2018 yılında Kernek Meydanı tamamen değiştirilmiş ve amfi şeklinde oturma alanları oluşturulmuştur (Şekil 4.4). Bu inşaat sırasında halk birçok yeşil dokunun yok olduğu eskiden meydan çevresinde sohbet alanların daha etkin bir şekilde kullanıldığından bahsetmiştir (Anonim).



Şekil 4.4. 1950-1964 Yılları Arası Kanal Boyu Caddesi ve Kernek Meydanı

4.2.Araştırma Alanına İlişkin Analizler

4.2.1. Kanal Boyu Caddesi Mevsimsel ve Gece Kullanımı

Kanal boyu caddesi sonbahar kış aylarında fiziksel hava şartlarından dolayı daha az kullanılmaktadır. Açık alada vakit geçiren yaya sayısı oldukça azdır. Yayalar olumsuz hava şartlarından kaynaklı alanda yürümede zorluk yaşadığı gözlemlenmiştir. Kış aylarında kapalı mekanları tercih ettikleri gözlemlenmiştir (Şekil 4.5 a, b).



Şekil 4.5.a. Kanal Boyu Caddesi Sonbahar- Kış Dönemi Görünümleri

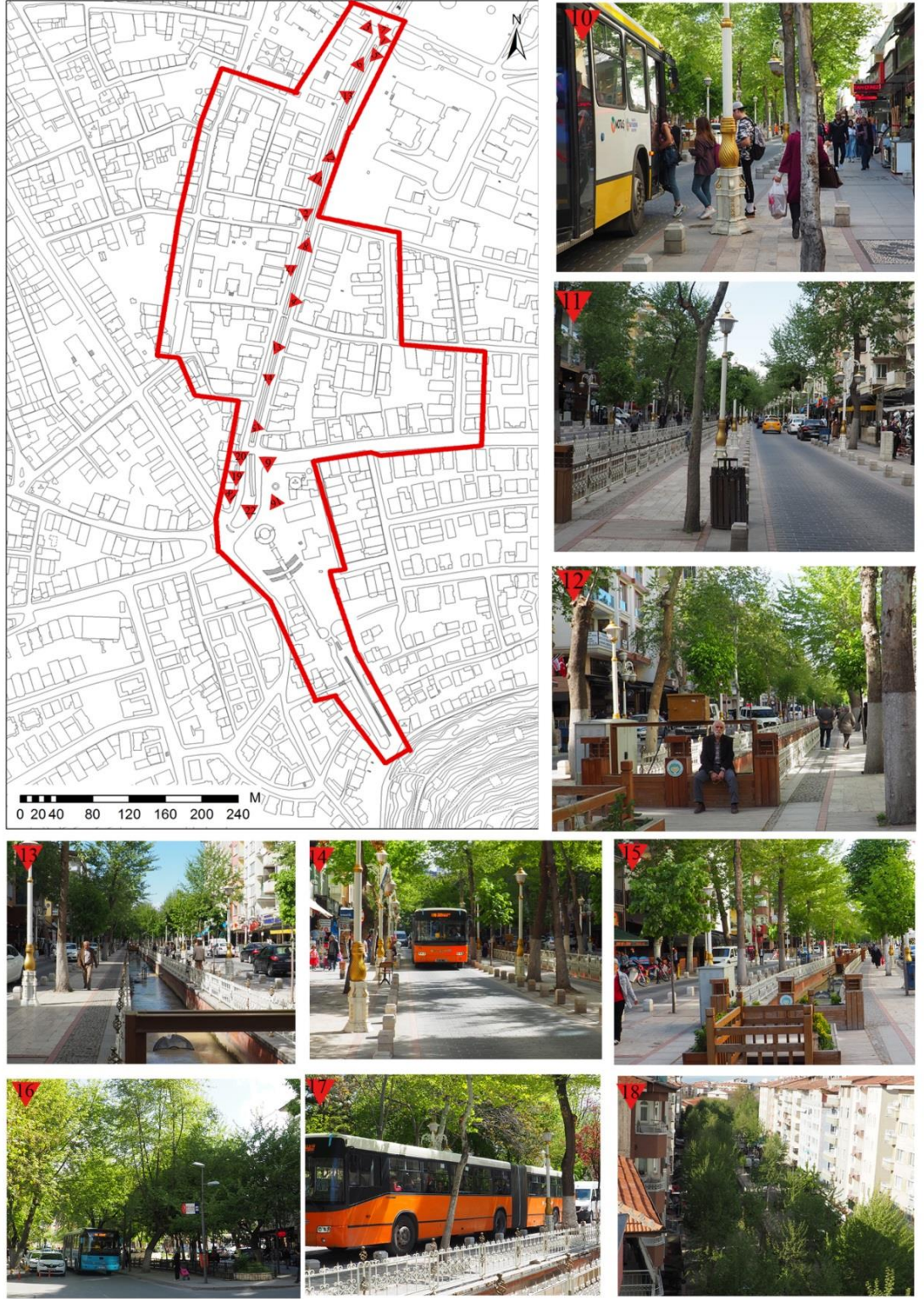


Şekil 4.5.b. Kanal Boyu Caddesi Sonbahar- Kış Dönemi Görünümleri

İlkbahar-yaz aylarında kış aylarına oranla daha çok tercih edilmektedir. İnsanlar gün içinde bu alanda dinlenerek ve yürüyüş yaparak değerlendirdikleri gözlemlenmiştir (Şekil 4.6.a, b.).

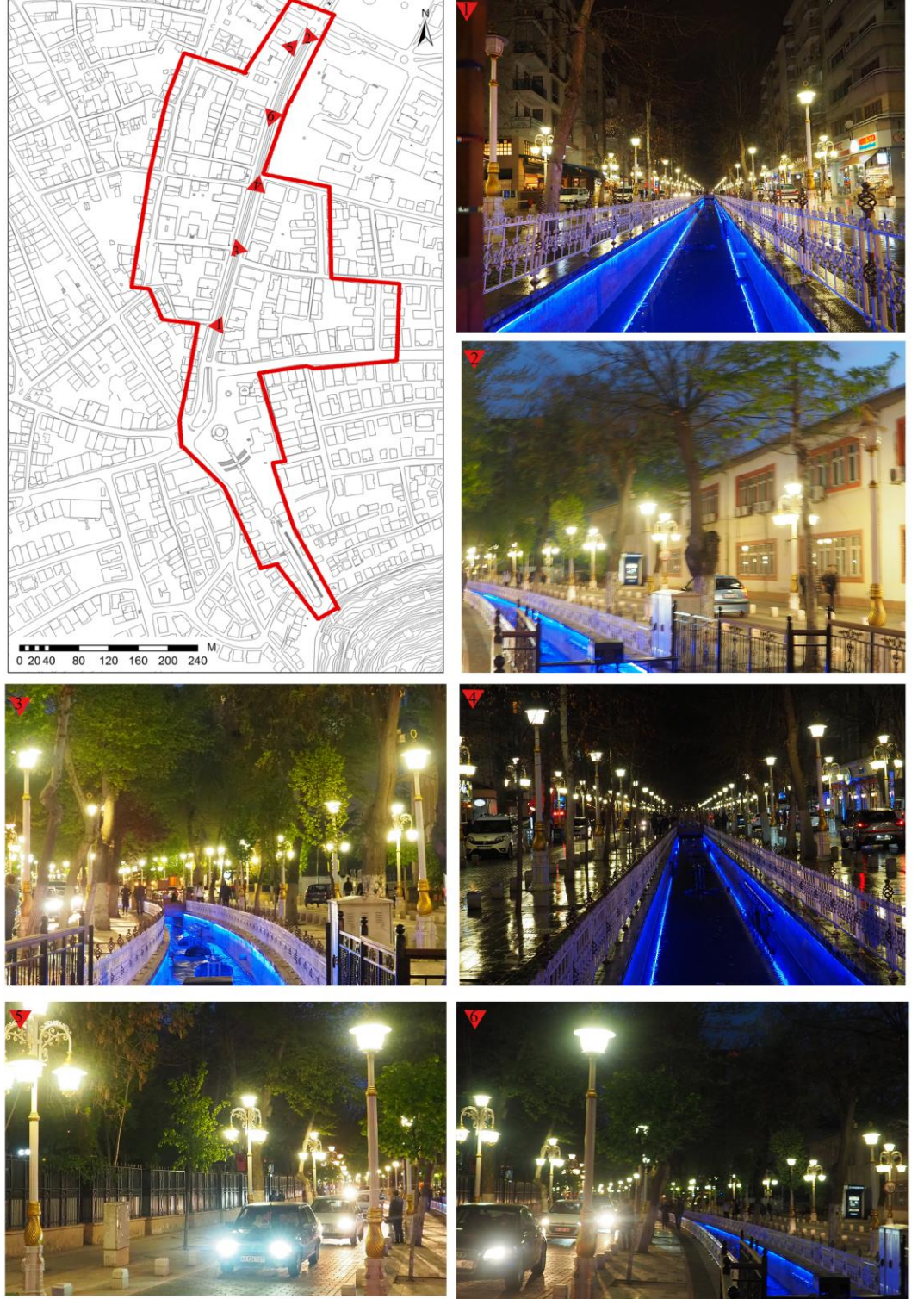


Şekil 4.6.a. Kanal Boyu Caddesi İlkbahar- Yaz Dönemi Görünümleri



Şekil 4.6.b. Kanal Boyu Caddesi İlkbahar- Yaz Dönemi Görünümleri

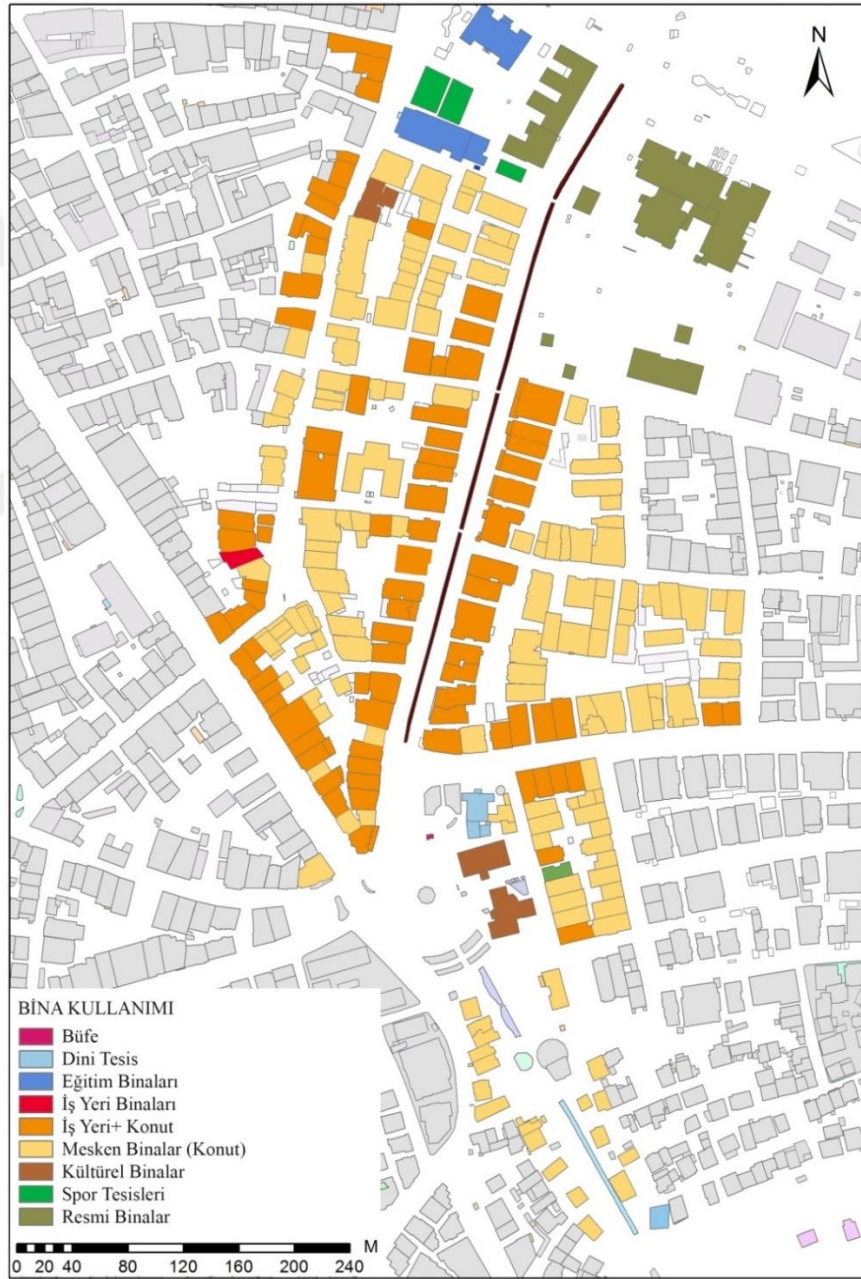
Kanal Boyu Caddesi gece aydınlatma elamanlarının yoğun kullanımı ile yayaları rahatsız ettiği gözlemlenmiştir. Kanal içinde mavi aydınlatmalar kullanılmıştır (Şekil 4.7).



Şekil 4.7. Kanal Boyu Caddesi Gece Görünümü (Orijinal, 2019)

4.2.2. Fiziksel Yapı Analizi

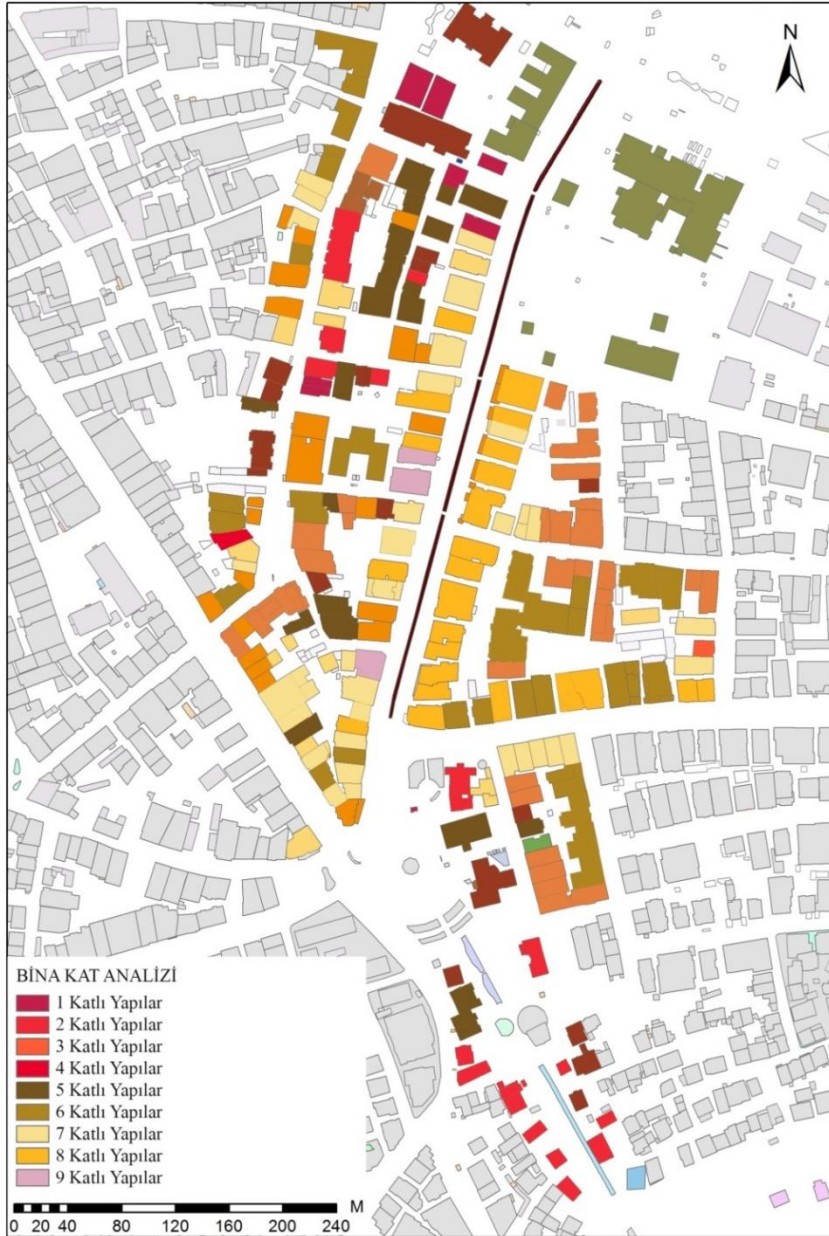
Çalışma alanı bina kullanım analizinde kanalın geçtiği bölgelerde ağırlıklı olarak işyeri+konut alanlarından oluştuğunu çevresinde ise mesken binalardan oluşturmaktadır. Yayalaştırılacak bölgenin kuzeyinde resmi kurumlar (askeri alan ve milli eğitim binası) ve eğitim kurumları, güneyinde dini tesis ve kültürel binalar bulunmaktadır (Şekil 4.8). Farklı amaçlara hizmet eden bu yapılar cadde içerisindeki yaya kullanımını artırmaktadır.



Şekil 4.8. Kanal Boyu Caddesi ve Çevresi Bina Kullanım Analizi (Orijinal, 2019)

4.2.3. Bina Kat analizi

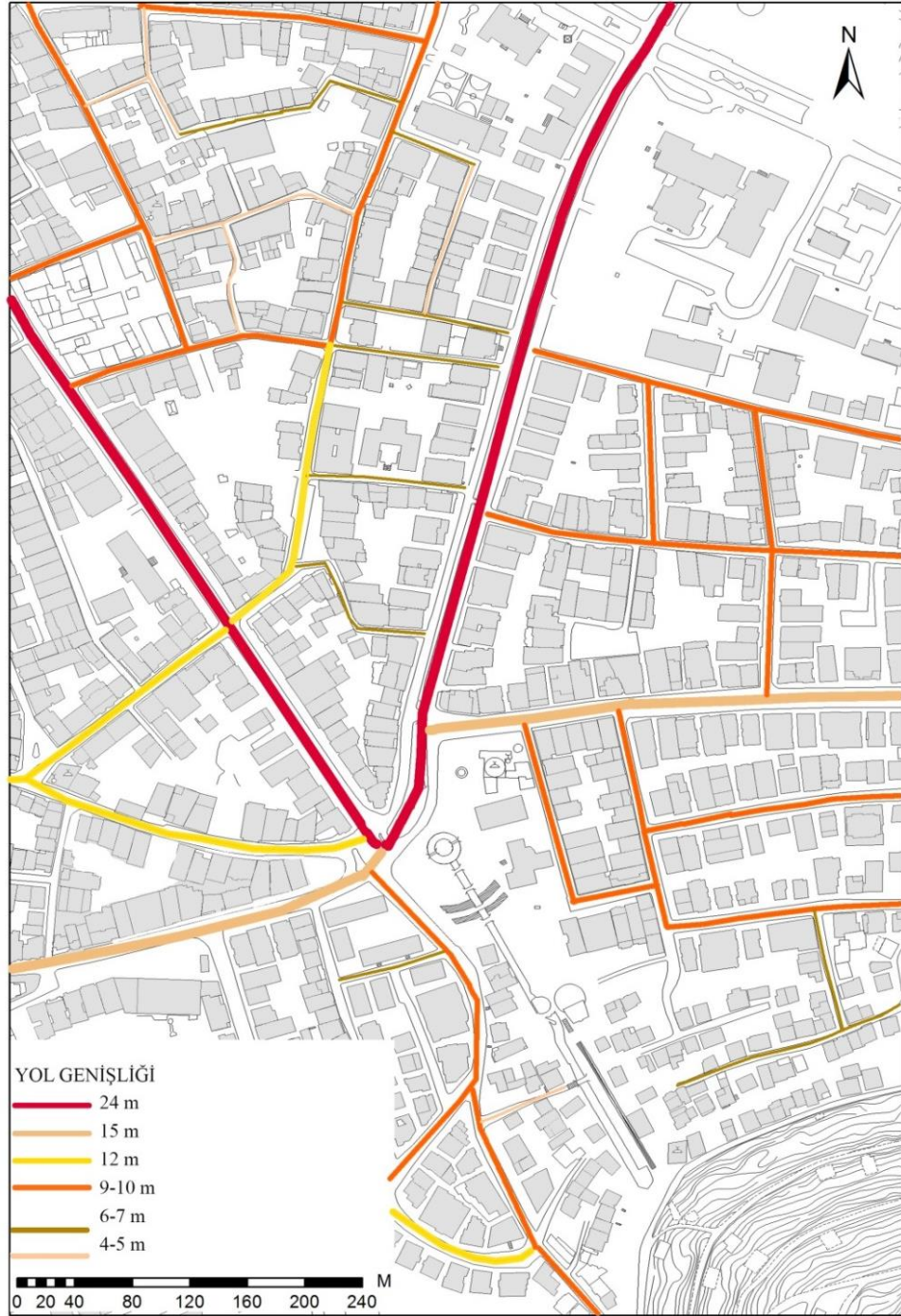
Çalışma alanı içerisinde 1 katlı yapılardan 9 katlı yapılara kadar değişen binalardan oluşmaktadır. Trafığe kapatılacak alanın çevresinde ağırlıklı olarak 7 katlı, 8 katlı ve 9 katlı yapılardan oluşmaktadır. Kernek meydanı ile birleşen noktalarda kat sayıları 1 ve 2 katlı yapılardan oluşmaktadır. Kanal boyu caddesi bağlantılı olan sokaklarda kat sayıları azalmakta ve Beşkonaklar ile birleşen noktalarda 3, 4 ve 5 katlı yapıların yoğunlukta olduğu görülmektedir (Şekil 4.9). Yoğun trafik ile yüksek yapılardaki binaların bir araya gelmesi yayalar üzerinde kapalılık hissi oluşturmaktadır.



Şekil 4.9. Kanal Boyu Caddesi ve Çevresi Bina Kat Analizi (Hâlihazır, 2019)

4.2.4. Yol Analizi

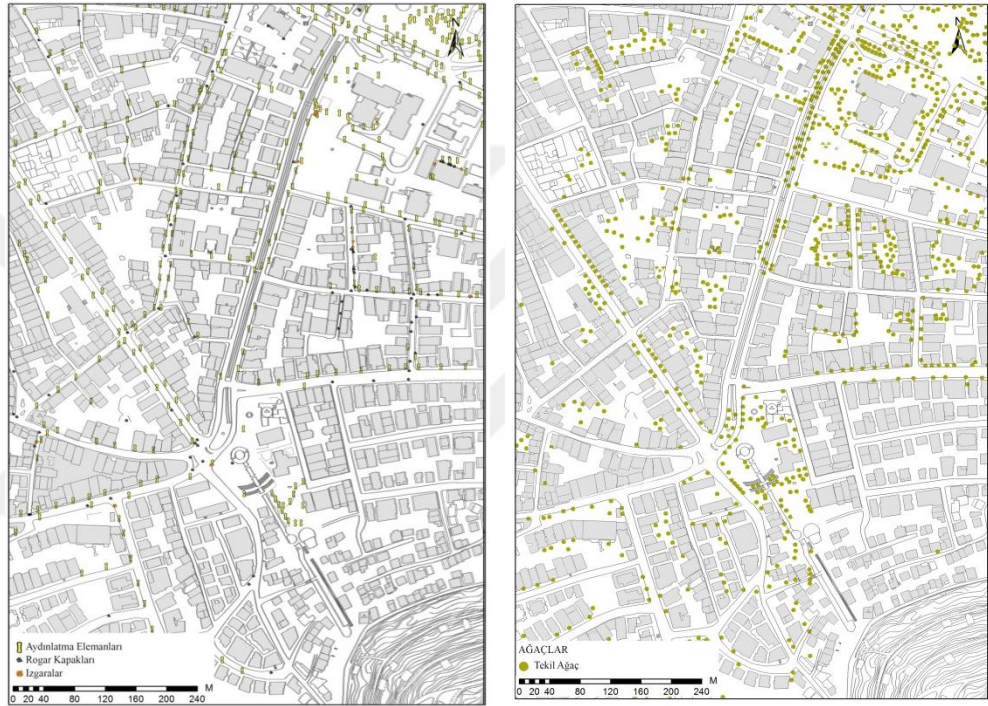
Çalışma alanı 24 m genişliğinde 550 m uzunluğunda bir alanı kapsamaktadır. 3 m genişliğinde olan kanalın ortadan geçmesi ile yayalaştırılacak alan ortadan 10.5 m genişliğinde 2 alana bölünmüştür. Kanal Boyu Caddesine doğudan bağlanan ara sokaklar, 4-5 m genişliğinde değişen dar yapılı sovaklardan oluşmaktadır. Batıdan bağlanan yollar 9-10 m genişliğinde daha geniş yollardan oluşturmaktadır (Şekil 4.9).



Şekil 4.10. Kanal Boyu Caddesi ve Çevresi Yol Analizi (Hâlihazır, 2019)

4.2.5. Aydınlatma Elemanları ve Ağaç Durumu

Çalışma alanı içerisinde aydınlatma elemanlarının Kanal Boyu Caddesinde sıralı bir şekilde dizildiği fakat bağlantılı olduğu sokak üzerinde bu direklerin dağınık bir şekilde konumlandırıldığı gözlenmektedir. Kanal çevresinde bir tane rogar kapağının bulunduğu tespit edilmiş ve bu rogar kapağının da yoğun yağış dönemlerinde zaman zaman eksik kaldığı gözlemlenmektedir. Çalışma alanı kanalın geçtiği yol boyunca tekil ağaçlardan (*Platanus orientalis*) oluşmaktadır (Şekil 4.1).

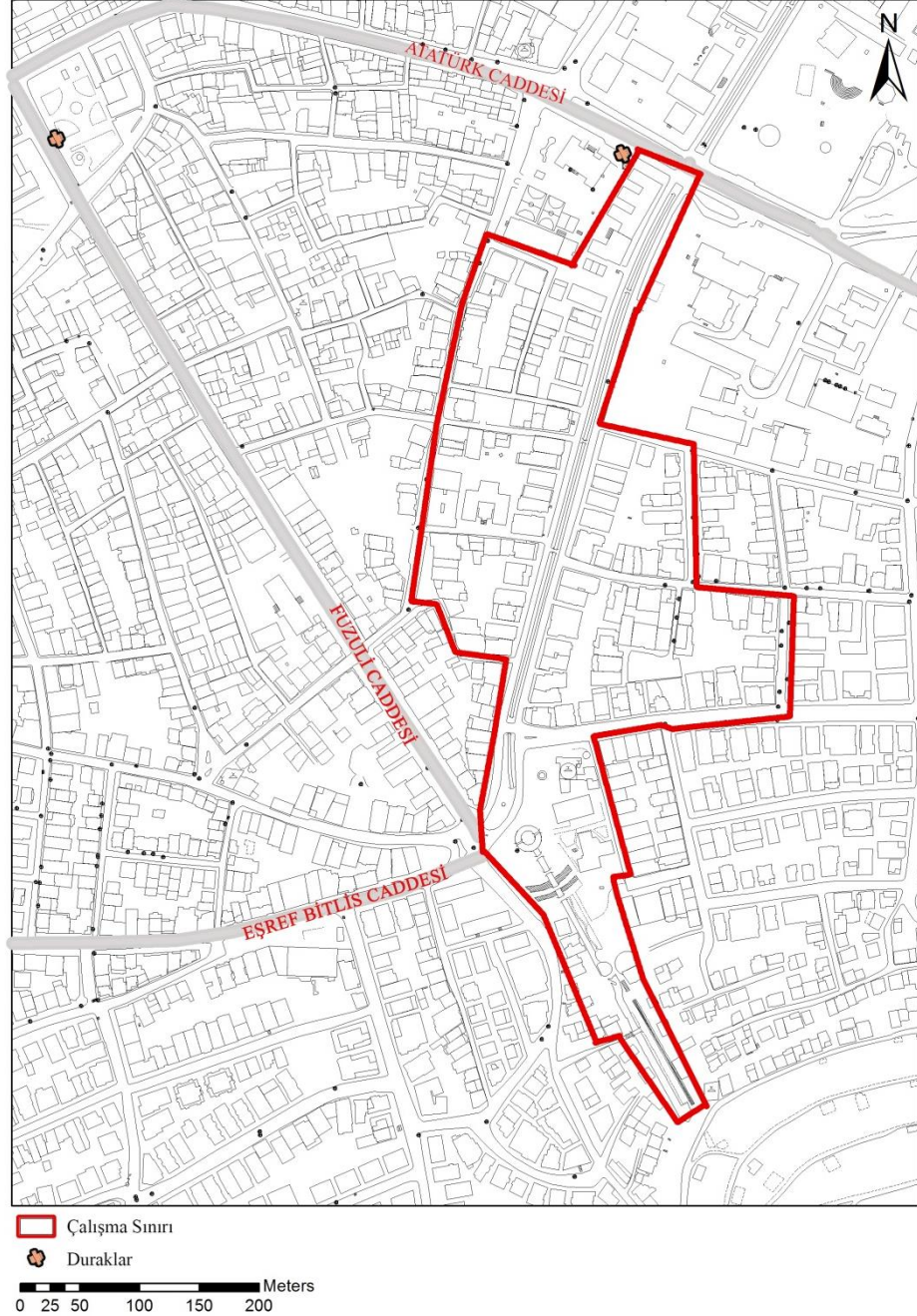


Şekil 4.11. Kanal Boyu Caddesi ve Çevresi Aydınlatma Elamanları, Rogar Kapakları, İzgaralar (A) Ve Tekil Ağaç Varlığı (B) (Hâlihazır, 2019)

4.2.6. Ulaşım Analizi

Kanal Boyu Caddesine otobüs ve minübüs şeklinde 2 farklı toplu taşıma aracı kullanarak ulaşmak mümkündür. Fuzuli Caddesinden alanın güney girişine Başharık-Kernek hattı, Çilesiz hattı ve Tecde hattı minübüsleri ile, 8B Toki-Mehmet Akif Mahallesi hattı, 8C Toki- Cemal Gürsel hattı, 8D Beydağı Mahallesi-Yeni Toki Evleri hattı, 9A Çilesiz-İpek Caddesi hattı, 9B Çilesiz hattı otobüsleri ile ulaşmak mümkündür. Atatürk caddesinden alanın kuzey girişine Hastahane-İnderesi-Devlet Hastaheni-Zafer Mahallesi hattı, Fırat-Yamaç hattı, Çöşnük hattı ve Çöşnük Mahallesi-Vali Konağı Caddesi hattı minübüsleri ile 1C İstasyon-Çöşnük hattı, 1S İstasyon-Seyrantepe hattı, 4H Devlet Hastahanesi-Memursan hattı, 6A Şeyh Bayram-

5.Etap Toki hattı, 9A Çilesiz-İpek Caddesi hattı, 11A Karakavak hattı 12V Hava Lojmanları-Çöşnük hattı , 11B Yüzakı-Özalper- Çöşnük hattı, 2E Bostanbaşı-Manas Evleri- Zafer Mahallesi hattı otobüsleri ile ulaşmak mümkündür. Bu ulaşım alana güneydoğu tarafından güney girişine bağlanan Eşref Bitlis Caddesinden 17B Temelli- Üniversite otobüsü ile alana ulaşmak mümkündür (Şekil 4.12).



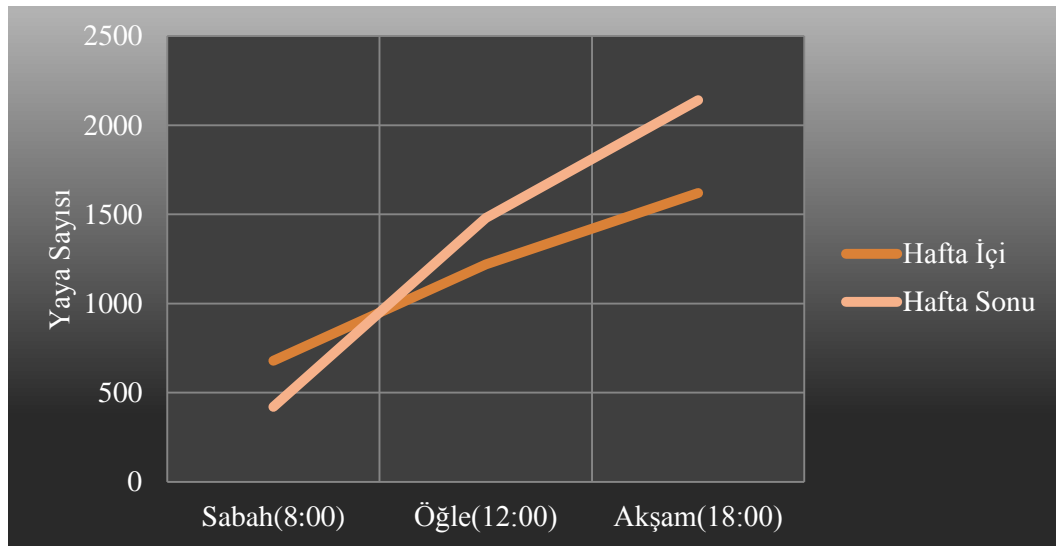
4.2.8. Kanal Boyu Caddesi Yaya ve Araç Yoğunluğu

Alan içinde yaya akışını kullanımını ifade etmek üzere alanın farklı noktalarda araç ve yaya sayımı yapılmıştır. Bu sayım sonucunda alanı hafta içi ve hafta sonu yaya sayısının birbirinden farklı olduğu gözlemlenmiştir. Yaya sayımı sabah, öğle ve akşam saatlerinde birer saat olmak üzere yapılmıştır (Şekil 4.14).

Çalışma Alanına İlişkin Yaya Sayımı:

Alan içinde yaya akışını kullanımını ifade etmek üzere alanın farklı noktalarda araç ve yaya sayımı yapılmıştır. Bu sayım sonucunda alanı hafta içi ve hafta sonu yaya sayısının birbirinden farklı olduğu gözlemlenmiştir (Şekil 4.14).

Kanal Boyu Caddesi hafta içi ve hafta sonu alanı ziyaret eden (giren ve çıkan) yaya sayımı sabah öğle ve akşam saatlerinde yapılmıştır. Sabah saatlerinde hafta içi Kanal Boyu Caddesini kullanan yaya sayısı hafta sonuna oranla daha yoğun olduğu öğle ve akşam saatlerinde ise bu oranın arttığı gözlemlenmiştir. Hafta sonu kullanımı akşam saatlerinde hafta içine oranla arttığı görülmüştür. Hafta içi kullanımında yayaların bu alanı iş çıkışı olarak değerlendirdiği görülmüştür. Hafta sonu tatil olmasının ve insanların bu alanı yeme içme ve gezinti alanı olarak kullanması yoğunluğun artmasına neden olduğu belirlenmiştir.

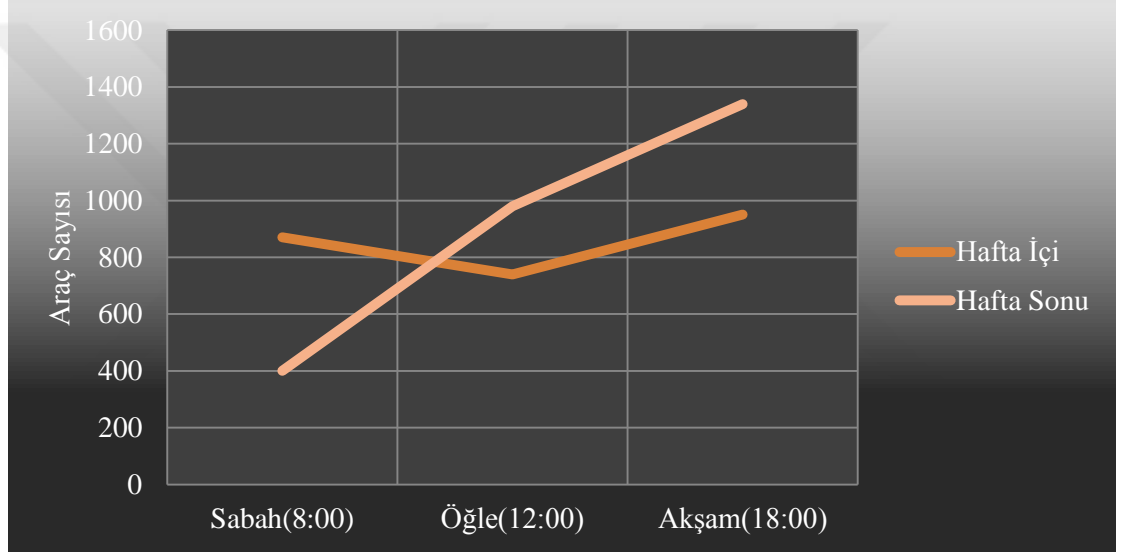


Şekil 4.14. Kanal Boyu Caddesi Sabah (8:00), Öğle (12:00) ve Akşam (18:00) Yaya Sayımı (Orijinal, 2019)

Çalışma Alanına İlişkin Araç Sayımı:

Alan içinde araç akışını ifade etmek üzere alanın farklı noktalarda araç sayımı yapılmıştır. Bu sayım sonucunda alanı hafta içi ve hafta sonu araç sayısının bir birinden farklı olduğu gözlemlenmiştir. Araç sayımı sabah, öğle ve akşam saatlerinde birer saat olmak üzere yapılmıştır

Kanal boyu caddesi hafta içi ve hafta sonu alandan geçen ve duran (giren ve çıkan) araç sayımı sabah öğle ve akşam saatlerinde yapılmıştır. Hafta içi sabah ve akşam saatlerinde yapılan araç giriş ve çıkış sayımının birbirine yakın olduğu, hafta sonu yapılan sayımlarda sabah saatlerinde 400 civarında olan araç sayımı akşam saatlerinde 3 katına çıkmaktadır (Şekil 4.15).



Şekil 4.15. Kanal Boyu Caddesi Sabah (8:00), Öğle (12:00) ve Akşam (18:00) Araç Sayımı (Orişinal, 2019)

4.3 Anket Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Kanal Boyu Caddesinin kullanıcılarının özellikleri ve isteklerinin değerlendirilmesi amacıyla 2 farklı yöntem uygulanmıştır. Bu yöntemlerden ilki ticaret yapan kullanıcılar (esnaflar) ile birebir görüşme sağlanıp fikirleri alınmıştır. İkinci olarak alana gün içinde gelen kullanıcıların istekleri ve trafiğe kapatılıp kapatılmaması ile ilgili görüşleri alınmıştır.

4.3.1.Sosyo-Ekonomik Veriler:

Ankete katılan kullanıcıların sosyo-ekonomik yapıları hakkında bilgi edinebilmek için “Cinsiyet”, “Yaş”, “Medeni Durum”, “Eğiti Durumu”, “Meslek” Ve “Aylık Gelir” olmak üzere toplam 6 sorunun değerlendirilmesi yapılmıştır.

- **Cinsiyet Durumu**

Kanal boyu caddesinde yapılan ankete katılan kullanıcıların %51’i kadın, %’49 kadınlardan oluşmaktadır (Çizelge 4.1).

Çizelge 4.1. Kullanıcıların Cinsiyet Durumu

Cinsiyet	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Erkek	189	49	2
Kadın	195	51	1

- **Yaş Grubu**

Ankete katılan kullanıcıların; %60’ı 16-25 yaş grubuna, %20’si 26-35 yaş grubuna, %11’i 36-45 yaş grubuna ve %6’sı 45 ve üstü yaş grubuna ve %3’ ü 16’ dan küçük grubuna dahildir. Anket sonuçlarına göre alanı en çok 16-25 yaş genç gruptan oluşmaktadır (Çizelge) Alanı kullanan genç bireylerden oluşmasının nedeni üniversite öğrencilerinin bu alanı merkezi konumda olduğundan dolayı tercih etmesidir (Çizelge 4.2).

Çizelge 4.2. Kullanıcıların Yaş Grupları

Yaş Grupları	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
16’dan Küçük	11	3	5
16-25	232	60	1
26-35	76	20	2
36-45	41	11	3
45’de büyük	24	6	4

- **Medeni Durum:**

Ankete katılan kullanıcıların %80’ i bekâr kullanıcılar tarafından oluşmaktadır (Çizelge 4.3). Alanı bekâr kullanıcılar tarafından tercih edilmesinin en büyük nedeni kullanıcıların çoğunun üniversiteden gelen öğrencilerin oluşturmasıdır.

Çizelge 4.3. Kullanıcıların Medeni Durumu

Medeni Durum	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Bekar	309	80	1
Evli	75	20	2

- **Eğitim Durumu:**

Ankete katılan kullanıcıların %65’ ini üniversite mezunu, %28 mastır/doktora mezunu,%15 ‘ni lise mezunu oluşturmaktadır (Çizelge 4.4). Bu durum alanı kullanan bireylerin genç ve üniversite mezunlarından oluştuğunu göstermektedir.

Çizelge 4.4. Kullanıcıların Eğitim Durumu

Eğitim Durumu	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Okuryazar Değil	12	3	6
İlkokul	17	5	5
Ortaokul	18	5	4
Lise	58	15	2
Üniversite	251	65	1
Mastır/ Doktora	28	28	3

- **Meslek:**

Ankete katılan kullanıcıların %57'si öğrenci, %8'i memur, %7'si esnaf, %6'sı işsiz, %2'si emekli, %1'i ev hanımı ve %19'u diğer meslek grubunda yer almaktadır (Çizelge 4.5). Anket verilerinin sonuçlarına göre alanı en çok kullanılan meslek grubu öğrenciler oluşturmaktadır ve ev hanımlarının çok az kullandığı görülmektedir. Kanal boyu caddesinde öğrencilerin çoğunlukta olmasının nedeni İnönü üniversitesi öğrencileri tarafından tercih edilmesidir. Alanın kuzey batısında yer alan Hacı Hüseyin Köllük ticaret Anadolu Lisesi ve kuzeyinde yer alan Gazi ilköğretim kullanıcı profilinde etkili olmuştur.

Çizelge 4.5. Kullanıcıların Meslek Grupları

Meslek grupları	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Öğrenci	220	57	1
İşsiz	22	6	5
Memur	31	8	3
Esnaf	26	7	4
Emekli	8	2	6
Ev hanımı	5	1	7
Diğer	72	19	2

- **Ayık Gelir:**

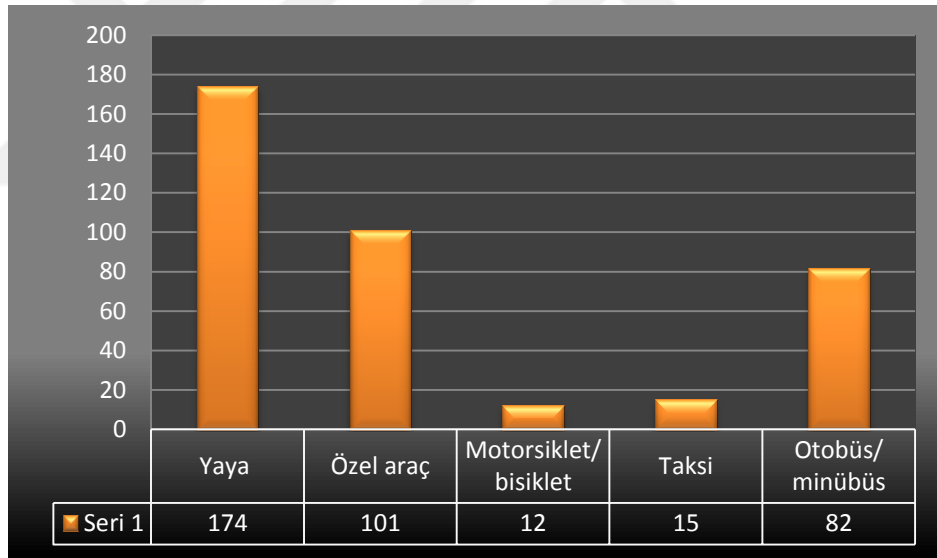
Ankete katılan kullanıcıların gelir durumları analiz edildiğinde % 49' nun 0-1000 TL, %21' i 1000-2000 TL , %16'sı 2020-3468 TL ve %14' ü 3468 ve üstü gelir elde etmektedir. Bu verilere göre kullanıcıların büyük bir kısmının düşük gelirli insanlar oluşturmaktadır. Bunun nedeni alanı tercih eden kullanıcıların %57' si öğrenciler tarafından oluşmasıdır (Çizelge 4.6).

Çizelge 4.6. Kullanıcıların Aylık Ortalama Gelirleri

Aylık gelir	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
0-1000	189	49	1
1000-2020	80	21	2
2020-3468	61	16	3
3468 ve üstü	54	14	4

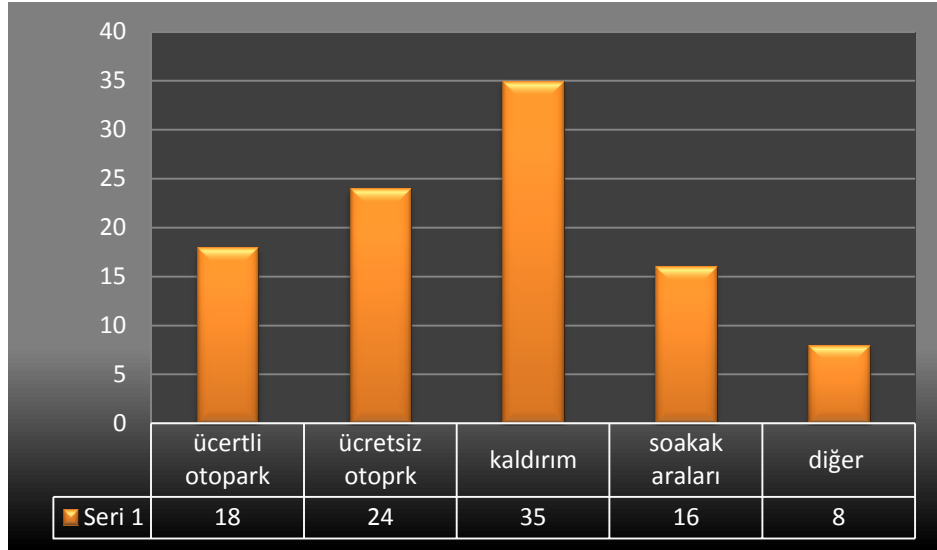
- **Katılımcıların Alana Ulaşım Şekilleri**

Ankete katılan kullanıcıların %45'i alana yürüyerek, %26' sı özel araç ile , %22' si otobüs ve ya minibüs kullanarak, % 4'ü taksi ve % 3'ü motosiklet veya bisiklet kullanarak alana gelmektedir (Şekil 4.16.). Alana yürüyerek gelen kullanıcıların yoğunlukta olmasının nedeni merkezi bir konumda olmasıdır.



Şekil 4.16. Kanal Boyu Caddesi Alana Ulaşım Şekilleri (Orijinal, 2019)

Alana gelen kullanıcıların %26'sı özel araç ile gelmekte ve bu kullanıcıların %34' ü kaldırım, %24'ü ücretli otopark, % 18'i ücretli otopark, %16' sı sokak araları ve % 8'i diğer alanlara park etmektedir (Şekil 4.17) .



Şekil 4.17. Kanal Boyu Caddesi Kullanıcıların Araç Park Yerleri (Orijinal, 2019)

4.3.2. Kullanıcıların Mekânla İlişkisi

- **Alanın Kullanıldığı Günler ve Geçirilen Süre Arasındaki İlişki**

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken Pearson Ki-kare Testi'ne göre; $p=0.013$ sonucu elde edilmiş, buna göre p değeri 0,05'ten küçük olduğu için alanın kullanıldığı günler ile alanda geçirilen zaman arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Bu değişkenler arasındaki ilişkiye göre alanı hafta içi kullananların %44,9'u 2-3 saat ve %4,4'ü alanda 5 saat alanda zaman geçirmektedir. Hafta sonu kullananların % 53,4'ü 2-3 saat , % 23,3 4-5 saat, % 20,1 1saatten az % 1,3'ü 5 saatten fazla alanda zaman geçirmektedir. Her gün gelen kullanıcıların % 50 si 5 saatten fazla alanda zaman geçirmektedir. Özel günlerde alana gelen kullanıcıların % 50' i 2-3 saat zaman geçirmektedir. Değişken günlerde alanı gelen kullanıcıların %61,3'ü 2-3 saat alanda zaman geçirdiği gözlemlenmiştir (Çizelge 4.6).

Bu veriler doğrultusunda alanı en çok değişken günlerde 2-3 saat zaman geçirdikleri görülmektedir. Hafta içi ya da hafta sonu günlerde alanı 2-3 saat zaman geçirmekte, 5 saatten fazla geçirilen zaman hafta sonu kullanılmaktadır. Alan kullanımı tatil günlerinde artmaktadır.

Çizelge 4.7. Alanın Kullanıldığı Günler-Alanda Geçirilen Zaman Dilimleri Arasındaki İlişki

		Alanın kullanıldığı günler (B)					Total	
		Hafta içi	Hafta sonu	Her gün	Özel günler	Değişken		
Alanda geçirilen zaman dilimleri (A)	Alanda 1 saatten az zaman geçirenler	% (A)	15,6%	22,1%	3,9%	6,5%	51,9%	100,0%
		% (B)	24,5%	18,9%	9,1%	19,2%	21,5%	20,1%
		%Toplam	3,1%	4,4%	0,8%	1,3%	10,4%	20,1%
	Alanda 2- 3 saat zaman geçirenler	% (A)	10,7%	23,4%	3,9%	6,3%	55,6%	100,0%
		% (B)	44,9%	53,3%	24,2%	50,0%	61,3%	53,4%
		%Toplam	5,7%	12,5%	2,1%	3,4%	29,7%	53,4%
	Alanda 4-5 saat zaman geçirenler	% (A)	6,2%	32,3%	7,7%	10,8%	43,1%	100,0%
		% (B)	8,2%	23,3%	15,2%	26,9%	15,1%	16,9%
		%Toplam	1,0%	5,5%	1,3%	1,8%	7,3%	16,9%
	Alanda 5 saat zaman geçirenler	% (A)	28,1%	12,5%	50,0%	0,0%	9,4%	100,0%
		% (B)	18,4%	4,4%	48,5%	0,0%	1,6%	8,3%
		%Toplam	2,3%	1,0%	4,2%	0,0%	0,8%	8,3%
	Alanda 5 saatten fazla zaman geçirenler	% (A)	40,0%	0,0%	20,0%	20,0%	20,0%	100,0%
		% (B)	4,1%	0,0%	3,0%	3,8%	0,5%	1,3%
		%Toplam	0,5%	0,0%	0,3%	0,3%	0,3%	1,3%
	Toplam	% (A)	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%
		% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		%Toplam	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%

• Alanın Kullanıldığı Günler ve Geliş sıklığı Arasındaki İlişki

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken Pearson Ki-kare Testi'ne göre; $P < 0.001$ sonucu elde edilmiş, buna göre p değeri 0,05'ten küçük olduğu için alanın kullanıldığı günler ile alana geliş sıklığı arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Bu değişkenler arasındaki ilişkiye göre; alanı hafta içi kullananların %32,7'si haftada birkaç kez, %29,6'sı hemen hemen her gün %6,1'i çok nadir alana gelmektedir. Hafta sonu kullanıcıların %42,2' si haftada bir, %21,1'i haftada birkaç kez %1,1'i hemen hemen her gün alana gelmektedir. Her gün gelen kullanıcıların %81,2'si hemen hemen her gün alana gelmektedir. Değişken günlerde kullanıcıların %29' u çok nadir, %21'i haftada birkaç kez %7'si Malatya'yı her ziyaret edişinde alana gelmektedir (Çizelge 4.8).

Bu veriler doğrultusunda alanı hemen hemen her gün gelenler, alanda her gün vakit geçirilenler tarafından oluşmaktadır. Hafta sonu alana gelen kullanıcılar alanı en az haftada bir geçiş noktası olarak kullanmıştır. Malatya'yı her ziyaretinde alana gelen kullanıcılar değişken vakitlerde alandan geçmektedir.

Çizelge 4.8. Alanın Kullanıldığı Günler-Alana Geliş Sıklığı Arasındaki İlişki

			Alanın kullanıldığı günler (B)					Total
			Hafta içi	Hafta sonu	Her gün	Özel günlerde	Değişken	
Alanda geçirilen zaman dilimleri (A)	Haftada bir	% (A)	12,0%	41,3%	4,3%	5,4%	37,0%	100,0%
		% (B)	22,4%	42,2%	12,1%	19,2%	18,3%	24,0%
		%Toplam	2,9%	9,9%	1,0%	1,3%	8,9%	24,0%
	Haftada birkaç kez	% (A)	20,0%	23,8%	1,2%	6,2%	48,8%	100,0%
		% (B)	32,7%	21,1%	3,0%	19,2%	21,0%	20,8%
		%Toplam	4,2%	4,9%	0,3%	1,3%	10,2%	20,8%
	Hemen her gün	% (A)	22,6%	1,6%	43,5%	0,0%	32,3%	100,0%
		% (B)	28,6%	1,1%	81,8%	0,0%	10,8%	16,1%
		%Toplam	3,6%	0,3%	7,0%	0,0%	5,2%	16,1%
	Ayda bir	% (A)	9,6%	28,8%	0,0%	11,5%	50,0%	100,0%
		% (B)	10,2%	16,7%	0,0%	23,1%	14,0%	13,5%
		%Toplam	1,3%	3,9%	0,0%	1,6%	6,8%	13,5%
	Çok nadir	% (A)	3,7%	18,3%	1,2%	11,0%	65,9%	100,0%
		% (B)	6,1%	16,7%	3,0%	34,6%	29,0%	21,4%
		%Toplam	0,8%	3,9%	0,3%	2,3%	14,1%	21,4%
	Malatya'yı her ziyaret ederken	% (A)	0,0%	12,5%	0,0%	6,2%	81,2%	100,0%
		% (B)	0,0%	2,2%	0,0%	3,8%	7,0%	4,2%
		%Toplam	0,0%	0,5%	0,0%	0,3%	3,4%	4,2%
Toplam	% (A)	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%	
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	%Toplam	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%	

• Alanın Kullanıldığı Günler İle Alanda En Çok Geçirilen Saatler

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken Pearson Ki-kare Testi'ne göre; $p=0.001$ sonucu elde edilmiş, buna göre p değeri $0,05$ 'ten küçük olduğu için alanın kullanıldığı günler ile alanda en çok geçirilen saatler arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur.

Bu iki değişkenler arasındaki ilişkiye göre; kullanıcıların %48' i değişken günlerde ve bu değişken günler arasında %17'si 18:00-20:00 saatleri arasında kullanılmaktadır. Hafta içi kullanıcıları %26,5'si yoğun olarak 14:00- 16:00 saatleri arasında zaman geçirirken, hafta sonunda bu oran %25,6 ile saat, 20:00-20'den sonra alanda bulunmaktadırlar. Hafta içi ve hafta sonu kullanıcıların yoğun olarak buldukları zaman dilimi arasındaki farklılığın nedeni; hafta içi öğrencilerin yoğun olarak alanda bulunduğu hafta sonu ise kullanıcıların tatillerini değerlendirmek için akşam saatlerinde alanı tercih etmesidir (Çizelge 4.9).

Çizelge 4.9. Alanın Kullanıldığı Günler -Alanda En Çok Geçirilen Saatler Arasındaki İlişki

			Alanın kullanıldığı günler (B)					Toplam
			Hafta içi	Hafta sonu	Her gün	Özel günlerde	Değişken	
Alanda geçirilen saatler A)	06:00-09:00 Saatleri arasında	% (A)	50,0%	0,0%	0,0%	8,3%	41,7%	100,0%
		% (B)	12,2%	0,0%	0,0%	3,8%	2,7%	3,1%
		%Toplam	1,6%	0,0%	0,0%	0,3%	1,3%	3,1%
	09:00-12:00 Saatleri arasında	% (A)	27,8%	22,2%	16,7%	5,6%	27,8%	100,0%
		% (B)	10,2%	4,4%	9,1%	3,8%	2,7%	4,7%
		%Toplam	1,3%	1,0%	0,8%	0,3%	1,3%	4,7%
	12:00-14:00 Saatleri arasında	% (A)	25,0%	27,5%	2,5%	10,0%	35,0%	100,0%
		% (B)	20,4%	12,2%	3,0%	15,4%	7,5%	10,4%
		%Toplam	2,6%	2,9%	0,3%	1,0%	3,6%	10,4%
	14:00-16:00 Saatleri arasında	% (A)	15,7%	26,5%	12,0%	3,6%	42,2%	100,0%
		% (B)	26,5%	24,4%	30,3%	11,5%	18,8%	21,6%
		%Toplam	3,4%	5,7%	2,6%	0,8%	9,1%	21,6%
	16:00-18:00 Saatleri arasında	% (A)	9,9%	18,3%	5,6%	8,5%	57,7%	100,0%
		% (B)	14,3%	14,4%	12,1%	23,1%	22,0%	18,5%
		%Toplam	1,8%	3,4%	1,0%	1,6%	10,7%	18,5%
	18:00-20:00 Saatleri arasında	% (A)	5,4%	18,5%	10,9%	5,4%	59,8%	100,0%
		% (B)	10,2%	18,9%	30,3%	19,2%	29,6%	24,0%
		%Toplam	1,3%	4,4%	2,6%	1,3%	14,3%	24,0%
	20:00-20'den sonra	% (A)	4,4%	33,8%	7,4%	8,8%	45,6%	100,0%
		% (B)	6,1%	25,6%	15,2%	23,1%	16,7%	17,7%
		%Toplam	0,8%	6,0%	1,3%	1,6%	8,1%	17,7%
	Toplam	% (A)	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%
		% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		%Toplam	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%

• **Alanın Kullanıldığı Günler-Kullanıcıların Yaş Grupları Arasındaki İlişki**

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken Pearson Ki-kare Testi'ne göre; P=0.998 sonucu elde edilmiş, buna göre p değeri 0,05'ten büyük olduğu için alanın kullanıldığı günler ile alanda geçirilen zaman arasında anlamlı bir ilişki bulunmamıştır. Yalnızca hafta içi, hafta sonu, her gün, özel günlerde ve değişken günlerde alanı kullanan yaş gruplarının en çok 16-25 yaş grubu aralığında olduğu gözlemlenmektedir (Çizelge 4.10) .

Çizelge 4.10. Alanın Kullanıldığı Günler -Yaş Grupları Arasındaki İlişki

		Alanın kullanıldığı günler (B)					Total
		Hafta içi	Hafta sonu	Her gün	Özel günlerde	Değişken	
Yaş grupları(A)	% (A)	45,5%	18,2%	0,0%	0,0%	36,4%	100,0%
	% (B)	10,2%	2,2%	0,0%	0,0%	2,2%	2,9%
	%Toplam	1,3%	0,5%	0,0%	0,0%	1,0%	2,9%
	% (A)	12,9%	22,0%	8,6%	5,2%	51,3%	100,0%
	% (B)	61,2%	56,7%	60,6%	46,2%	64,0%	60,4%
	%Toplam	7,8%	13,3%	5,2%	3,1%	31,0%	60,4%
	% (A)	6,6%	26,3%	10,5%	9,2%	47,4%	100,0%
	% (B)	10,2%	22,2%	24,2%	26,9%	19,4%	19,8%
	%Toplam	1,3%	5,2%	2,1%	1,8%	9,4%	19,8%
	% (A)	19,5%	31,7%	2,4%	9,8%	36,6%	100,0%
	% (B)	16,3%	14,4%	3,0%	15,4%	8,1%	10,7%
	%Toplam	2,1%	3,4%	0,3%	1,0%	3,9%	10,7%
	% (A)	4,2%	16,7%	16,7%	12,5%	50,0%	100,0%
	% (B)	2,0%	4,4%	12,1%	11,5%	6,5%	6,2%
	%Toplam	0,3%	1,0%	1,0%	0,8%	3,1%	6,2%
Toplam	% (A)	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	%Toplam	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%

- **Alanda geçirilen zaman ve alana hangi amaç için geldikleri arasındaki ilişki**

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken; alanda geçirilen zaman ve amaç arasındaki ilişki birden çok seçeneğin oluşturduğu (her zaman, sık sık, bazen, nadiren ve hiçbir zaman) şeklinde cevaplar verilmiştir.

Pearson Ki-kare Testi'ne göre alanda geçirilen zaman ve hangi amaç ile geldikleri arasındaki ilişki çaprazlandığında alışveriş için $p=0.04$, müzikli eğlence yerleri için $p<0.001$, gezinti amaçlı $p<0.001$ ve arkadaşlarla zaman geçirmek için $p<0.001$ değerleri bulunmuş, bu değerlerin $p=0.5$ değerinden küçük olduğu ve bu seçenekler ile alanda geçirilen zaman arasında anlamlı ilişkiler olduğu belirlenmiştir. Diğer seçeneklere ait ilişkiler arasında p değeri 0.05 anlamlılık düzeyinden büyük olduğu için anlamlı bir ilişki bulunmamıştır.

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; kullanıcıların %33,1'i alana bazen de olsa alışveriş yapmak için uğradıkları %66, 9'u çok nadir bu alanda alışveriş yaptıkları gözlemlenmiştir. Alışverişe her zaman gelen 1 saatten az vakit geçiren %23,5, 2-3

saat aralığında vakit geçiren %35,3, 4-5 saat vakit geçiren %17,6 ve 5 saatten fazla vakit geçirdikleri gözlemlenmiştir. Sık sık gelen kullanıcıları %9,7'si u 1 saatten az, 16,1' i 5 saatten fazla, bazen gelen kullanıcıların %19' u 1 saatten az 6,3'ü 5 saatten fazla alanda vakit geçirdikleri gözlemlenmiştir (Çizelge 4.11).

Çizelge 4.11. Alanın Geçirilen Zaman -Alanı Alışveriş İçin Yapmak İçin Kullananlar Arasındaki İlişki

			Alanda geçirilen zaman (B)					Toplam
			1 saatten az	2-3 saat	4-5 saat	5 saatten fazla	Değişken	
Alanı alış-veriş yapmak için kullanıyorum(A)	Her zaman	% (A)	23,5%	35,3%	17,6%	23,5%	0,0%	100,0%
		% (B)	5,2%	2,9%	4,6%	12,5%	0,0%	4,4%
		% Toplam	1,0%	1,6%	0,8%	1,0%	0,0%	4,4%
	Sık sık	% (A)	9,7%	45,2%	29,0%	16,1%	0,0%	100,0%
		% (B)	3,9%	6,8%	13,8%	15,6%	0,0%	8,1%
		% Toplam	0,8%	3,6%	2,3%	1,3%	0,0%	8,1%
	Bazen	% (A)	19,0%	49,4%	25,3%	6,3%	0,0%	100,0%
		% (B)	19,5%	19,0%	30,8%	15,6%	0,0%	20,6%
		% Toplam	3,9%	10,2%	5,2%	1,3%	0,0%	20,6%
	Nadiren	% (A)	20,8%	59,7%	13,0%	5,2%	1,3%	100,0%
		% (B)	20,8%	22,4%	15,4%	12,5%	20,0%	20,1%
		% Toplam	4,2%	12,0%	2,6%	1,0%	0,3%	20,1%
	Hiçbir zaman	% (A)	21,7%	55,6%	12,8%	7,8%	2,2%	100,0%
		% (B)	50,6%	48,8%	35,4%	43,8%	80,0%	46,9%
		% Toplam	10,2%	26,0%	6,0%	3,6%	1,0%	46,9%
Toplam	% (A)	20,1%	53,4%	16,9%	8,3%	1,3%	100,0%	
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% Toplam	20,1%	53,4%	16,9%	8,3%	1,3%	100,0%	

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; kullanıcıların alana %20,1'i 1 saatten az, %53,4'ü 2-3 saat, %16,9'u 4-5 saat, %8,3'ü 5 saatten fazla ve %1,3'ü değişken zaman dilimlerinde alanda vakit geçirmişlerdir. 1 saatten az vakit geçiren kullanıcıların % 30,6 hiçbir zamana müzikli yerlerine uğramadıkları, %20,8'i nadiren uğradıkları ve %35,5'i bazen de olsa uğradıkları gözlemlenmiştir. Alanı her zaman kullananların %35,1'i 2-3 saat , %32,4'ü 4-5 saat ve %21,6'sı 5 saatten fazla müzikli ve eğlence yerlerinde vakit geçirdikleri gözlemlenmiştir (Çizelge 4.12).

Çizelge 4.12. Alanın Geçirilen Zaman - Alanı Müzikli Eğlence Yerleri İçin Kullananlar Arasındaki İlişki

		Alanda geçirilen zaman (B)					Toplam	
		1 saatten az	2-3 saat	4-5 saat	5 saatten fazla	Değişken		
Alana müzikli eğlence yerleri için geliyorum(A)	Her zaman	% (A)	10,8%	35,1%	32,4%	21,6%	0,0%	100,0%
		% (B)	5,2%	6,3%	18,5%	25,0%	0,0%	9,6%
		% Toplam	1,0%	3,4%	3,1%	2,1%	0,0%	9,6%
	Sık sık	% (A)	8,6%	60,3%	22,4%	8,6%	0,0%	100,0%
		% (B)	6,5%	17,1%	20,0%	15,6%	0,0%	15,1%
		% Toplam	1,3%	9,1%	3,4%	1,3%	0,0%	15,1%
	Bazen	% (A)	16,1%	55,2%	19,5%	6,9%	2,3%	100,0%
		% (B)	18,2%	23,4%	26,2%	18,8%	40,0%	22,7%
		% Toplam	3,6%	12,5%	4,4%	1,6%	0,5%	22,7%
	Nadiren	% (A)	20,8%	62,5%	12,5%	4,2%	0,0%	100,0%
		% (B)	19,5%	22,0%	13,8%	9,4%	0,0%	18,8%
		% Toplam	3,9%	11,7%	2,3%	0,8%	0,0%	18,8%
	Hiçbir zaman	% (A)	30,0%	49,2%	10,8%	7,7%	2,3%	100,0%
		% (B)	50,6%	31,2%	21,5%	31,2%	60,0%	33,9%
		% Toplam	10,2%	16,7%	3,6%	2,6%	0,8%	33,9%
Total	% (A)	20,1%	53,4%	16,9%	8,3%	1,3%	100,0%	
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% Toplam	20,1%	53,4%	16,9%	8,3%	1,3%	100,0%	

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; alana her zaman gelen kullanıcıların %12,7'si 1 saatten az, %49,1' i 2-3 saat, %30,9'u 4-5 saat ve %7,3'ü 5 saatten fazla alanı gezinti amaçlı kullandıkları gözlemlenmiştir.%18' i nadiren ve %11,7'si hiçbir alanı gezinti amaçlı kullanmadığı gözlemlenmiştir (Çizelge 4.13).

Çizelge 4.13. Alanın Geçirilen Zaman - Alanı Gezinti Amaçlı Kullanıcılar Arasındaki İlişki

			Alanda geçirilen zaman (B)					Toplam
			1 saatten az	2-3 saat	4-5 saat	5 saatten fazla	Değişken	
Alanı gezinti amaçlı olarak kullanıyor (A)	Her zaman	% (A)	12,7%	49,1%	30,9%	7,3%	0,0%	100,0%
		% (B)	9,1%	13,2%	26,2%	12,5%	0,0%	14,3%
		% Toplam	1,8%	7,0%	4,4%	1,0%	0,0%	14,3%
	Sık sık	% (A)	12,4%	61,8%	18,0%	7,9%	0,0%	100,0%
		% (B)	14,3%	26,8%	24,6%	21,9%	0,0%	23,2%
		% Toplam	2,9%	14,3%	4,2%	1,8%	0,0%	23,2%
	Bazen	% (A)	13,5%	56,3%	18,3%	8,7%	3,2%	100,0%
		% (B)	22,1%	34,6%	35,4%	34,4%	80,0%	32,8%
		% Toplam	4,4%	18,5%	6,0%	2,9%	1,0%	32,8%
	Nadiren	% (A)	42,0%	44,9%	8,7%	4,3%	0,0%	100,0%
		% (B)	37,7%	15,1%	9,2%	9,4%	0,0%	18,0%
		% Toplam	7,6%	8,1%	1,6%	0,8%	0,0%	18,0%
	Hiçbir zaman	% (A)	28,9%	46,7%	6,7%	15,6%	2,2%	100,0%
		% (B)	16,9%	10,2%	4,6%	21,9%	20,0%	11,7%
		% Toplam	3,4%	5,5%	0,8%	1,8%	0,3%	11,7%
Toplam	% (A)	20,1%	53,4%	16,9%	8,3%	1,3%	100,0%	
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% Toplam	20,1%	53,4%	16,9%	8,3%	1,3%	100,0%	

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; kullanıcıların %30,2'si her zaman arkadaşları ile vakit geçirmek için geldikleri ve %6'sı 1 saatten az, %56,9' u 2-3 saat, %26,7'si 4-5 saat ve %10,3'ü vakit geçirdikleri gözlemlenmiştir. Kullanıcıların %10,4'ü nadiren ve %7' si hiçbir zaman arkadaşları ile vakit geçirmek için bu alanı tercih etmedikleri gözlemlenmiştir (Çizelge 4.14).

Çizelge 4.14. Alanın Geçirilen Zaman- Alanı Arkadaşları Zaman Geçirmek İçin Kullananlar Arasındaki İlişki

			Alanda geçirilen zaman (B)					Toplam
			1 saatten az	2-3 saat	4-5 saat	5 saatten fazla	Değişken	
Arkadaşlarıyla zaman geçirmek için kullanıyorum(A)	Her zaman	% (A)	6,0%	56,9%	26,7%	10,3%	0,0%	100,0%
		% (B)	9,1%	32,2%	47,7%	37,5%	0,0%	30,2%
		% Toplam	1,8%	17,2%	8,1%	3,1%	0,0%	30,2%
	Sık sık	% (A)	6,7%	66,7%	21,0%	5,7%	0,0%	100,0%
		% (B)	9,1%	34,1%	33,8%	18,8%	0,0%	27,3%
		% Toplam	1,8%	18,2%	5,7%	1,6%	0,0%	27,3%
	Bazen	% (A)	31,2%	51,0%	8,3%	6,2%	3,1%	100,0%
		% (B)	39,0%	23,9%	12,3%	18,8%	60,0%	25,0%
		% Toplam	7,8%	12,8%	2,1%	1,6%	0,8%	25,0%
	Nadiren	% (A)	47,5%	37,5%	7,5%	5,0%	2,5%	100,0%
		% (B)	24,7%	7,3%	4,6%	6,2%	20,0%	10,4%
		% Toplam	4,9%	3,9%	0,8%	0,5%	0,3%	10,4%
	Hiçbir zaman	% (A)	51,9%	18,5%	3,7%	22,2%	3,7%	100,0%
		% (B)	18,2%	2,4%	1,5%	18,8%	20,0%	7,0%
		% Toplam	3,6%	1,3%	0,3%	1,6%	0,3%	7,0%
Toplam	% (A)	20,1%	53,4%	16,9%	8,3%	1,3%	100,0%	
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% Toplam	20,1%	53,4%	16,9%	8,3%	1,3%	100,0%	

• Alanın Kullanıldığı Günler ve Tercih Etme Nedenleri

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken; alanı tercih etme nedenlerinin birden çok seçenek olduğu ve bu seçenekler arasında 1 en az, 2,3,4 ve 5 en çok derecelendirme şeklinde cevaplar verilmiştir.

Pearson Ki-kare Testi'ne göre alanın kullanıldığı günler ve tercih etme nedenleri çaprazlandığında tarihi niteliği ve mekân özelliği için $p=0.007$, merkezi bir alan olduğu için $p=0.040$, popüler bir alan olması $p=0.017$, ulaşım kolaylığından dolayı $p=0.049$ ve ailemlerle zaman geçirmek için $p=0.029$ değerleri $p=0.5$ değerinden küçük olduğu ve bu seçenekler ile alanın kullanıldığı günler arasında anlamlı ilişkiler olduğu belirlenmiştir. Diğer seçeneklere ait ilişkiler arasında $p=0.5$ 'den büyük olduğu için anlamlı bir ilişki bulunmamıştır.

Bu iki değişken arasındaki ilişkiye göre; kullanıcıların % 42,2' si tarihi niteliği ve mekânsal etkisinin en düşük (1- en az) değerinde bulduklarını ve bu kullanıcıların % 50,5' i değişken günlerde alana gelen kullanıcılar oluşturmaktadır.

Kullanıcıların % 4,9'u tarihi niteliği ve mekânsal etkisinin kuvvetli (5- en çok) olduğundan kaynaklı bu alanı tercih etmiş ve tercih edenlerin %36,8' i değişken günlerde alanı kullanan kullanıcılar tarafından oluşturduğu gözlemlenmektedir (Çizelge 4.15) .

Çizelge 4.15. Alanın Gelinen Günler- Tarihi Niteliği Ve Mekânsal Etkisinden Dolayı Tercih Eden Kullanıcılar Arasındaki İlişki

			Alana gelinen günler (B)					Toplam
			Hafta içi	Hafta sonu	Her gün	Özel günlerde	Değişken	
Tarihi niteliği ve mekânsal özelliği (A)	1-En az	% (A)	10,5%	20,4%	6,2%	4,9%	58,0%	100,0%
		% (B)	34,7%	36,7%	30,3%	30,8%	50,5%	42,2%
		%Toplam	4,4%	8,6%	2,6%	2,1%	24,5%	42,2%
	2	% (A)	14,3%	23,8%	10,7%	10,7%	40,5%	100,0%
		% (B)	24,5%	22,2%	27,3%	34,6%	18,3%	21,9%
		%Toplam	3,1%	5,2%	2,3%	2,3%	8,9%	21,9%
	3	% (A)	13,9%	25,3%	11,4%	5,1%	44,3%	100,0%
		% (B)	22,4%	22,2%	27,3%	15,4%	18,8%	20,6%
		%Toplam	2,9%	5,2%	2,3%	1,0%	9,1%	20,6%
	4	% (A)	10,0%	32,5%	10,0%	7,5%	40,0%	100,0%
		% (B)	8,2%	14,4%	12,1%	11,5%	8,6%	10,4%
		%Toplam	1,0%	3,4%	1,0%	0,8%	4,2%	10,4%
	-En çok	% (A)	26,3%	21,1%	5,3%	10,5%	36,8%	100,0%
		% (B)	10,2%	4,4%	3,0%	7,7%	3,8%	4,9%
		%Toplam	1,3%	1,0%	0,3%	0,5%	1,8%	4,9%
Toplam	% (A)	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%	
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	%Toplam	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%	

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; katılımcıların %48,4' ü değişken günlerde ve bu kullanıcıların %55,4'ü merkezi bir konumda olduğundan dolayı alana geldikleri gözlemlenmiştir. Hafta içi kullanıcıların %9,8 'i, hafta sonu kullanıcıların %23,9' u, her gün gelen kullanıcıların %8,7' ve özel günlerde alana gelen kullanıcıların %2,2' si merkezi bir konumda olduğu için alanı tercih etmektedir (Çizelge 4.16).

Çizelge 4.16. Alanın Gelineen Günler- Merkezi Bir Konumda Olduğu İçin Tercih Eden Kullanıcılar Arasındaki İlişki

			Alana gelinen günler (B)					Toplam	
			Hafta içi	Hafta sonu	Her gün	Özel günlerde	Değişken		
Merkezi Bir Konumda Olduğu İçin(A)	1-En az	% (A)	9,4%	15,6%	9,4%	15,6%	50,0%	100,0%	
		% (B)	6,1%	5,6%	9,1%	19,2%	8,6%	8,3%	
		%Toplam	0,8%	1,3%	0,8%	1,3%	4,2%	8,3%	
	2	% (A)	17,2%	27,6%	5,2%	1,7%	48,3%	100,0%	
		% (B)	20,4%	17,8%	9,1%	3,8%	15,1%	15,1%	
		%Toplam	2,6%	4,2%	0,8%	0,3%	7,3%	15,1%	
	3	% (A)	16,2%	22,2%	6,1%	7,1%	48,5%	100,0%	
		% B	32,7%	24,4%	18,2%	26,9%	25,8%	25,8%	
		%Toplam	4,2%	5,7%	1,6%	1,8%	12,5%	25,8%	
	4	% (A)	10,7%	24,3%	12,6%	10,7%	41,7%	100,0%	
		% (B)	22,4%	27,8%	39,4%	42,3%	23,1%	26,8%	
		%Toplam	2,9%	6,5%	3,4%	2,9%	11,2%	26,8%	
	-En çok	% (A)	9,8%	23,9%	8,7%	2,2%	55,4%	100,0%	
		% (B)	18,4%	24,4%	24,2%	7,7%	27,4%	24,0%	
		%Toplam	2,3%	5,7%	2,1%	0,5%	13,3%	24,0%	
			% (A)	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%
			% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
			%Toplam	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; hafta içi kullanıcıların %57,1'i kısmen de etkili olsa (3) alanı ulaşım kolaylığından dolayı tercih ederken hafta sonunda bu oran %69,1 olarak arttığı gözlemlenmektedir. Alan en çok %48,4 oranında değişken günlerde ziyaret edilmiş % 23,7'i (5- en çok) ulaşım kolaylığından dolayı bu alanı tercih etmektedir (Çizelge 4.17).

Çizelge 4.17. Alanın Gelineen Günler- Merkezi Bir Konumda Olduğu İçin Tercih Eden Kullanıcılar Arasındaki İlişki

			Alana gelinen günler (B)					Toplam
			Hafta içi	Hafta sonu	Her gün	Özel günlerde	Değişken	
Ulaşım kolaylığından dolayı (A)	1-En az	% (A)	12,8%	25,6%	7,7%	9,0%	44,9%	100,0%
		% (B)	20,4%	22,2%	18,2%	26,9%	18,8%	20,3%
		% Toplam	2,6%	5,2%	1,6%	1,8%	9,1%	20,3%
	2	% (A)	20,0%	16,4%	3,6%	3,6%	56,4%	100,0%
		% (B)	22,4%	10,0%	6,1%	7,7%	16,7%	14,3%
		% Toplam	2,9%	2,3%	0,5%	0,5%	8,1%	14,3%
	3	% (A)	15,9%	20,5%	8,0%	8,0%	47,7%	100,0%

		% B	28,6%	20,0%	21,2%	26,9%	22,6%	22,9%
		% Toplam	3,6%	4,7%	1,8%	1,8%	10,9%	22,9%
		4	% (A)	10,4%	23,4%	11,7%	10,4%	44,2%
		% (B)	16,3%	20,0%	27,3%	30,8%	18,3%	20,1%
		% Toplam	2,1%	4,7%	2,3%	2,1%	8,9%	20,1%
		5-	% (A)	7,0%	29,1%	10,5%	2,3%	51,2%
	E	% (B)	12,2%	27,8%	27,3%	7,7%	23,7%	22,4%
		% Toplam	1,6%	6,5%	2,3%	0,5%	11,5%	22,4%
		Toplam	% (A)	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% Toplam	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%	

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; kullanıcıların %48,4'ü değişken günlerde alana gelmekte bu kullanıcıların %17,2' i popüler bir alan olduğundan dolayı alanı tercih ettiği gözlemlenmiştir. Hafta içi alanı tercih eden %14,3'ü hafta sonu alanı tercih eden 15,6'sı, alanı her gün tercih edenlerin %30,3 ve alanı özel günlerde tercih %7,7'si popüler bir alan olduğu için tercih etmiştir (Çizelge 4.18).

Kanal boyu caddesinin merkezi bir konumda olma ve geçmişten bugüne birçok hikâyede yer alan Kernek Meydanı ile birleşmesi popüler bir mekân olma özelliğini artırmış ve yayalar tarafından tercih etme nedenlerinin başında gelmiştir.

Çizelge 4.18. Alanın Geline Günlere- Popüler Bir Alan İçin Tercih Eden Kullanıcılar Arasındaki İlişki

			Alana gelinen günler (B)					Toplam
			Hafta içi	Hafta sonu	Her gün	Özel günlerde	Değişken	
Popüler bir alan olduğu için (A)	1-En az	% (A)	9,7%	19,4%	7,5%	7,5%	55,9%	100,0%
		% (B)	18,4%	20,0%	21,2%	26,9%	28,0%	24,2%
		% Toplam	2,3%	4,7%	1,8%	1,8%	13,5%	24,2%
	2	% (A)	14,8%	23,9%	5,7%	5,7%	50,0%	100,0%
		% (B)	26,5%	23,3%	15,2%	19,2%	23,7%	22,9%
		% Toplam	3,4%	5,5%	1,3%	1,3%	11,5%	22,9%
	3	% (A)	18,3%	23,9%	4,2%	7,0%	46,5%	100,0%
		% B	26,5%	18,9%	9,1%	19,2%	17,7%	18,5%
		% Toplam	3,4%	4,4%	0,8%	1,3%	8,6%	18,5%
	4	% (A)	10,4%	29,9%	11,9%	10,4%	37,3%	100,0%
		% (B)	14,3%	22,2%	24,2%	26,9%	13,4%	17,4%
		% Toplam	1,8%	5,2%	2,1%	1,8%	6,5%	17,4%
	-En	% (A)	10,8%	21,5%	15,4%	3,1%	49,2%	100,0%
		% (B)	14,3%	15,6%	30,3%	7,7%	17,2%	16,9%

	çok	% Toplam	1,8%	3,6%	2,6%	0,5%	8,3%	16,9%
Toplam		% (A)	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%
		% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% Toplam	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%

Değişkenler arasındaki ilişkiye göre; alana hafta içi gelen kullanıcıların %45'i hafta içi, hafta alana gelen kullanıcıların % 76,6'sı her gün gelen kullanıcıların % 38,4'ü ve özel günlerde alana gelen kullanıcıların %23,6'sı ailesi ile vakit geçirmek için alını tercih ettikleri gözlemlenmiştir. Çalışma alanı içinde yeme içme mekânlarının varlığından kaynaklı ailesi ile vakit geçirmek için alanı tercih eden oran diğer kriterlere göre daha yüksek olduğu gözlemlenmiştir (Çizelge 4.19).

Çizelge 4.19. Alanın Geline Günler- Aile İle Vakit Geçirmek İçin Tercih Eden Kullanıcılar Arasındaki İlişki

		Alana gelinen günler (B)					Toplam	
		Hafta içi	Hafta sonu	Her gün	Özel günlerde	Değişken		
Aile İle Vakit Geçirmek İçin (A)	-En az	% (A)	10,6%	23,3%	5,8%	6,3%	54,0%	100,0%
		% (B)	40,8%	48,9%	33,3%	46,2%	54,8%	49,2%
		% Toplam	5,2%	11,5%	2,9%	3,1%	26,6%	49,2%
	2	% (A)	13,8%	22,4%	6,9%	6,9%	50,0%	100,0%
		% (B)	16,3%	14,4%	12,1%	15,4%	15,6%	15,1%
		% Toplam	2,1%	3,4%	1,0%	1,0%	7,6%	15,1%
	3	% (A)	18,5%	16,7%	16,7%	1,9%	46,3%	100,0%
		% (B)	20,4%	10,0%	27,3%	3,8%	13,4%	14,1%
		% Toplam	2,6%	2,3%	2,3%	0,3%	6,5%	14,1%
	4	% (A)	14,6%	31,7%	12,2%	9,8%	31,7%	100,0%
		al	12,2%	14,4%	15,2%	15,4%	7,0%	10,7%
		% Toplam	1,6%	3,4%	1,3%	1,0%	3,4%	10,7%
	5-En çok	% (A)	11,9%	26,2%	9,5%	11,9%	40,5%	100,0%
		% (B)	10,2%	12,2%	12,1%	19,2%	9,1%	10,9%
		% Toplam	1,3%	2,9%	1,0%	1,3%	4,4%	10,9%
	Toplam	% (A)	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%
		% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% Toplam	12,8%	23,4%	8,6%	6,8%	48,4%	100,0%

- **Alanı kullanan yaş grupları ve kullanma amaçları**

Bu iki değişken arasındaki ilişki incelenirken; alanı tercih etme nedenlerinin birden çok seçenek olduğu ve bu seçenekler her zaman, sık sık, bazen, nadiren ve hiçbir zaman derecelendirme şeklinde cevaplar verilmiştir.

Pearson Ki-kare Testi'ne göre alanı kullanan yaş grupları ve kullanma amaçları çaprazlandığında alanı alış- veriş yapmak için kullanıyorum için $p=0.062$, alanı başka bir yere gitmek üzere buluşma noktası olarak kullanıyorum $p=0.068$, alanı geçiş güzergâhı olarak kullanıyorum $p=0.035$ ve arkadaşlarımla zaman geçirmek için kullanıyorum $p=0.065$ değerleri $p=0.5$ değerinden küçük olduğu ve bu seçenekler ile anlamlı bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Diğer seçeneklere ait ilişkiler arasında $p=0.5$ 'ten büyük olduğu için anlamlı bir ilişki bulunmamıştır.

Bu değişkenler arasındaki ilişkiye göre çalışma alanı farklı yaş grupları tarafından farklı amaçlar doğrultusunda kullanılmaktadır. Kullanıcıların % 46,9' u kanal boyu caddesini alış-veriş yapmak için tercih etmezken % 63,6' ı nadirinden de olsa alanda alış- veriş yapmaktadır. Alış- veriş yapan yaş grupları arasında % 60,4'ü 16-25 yaş grubu oluşturmaktadır (Çizelge 4.20).

Çizelge 4.20. Yaş grupları – Alanı Alışveriş Yapmak İçin Kullananlar Arasındaki İlişki

		Yaş grupları (B)					Toplam	
		16dan küçük	16-25	26-35	36-45	45den büyük		
Alanı alış- veriş yapmak için kullanıyorum (A)	Her zaman	% (A)	0,0%	70,6%	17,6%	11,8%	0,0%	100,0%
		% (B)	0,0%	5,2%	3,9%	4,9%	0,0%	4,4%
		% Toplam	0,0%	3,1%	0,8%	0,5%	0,0%	4,4%
	Sık sık	% (A)	12,9%	51,6%	16,1%	12,9%	6,5%	100,0%
		% (B)	36,4%	6,9%	6,6%	9,8%	8,3%	8,1%
		% Toplam	1,0%	4,2%	1,3%	1,0%	0,5%	8,1%
	Bazen	% (A)	2,5%	59,5%	21,5%	11,4%	5,1%	100,0%
		% (B)	18,2%	20,3%	22,4%	22,0%	16,7%	20,6%
		% Toplam	0,5%	12,2%	4,4%	2,3%	1,0%	20,6%
	Nadiren	% (A)	0,0%	63,6%	18,2%	11,7%	6,5%	100,0%
		% (B)	0,0%	21,1%	18,4%	22,0%	20,8%	20,1%
		% Toplam	0,0%	12,8%	3,6%	2,3%	1,3%	20,1%
Hiçbir zaman	% (A)	2,8%	60,0%	20,6%	9,4%	7,2%	100,0%	
	% (B)	45,5%	46,6%	48,7%	41,5%	54,2%	46,9%	
	% Toplam	1,3%	28,1%	9,6%	4,4%	3,4%	46,9%	
Toplam	% (A)	2,9%	60,4%	19,8%	10,7%	6,2%	100,0%	
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% Toplam	2,9%	60,4%	19,8%	10,7%	6,2%	100,0%	

Çalışma alanı konum olarak merkezi bir noktada yer almaktadır. Kuzeyinde okul alanları ve hürriyet parkı, doğusunda beş konaklar ve etnografya müzesi, güneyinde Kernek Meydanı ve batısında müze ve kütüphanenin varlığından kaynaklı alanı başka bir yere gitmek üzere buluşma noktası olarak ve geçiş güzergâhı olarak kullananlar ile yaş grupları arasında anlamlı bir ilişki bulunmuştur. Kullanıcıların % 16,7' si alanı hiçbir zaman başka bir yere gitmek üzere buluşma noktası olarak kullanmazken %82,3' ü alanı bu amaç için kullanmaktadır. % 21,1'i nadiren, %33,6'sı bazen, % 19,8'i sık sık ve % 9,1'i her zaman alanı başka bir yere buluşma noktası olarak kullanmıştır (Çizelge 4.21). Kullanıcıların % 47'si hiçbir zaman geçiş güzergâhı olarak kullanmazken % 53'ü bu amaç doğrultusunda kullanmaktadır. 45 'den büyük yaş grubunun alanı başka bir yere gitmek üzere buluşma noktası olarak kullanmazken geçiş %0,8 oranında geçiş güzergâhı olarak kullandığı tespit edilmiştir (Çizelge 4.22).

Çizelge 4.21. Yaş Grupları – Alanı Başka Bir Yere Gitmek Üzere Buluşma Noktası Olarak Kullananlar Arasındaki İlişki

			Yaş grupları (B)					Toplam
			16dan küçük	16-25	26-35	36-45	45den büyük	
Alanı başka bir yere gitmek üzere buluşma noktası olarak kullanıyorum (A)	Her zaman	% (A)	5,7%	65,7%	17,1%	11,4%	0,0%	100,0%
		% (B)	18,2%	9,9%	7,9%	9,8%	0,0%	9,1%
		% Toplam	0,5%	6,0%	1,6%	1,0%	0,0%	9,1%
	Sık sık	% (A)	2,6%	57,9%	21,1%	13,2%	5,3%	100,0%
		% (B)	18,2%	19,0%	21,1%	24,4%	16,7%	19,8%
		% Toplam	0,5%	11,5%	4,2%	2,6%	1,0%	19,8%
	Bazen	% (A)	2,3%	60,9%	19,5%	10,9%	6,2%	100,0%
		% (B)	27,3%	33,6%	32,9%	34,1%	33,3%	33,3%
		% Toplam	0,8%	20,3%	6,5%	3,6%	2,1%	33,3%
	Nadiren	% (A)	2,4%	57,6%	22,4%	9,4%	8,2%	100,0%
		% (B)	18,2%	21,1%	25,0%	19,5%	29,2%	22,1%
		% Toplam	0,5%	12,8%	4,9%	2,1%	1,8%	22,1%
	Hiçbir zaman	% (A)	3,3%	63,3%	16,7%	8,3%	8,3%	100,0%
		% (B)	18,2%	16,4%	13,2%	12,2%	20,8%	15,6%
		% Toplam	0,5%	9,9%	2,6%	1,3%	1,3%	15,6%
Toplam	% (A)	2,9%	60,4%	19,8%	10,7%	6,2%	100,0%	
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% Toplam	2,9%	60,4%	19,8%	10,7%	6,2%	100,0%	

Çizelge 4.22. Yaş Grupları – Alanı Geçiş Güzergâhı Olarak Kullananlar Arasındaki İlişki

			Yaş grupları (B)					Toplam
			16dan küçük	16-25	26-35	36-45	45den büyük	
Alanı geçiş güzergâhı olarak kullanıyorum(A)	Her zaman	% (A)	5,7%	49,1%	22,6%	15,1%	7,5%	100,0%
		% (B)	27,3%	11,2%	15,8%	19,5%	16,7%	13,8%
		% Toplam	0,8%	6,8%	3,1%	2,1%	1,0%	13,8%
	Sık sık	% (A)	3,3%	54,9%	24,2%	12,1%	5,5%	100,0%
		% (B)	27,3%	21,6%	28,9%	26,8%	20,8%	23,7%
		% Toplam	0,8%	13,0%	5,7%	2,9%	1,3%	23,7%
	Bazen	% (A)	1,8%	58,6%	21,6%	9,0%	9,0%	100,0%
		% (B)	18,2%	28,0%	31,6%	24,4%	41,7%	28,9%
		% Toplam	0,5%	16,9%	6,2%	2,6%	2,6%	28,9%
	Nadiren	% (A)	1,4%	75,0%	9,7%	11,1%	2,8%	100,0%
		% (B)	9,1%	23,3%	9,2%	19,5%	8,3%	18,8%
		% Toplam	0,3%	14,1%	1,8%	2,1%	0,5%	18,8%
	Hiçbir zaman	% (A)	3,5%	64,9%	19,3%	7,0%	5,3%	100,0%
		% (B)	18,2%	15,9%	14,5%	9,8%	12,5%	14,8%
		% Toplam	0,5%	9,6%	2,9%	1,0%	0,8%	14,8%
	Toplam	% (A)	2,9%	60,4%	19,8%	10,7%	6,2%	100,0%
		% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
		% Toplam	2,9%	60,4%	19,8%	10,7%	6,2%	100,0%

Yaş grupları ve arkadaşları ile zaman geçirmek amacı ile alana gelen kullanıcılar arasındaki ilişkiye göre kullanıcıların %93' ü alanı arkadaşları zaman geçirmek için kullanmaktadır. Yeme- içme mekânlarının varlığından ve ulaşım kolaylığından kaynaklı kullanıcıların % 30' bu alanı arkadaşları ile zaman geçirmek için kullanmaktadır. Eğitim alanlarının yakın olmasından ve üniversitenin varlığından kaynaklı bu amaç doğrultusunda kullananların %19,3'ü 16-25 yaş grupları tarafından oluşmaktadır (Çizelge 4.19).

Çizelge 4.23. Yaş Grupları – Arkadaşları İle Zaman Geçirmek İçin Kullananlar Arasındaki İlişki

			Yaş grupları (B)					Total
			16dan küçük	16-25	26-35	36-45	45den büyük	
Arkadaşlarıyla zaman geçirmek için kullanıyorum (A)	Her zaman	% (A)	4,3%	63,8%	19,8%	9,5%	2,6%	100,0%
		% (B)	45,5%	31,9%	30,3%	26,8%	12,5%	30,2%
		% Toplam	1,3%	19,3%	6,0%	2,9%	0,8%	30,2%
	Sık sık	% (A)	1,9%	70,5%	15,2%	8,6%	3,8%	100,0%
		% (B)	18,2%	31,9%	21,1%	22,0%	16,7%	27,3%
		% Toplam	0,5%	19,3%	4,2%	2,3%	1,0%	27,3%
	Bazen	% (A)	4,2%	57,3%	21,9%	10,4%	6,2%	100,0%
		% (B)	36,4%	23,7%	27,6%	24,4%	25,0%	25,0%
		% Toplam	1,0%	14,3%	5,5%	2,6%	1,6%	25,0%
	Nadiren	% (A)	0,0%	42,5%	22,5%	17,5%	17,5%	100,0%
		% (B)	0,0%	7,3%	11,8%	17,1%	29,2%	10,4%
		% Toplam	0,0%	4,4%	2,3%	1,8%	1,8%	10,4%
	Hiçbir zaman	% (A)	0,0%	44,4%	25,9%	14,8%	14,8%	100,0%
		% (B)	0,0%	5,2%	9,2%	9,8%	16,7%	7,0%
		% Toplam	0,0%	3,1%	1,8%	1,0%	1,0%	7,0%
Toplam	% (A)	2,9%	60,4%	19,8%	10,7%	6,2%	100,0%	
	% (B)	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
	% Toplam	2,9%	60,4%	19,8%	10,7%	6,2%	100,0%	

- **Katılımcıların alanla ilgili söylemleri**

Katılımcıların alan ile ilgili söylemlerine ilişkin fikirlerini almak için 10 ayrı seçenek üzerinden 1 (en az),2,3, 4 ve 5 (en çok) derecelendirme üzerinden her bir seçenek için ayrı ayrı değerlendirilmiştir.

Katılımcıların % 48’i tarihi doku etkisi etkisini kuvvetli bulmamış, katılımcıların yalnızca %6’sı kanal boyu caddesinin tarihi doku etkisinin kuvvetli olduğunu söylemiştir (Çizelge 4.24).

Çizelge 4.24. Katılımcıların Tarihi Doku Etkisi Hakkında Söylemleri

Tarihi doku etkisi	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
1 (en az)	183	48	1
2	80	21	2
3	59	15	3
4	38	10	4
5 (en çok)	24	6	5

Katılımcıların %15'i mekân etkisinin hiç kuvvetli olmadığını söylerken %14 ise çok kuvvetli olduğunu söylemiştir (Çizelge 4.25).

Çizelge 4.25. Katılımcıların Mekân Etkisi Hakkında Söylemleri

Mekân etkisi	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
1 (en az)	57	15	4
2	88	23	2
3	104	27	1
4	81	21	3
5 (en çok)	54	14	5

Katılımcıların %19' u çok canlı ve dinamik, %30'u canlı ve dinamik olduğu ve hatta bu nedenden kaynaklı bu alanı geldiklerini söylemiştir. Katılımcıların % 8'i ise kanal boyu caddesini hiç canlı ve dinamik bulmamıştır (Çizelge 4.26).

Çizelge 4.26. Katılımcıların Alanın Canlı Ve Dinamik Olduğu Hakkında Söylemleri

Canlı ve dinamik	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
1 (en az)	32	8	5
2	59	15	4
3	117	30	1
4	104	27	2
5 (en çok)	72	19	3

Katılımcıların %26' sı yapılacak aktivite sayını az bulurken % 21'i bu görüşe katılmamıştır. Yapılacak aktivite sayısının az bulmasının nedenini çalışma alanı içinde kafe alanlarından başka hiçbir mekân olmadığını söylemişlerdir (Çizelge 4.27).

Çizelge 4.27. Katılımcıların Yapılacak Aktivite Hakkında Söylemleri

Yapılacak aktivite sayısı az	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
1 (en az)	82	21	3
2	65	17	4
3	100	26	1
4	38	10	5
5 (en çok)	99	26	2

Katılımcıların %22' si Kanal Boyu Caddesini çok monoton olduğunu, % 23' ü monoton bulmamıştır (Çizelge 4.28).

Çizelge 4.28. Katılımcıların Alanın Monotonluğu Hakkındaki Söylemleri

Monoton	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
1 (en az)	85	22	5
2	72	19	4
3	100	26	3
4	40	10	2
5 (en çok)	87	23	1

Katılımcıların % 32'si Kanal Boyu Caddesinin kalabalık olduğunu ve yayaların hareket alanının bulunmadığını söylemiştir (Çizelge 4.29).

Çizelge 4.29. Katılımcıların Kişi Yoğunluğu Hakkındaki Söylemleri

Kalabalık	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
1 (en az)	34	9	5
2	46	12	4
3	85	22	3
4	96	25	2
5 (en çok)	123	32	1

Katılımcıların % 33'si kanal boyu caddesinin yaya alanları için hiç güvenli olmadığını, birçok kazanın oluştuğunu ve araçların yaya alanlarını kısıtladığı söylemiştir (Çizelge 4.30).

Çizelge 4.30. Katılımcıların Güvenlik Sorunu Hakkındaki Söylemleri

Yaya alanları için güvenlik sorunu var	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
1 (en az)	58	15	5
2	48	13	4
3	78	20	3
4	74	19	2
5 (en çok)	126	33	1

Katılımcıların % 35' i Kanal Boyu Caddesinin yoğun ve rahatsız edici bir taşıt trafiğine sahip olduğunu düşünmektedir. Bu yoğun trafik zaman zaman kazalara sebep olmuştur (Çizelge 4.31).

Çizelge 4.31. Katılımcıların trafik yoğunluğu Hakkındaki Söylemleri

Yoğun ve rahatsız edici bir taşıt trafiğe sahip	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
1 (en az)	44	16	5
2	42	11	4
3	87	21	3
4	77	14	2
5 (en çok)	134	35	1

- **Alana gelindiğinde gidilen diğer noktalar**

Anket verileri analiz edilirken mekânların bir biri ile olan ilişkisini ortaya koymak amacı ile 6 önemli nokta üzerinden hangilerine ne sıklıkla uğradıkları analiz edilmiştir.

Kanal Boyu Caddesinin 50 m kuzeyinde bulunan Atatürk evine katılımcıların %43'ü hiçbir zaman, %27'si nadiren, %19'u bazen, %6'sı sık sık ve %5'i her zaman uğramaktadır. Atatürk evi çalışma alanının yakınında olmasına rağmen kullanıcılar bu alana uğramayı tercih etmemektedir (Çizelge 4.32).

Çizelge 4.32. Katılımcıların Atatürk Evini Ziyaret Etme Sıklığı

Atatürk evi	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Her zaman	19	5	5
Sık sık	24	6	4
Bazen	73	19	3
Nadiren	103	27	2
Hiçbir zaman	165	43	1

Kanal Boyu Caddesinin 70 m kuzeyinde bulunan hürriyet parkına katılımcıların %32'si bazen, %30'u sık sık, %15'i nadiren, %14'ü her zaman uğramakta ve %9'u hiçbir zaman uğramamaktadır. Kullanıcıların büyük çoğunluğu kanal boyu caddesinde her gelişlerinde hürriyet parkına uğradığı ve vakit geçirdikleri gözlemlenmiştir (Çizelge 4.33) .

Çizelge 4.33. Katılımcıların Hürriyet Parkını Uğrama Sıklığı

Hürriyet parkı	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Her zaman	54	14	4
Sık sık	115	30	1
Bazen	123	32	2
Nadiren	59	15	3
Hiçbir zaman	33	9	5

Kanal Boyu Caddesinin 60 m güneyinde yer alan Müze' ye katılımcıların %50'si hiçbir zaman ziyaret uğramamaktadır. %6'sı her zaman ve %4'ü sık sık uğramakta ve bu kullanıcılar genç bireylerden oluştuğu gözlemlenmektedir (Çizelge 4.34).

Çizelge 4.34. Katılımcıların Müze'yi Ziyaret Etme Sıklığı

Müze	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Her zaman	23	6	7
Sık sık	17	4	5
Bazen	68	18	3
Nadiren	85	22	2
Hiçbir zaman	191	50	1

Kanal Boyu Caddesinin 25m güneyinde Kernek Meydanı yer almakta ve katılımcıların %10' u hiçbir zaman meydana uğramazken %90'ı nadiren de olsa uğramaktadır. Kullanıcıların Kernek Meydanına uğramayı tercih etmesinin nedeni vakit geçirebilecekleri açık alanların var olmasıdır (Çizelge 4.35).

Çizelge 4.35. Katılımcıların Kernek Meydanına Uğrama Sıklığı

Kernek Meydanı	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Her zaman	55	15	4
Sık sık	116	30	2
Bazen	121	32	1
Nadiren	53	13	3
Hiçbir zaman	39	10	5

Kanal Boyu Caddesinin 150 m doğusunda yer alan tarihi beş konaklara katılımcıların %34'ü bazen, %20'si nadiren, %17'si sık sık, %10'u her zaman uğramakta ve %19'u hiçbir zaman uğramamaktadır. Kanal Boyunda vakit geçirirken beş konaklara uğramalarının nedeni yeme-içme mekanlarının ve tarihi özelliğinin var olmasından kaynaklanmaktadır (Çizelge 4.36).

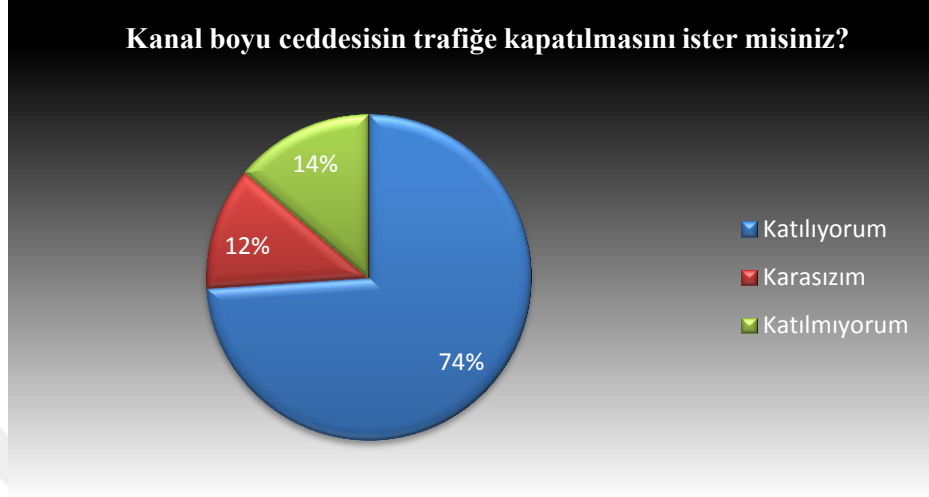
Çizelge 4.36. Katılımcıların Beş Konakları Ziyaret Etme Sıklığı

Beş konaklar	Frekans	Yüzde (%)	Sıralama
Her zaman	39	10	5
Sık sık	66	17	4
Bazen	130	34	1
Nadiren	77	20	2
Hiçbir zaman	72	19	3

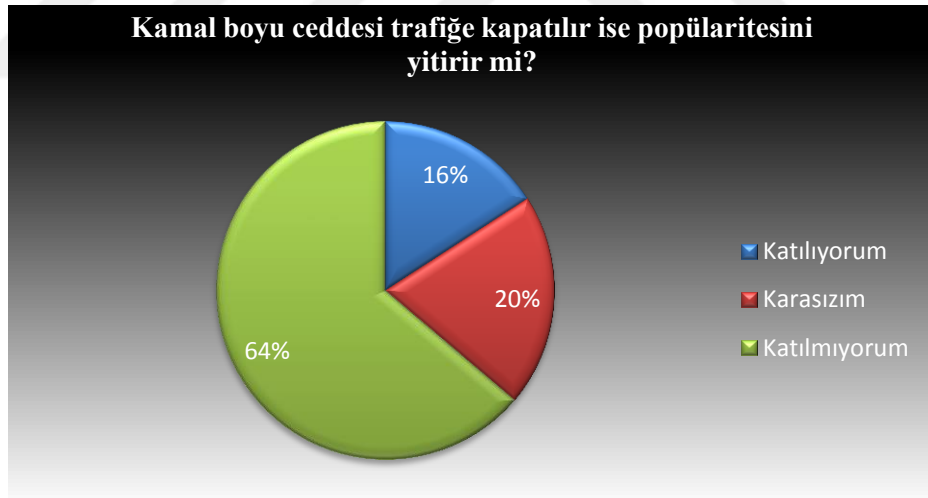
- **Ankete katılan kullanıcıların alanın kapatılması ile ilgili görüşleri**

Anket sonuçlarına göre, Kanal boyu Cede kullanıcılarının görüşleri caddenin yayalaştırması yönündedir. Katılımcıların büyük çoğunluğu 284'ü (%74) Kanal Boyu Caddesinin trafiğe kapatılması, 47'si (%12) karasız olduklarını ve 53'ü (%14) ise kapatılmaması yönünde tercih yapmıştır (Şekil). Kanal Boyu Caddesi

trafiğe kapatıldığında popüler bir alan olma özelliğini yitirir mi sorusuna katılımcılar 245'i (%64) yitirmeyeceğini ve hatta daha popüler bir nitelik kazanacağını, 78'i (%20) kararsız olduklarını ve 16'sı (%15) ise popüler bir alan olma özelliğini kaybedeceği söylemiştir (Şekil 4.18, 4.19).



Şekil 4.18. Ankete Katılan Kullanıcıların Kanal Boyu Caddesinin Trafiğe Kapatılması İle İlgili Görüşleri (Orijinal, 2019)



Şekil 4.19. Ankete Katılan Kullanıcıların Kanal Boyu Caddesinin Trafiğe Kapatılması ile popüler bir alan olma özelliğini yitirmesi ile ilgili görüşleri (Orijinal, 2019)

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde devam eden hızlı kentleşme motorlu taşıt kullanımının artmasına ve yayaların yollarda kendilerine yer bulmamasına neden olmuştur. Bu nedenle son yıllarda büyük kentlerde ulaşım ile ilgili yeni planlama ve tasarım kararlarının alınması zorunlu hale gelmiştir. Bu planlama kararları yaya merkezli oluşturulmuştur. Dünyada yaya bölgeleri ile ilgili uygulamalar Avrupa'da savaş döneminden sonra başlamıştır. İlk uygulamalarda tüccarlar maddi kazanç kaybedecekleri düşüncesi ile karşı çıkmışlardır. Bu düşüncenin aksine perakende satışların arttığını gören dükkân sahipleri uygulamaları kabul etmişlerdir.

Malatya kentinin önemli kamusal alanlarından biri olan kanal boyu caddesi kentin büyümesi ve değişimi ile birlikte farklı mekânsal tasarımlara ve yapı yoğunluğuna maruz kalmasına rağmen kent için önemini korumuş ve yayalar için vakit geçirebilecekleri mekân olma özelliği taşımıştır. Bu çalışma ile birlikte kentsel alanda yaya bölgesi olarak düzenlenen caddelerin planlama ve tasarım kararları bütününde değerlendirilmesi ve uygulanması dünyada süregelen yayalaştırma uygulamaları incelenerek Malatya kenti içinde seçilmiş olan kanal boyu caddesi yaya bölgesi olarak değerlendirilmiştir. Halkın yoğun olarak kullandığı kanal boyu caddesi trafikten arındırılıp yalnızca gereklilik halinde araç trafiğine açılması ön görülmüştür.

Çalışma kapsamında; kanal boyu caddesinin çevresinde yer alan mekânların kullanım biçimleri, hangi amaçla kullandıkları, mekân etkisinin nasıl algıladıkları, kullanıcıların ihtiyaçları ve beklentilerini karşılayıp karşılamadığı saptamıştır.

Yapılan çalışmalar, Kanal Boyu caddesine ait kullanımlarda bir takım mevsimsel farklılıklar olduğunu ortaya koymuştur. Alan yaz aylarında daha çok tercih edildiği görülmüştür. Bunun en önemli nedeni, açık havada yapılan rekreasyonel faaliyetlerin yaz mevsiminde daha kolay gerçekleştirilebilmesidir. Alan içinde kış ve bahar aylarında eğitim amacıyla alanı kullanan öğrenciler artış olduğu görülmektedir.

Alanı ziyaret eden kullanıcıların çoğunluğunu 16-25 yaş grubu oluşturmaktadır. Bunun yanı sıra; erkek-kadın kullanıcı yoğunlukları % 1'lik bir fark bulunmaktadır. Alan, her mevsimde, her günde ve her saatte yoğun olarak erkek kullanıcılar tarafından tercih edildiği bunun nedeni ise var olan işletme sahiplerinin ve çalışanların erkekler tarafından oluşturulmasıdır.

Kanal Boyu Caddesi eğitim ve geçiş gibi nedenlerle kullanan ziyaretçiler alanda oldukça az zaman geçirirken, alanda uzun zaman kalan ziyaretçiler daha çok yeme içme, gezinti amaçlı ve müzikli eğlence yerleri gibi aktivitelerde bulunmaktadır. Yapılan anket ve gözlem çalışmaları dikkatle incelendiğinde; en yoğun kullanılan saatin akşam saatlerinde ve hafta sonu olduğu anlaşılmaktadır. Dikkat çekici diğer nokta ise; alanda gündüz ve gece kullanım yoğunlukları arasında büyük farklılıkların olduğu saptanmıştır.

Kanal Boyu Caddesi kullanımlara ilişkin bu bilgiler; alan için öncelikle mevsimsel kullanım farklılıklarını dengeleyici birtakım planlamalar yapılması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Yalnızca yaz ve ilkbahar aylarında değil kış ve sonbahar aylarında da kullanılabilmesi için yağmur, kar ve rüzgâr gibi soğuk havalardan korunabilmeleri için alan içinde galeriler ve yağmur sığınakları oluşturulmalıdır. Birçok fonksiyona eğitim, kültür, din, ticaret yapılarına ev sahipliği yapan alanda, bütün bu özellikleri bir arada tutarak kullanabilecek ve arasındaki dengeyi koruyabilecek planlamalar yapılmalıdır.

Kanal boyu caddesi yalnızca 16-25 yaş grubuna değil her yaş grubunun ihtiyacını karşılayabilecek şekilde fonksiyonlar getirilmelidir. Engellilerin rahat hareket edebileceği düzenlemeler geliştirilmelidir. Alanda yürüme aktivitelerinin yanı sıra dilenebilecekleri ve eğlenebilecekleri gösteri, fuar, konser ve sergi gibi aktivite alanları getirilmelidir. Böylelikle insanlar açık alanda daha çok vakit geçirebilecek ve sosyalleşebileceklerdir.

Yapılan analizler sonucu açık alanda dinlenme imkânı sağlayacak alanlarının yetersiz olduğu belirlenmiştir. Bunun yanı sıra alanda yeşil dokunun az olduğu tespit edilmiştir. Özellikle kanal çevresinde yer örtücü ve çim alanların bitkisel tasarım açısından yetersiz olduğu görülmektedir. Bu nedenle kanal çevresinde yeşil bant sistemi geliştirilmelidir. Alan çalı grupları ve yer örtücü bitkilerle zenginleştirilmelidir. Bitki seçiminde alanın mimari yapısına uygun türler seçilmeli, toprak ve iklim koşullarına dikkat edilmeli ve alana getirilecek yeni bitkilerde renklenme, form, tepe tacı gibi unsurlar ön planda olacak şekilde tasarlanmalıdır. Kullanılacak bitkilerle; mekânsal etki yaratmaya, mekâna ölçek, işlev ve çekicilik kazandırılmaya çalışılmalıdır.

Yapılan anket çalışmasının sonucunda kullanıcıların çoğu bu mekânı monoton bulduğu ortaya çıkmıştır. Bu monotonluğun önüne geçmek için yayaların yoğun kullandığı alanlarda ve diğer bazı fonksiyonlarla birleştirilebilecek noktalarda

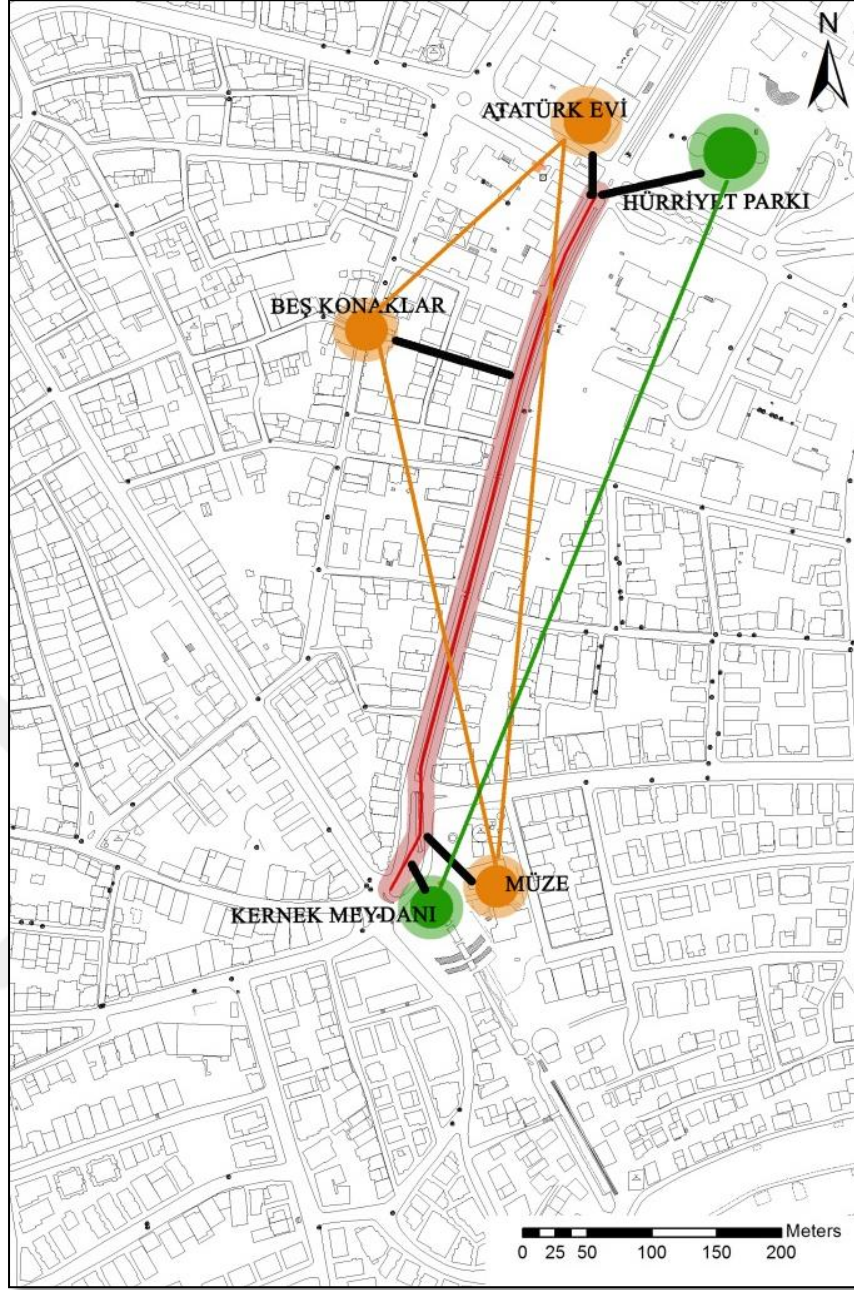
dinlenme alanları planlanmalıdır. Alanın tarihi kimliğiyle de uyumlu açık alan aktiviteleri artırılmalıdır. Cadde üstünde farklı donatılara yer verip (yeşil alanlar, heykeller, oturma alanları vb.) yaya için farklı hisler yaşamasına olanak sağlamalıdır.

Kanal Boyu Caddesi gündüz olduğu kadar gece de kullanılmasının sağlanması gereklidir. Alan yalnızca dinlenme ve geçiş olarak kullanılmamalı, her saatte kullanıcılar tarafından kentsel çekim merkezi niteliği gösterecek kullanımlara olanak sağlamalıdır. Gece kullanımı arttırmak için güvenlik sorununun önüne geçilmeli ve mekânların açık olma süreleri uzun tutulmalıdır. Cadde özel zamanlarda farklı konseptlerde ışıklandırılarak hoş bir görüntü sağlanmalı ve böylelikle gündüz olduğu kadar gece de bu alanın ilgi çekmesini sağlayacaktır. (Şekil 5.1).



Şekil 5.1.Farklı Konseptlerde Cadde Işılandırma Önerisi (Anonymous 19, 2018)

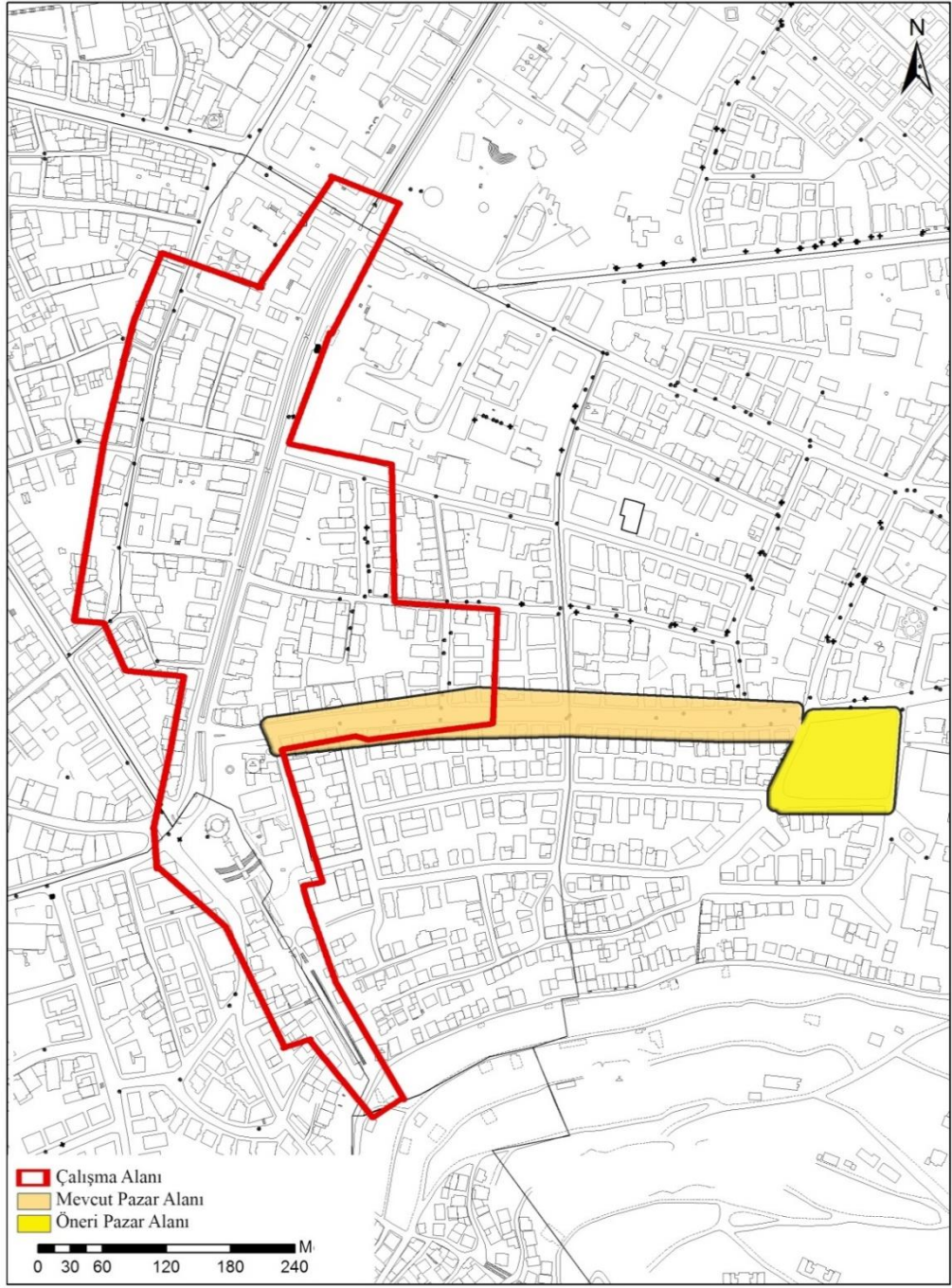
Çalışma alanı içinde farklı aktivitelere imkân verecek alanların olmadığı, araç yoğunluğunun insan yoğunluğunun önüne geçtiği ve yayaların hareket özgürlüğünün kısıtlandığı tespit edilmiştir. Yol boyunca araçların park ettiği, cuma günleri İpek Caddesinde oluşan pazar alanından kaynaklı toplu taşıma araçlarının kanal boyu caddesini kullanmak zorunda olduğu ve bu nedenle trafik kazalarına ve mekânı özgür kullanmamaya neden olduğu gözlemlenmiştir. Kanal Boyu Caddesi yakınında bulunan mekânlar (Beş konaklara, Kernek Meydanı, Hürriyet Parkı, Atatürk Evi ve Müze) ile bir bütün olacak şekilde akslar oluşturulmalıdır. (Şekil 5.2).



(Şekil 5.2). Kanal Boyu Caddesi ilişkili olduğu odaklar (Orijinal, 2019)

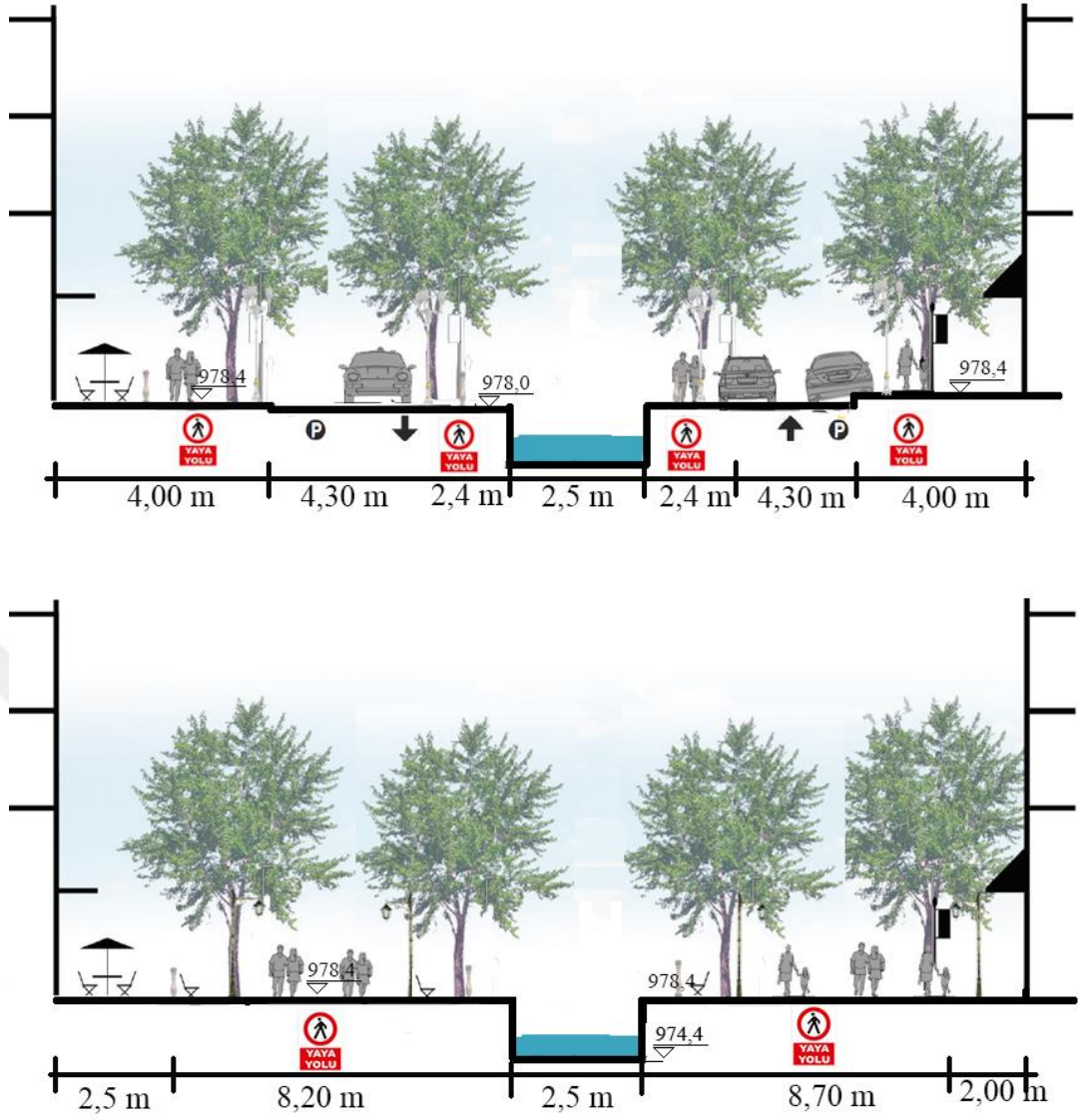
Kanal Boyu Caddesi kullanımlarına ilişkin yapılan çalışmalara bakılarak; alan için öneri otopark alanları geliştirilmesi, mevcut pazar yerinin değiştirilmesi, mevsimsel kullanımların dengeli olması ve yaya hareketinin kısıtlanmadan pek çok alanda vakit geçirebilecekleri tasarım ve planlama kararlarının gerekliliği ortaya çıkmıştır.

- Cuma günleri İpek caddesinde oluşan ve gün boyunca yoğun trafiğe ve kazalara neden olan pazar alanı kaldırılıp yeni pazar alanı önerilmelidir (Şekil 5.3).



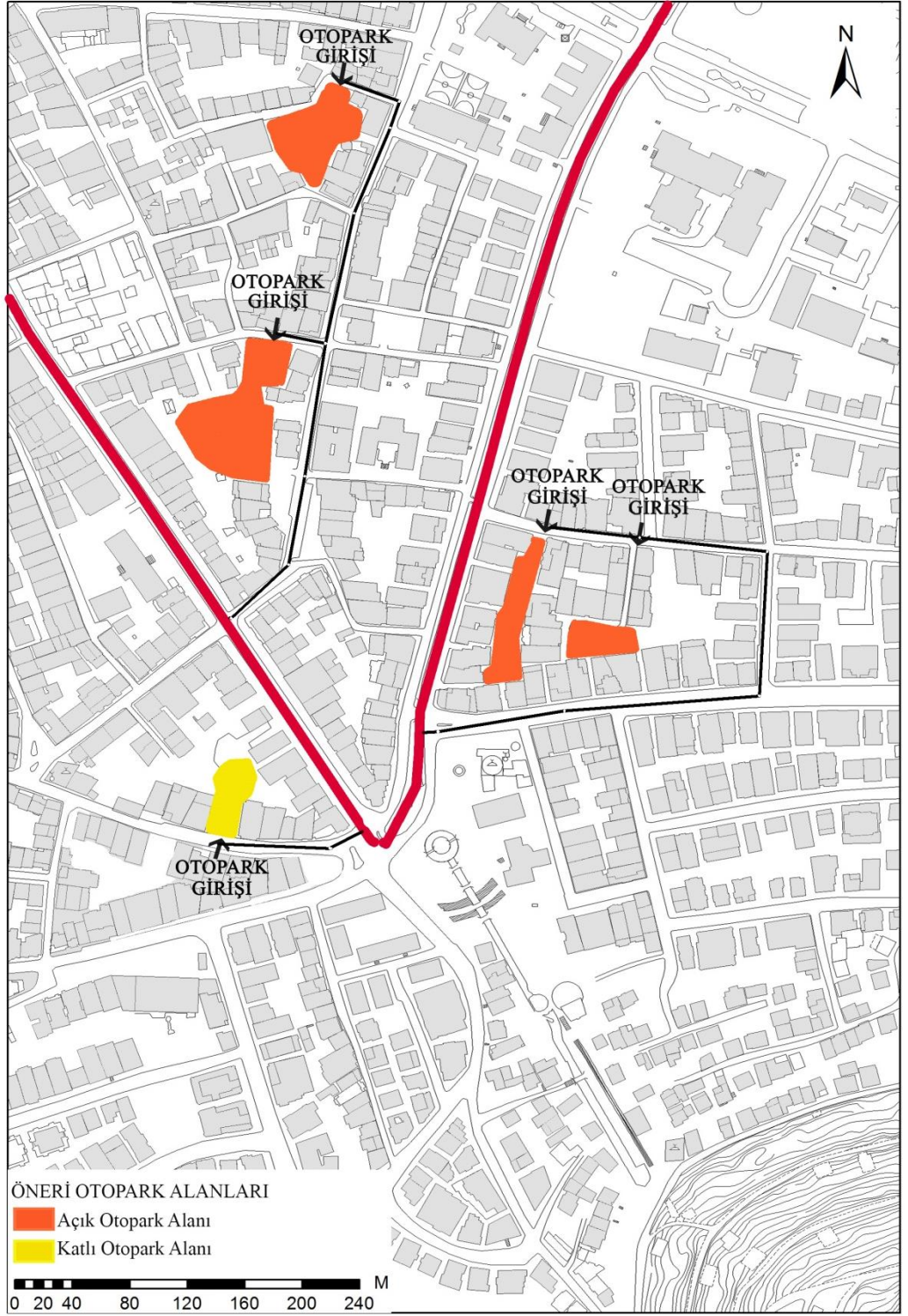
Şekil 5.3. İpek Caddesinde Eski Pazar Yeri ve Öneri Pazar Yeri (Orijinal, 2019)

- Yayaaların alanda daha çok vakit geçirebilmeleri için geniş oturma ve yürüme alanları sağlanmalıdır. (Şekil 5.4)



Şekil 5.4. Kanal Boyu Caddesi Yayalaştırılan Alanı Öncesi Ve Sonrası (Orijinal, 2019)

- Yaşlılar ve sınırlı hareket kabiliyeti olan kullanıcılar için tasarım yaklaşımları geliştirilmelidir.
- İşyeri sahiplerinin alanın mimarisine uygun malzeme seçimi yapmalı ve tasarım standartları oluşturarak yaya mekânı kısıtlanmamalıdır. Kötü koku ve görüntü için temizlik ve bakım işlemleri düzenli olarak yapılmalıdır.
- Yayaların hareketini kısıtlayan bir diğer önemli faktör ise kaldırımlara araç park edilmesidir. Oluşan park sorunun önüne geçebilmek için yeni otopark alanı oluşturulmalıdır (Şekil 5.5)



Şekil 5.5. Kanal Boyu Caddesi İçin Önerilen Otopark Alanları (Orijinal, 2019)

KAYNAKLAR

Anonymous 1 (2018). <https://www.google.com/search?q=Miletli+Hippodamo> (on-line access on 18 Feb, 2018).

Anonymous 2 (2018).

https://www.google.com.tr/search?tbs=sbi:AMhZZivj720nycc0A9FCJOQ5XQby6f2DK3PGWyAxoVImUKffPtQIJ888JRtOz357tB6V75cGeXyj_1hpslA2k93POJsiYm2wpsm&hl=tr (on-line access on 20 Feb, 2018).

Anonymous 3 (2018). <https://www.thmhaber.com/dunyanin-en-yasanabilir-ulkeleri-melbourne-haber-209528> (on-line access on 25 Apr, 2018).

Anonymous 4 (2018). <https://simerg.com/category/fatimid-history/> (on-line access on 20 Apr, 2018).

Anonymous 5 (2018).

<https://www.google.com/search?q=Kopenhag%E2%80%99%C4%B1n+> (on-line access on 5 May, 2018).

Anonymous 6 (2018). <https://www.pps.org/> (on-line access on 8 May, 2018)

Anonymous 7 (2018).

<https://www.google.com/url?sa=i&source=images&cd=&ved=2ahUKEwiSutS18K7h> (on-line access on 20 May, 2018).

Anonymous 8 (2018). <https://www.google.com/search?biw=>). (on-line access on 20 May, 2018).

Anonymous 9 (2018). <http://www.eskiistanbul.net/arama/istiklal> (on-line access on 30 May, 2018).

Anonymous 10 (2018). <http://www.eskiistanbul.net/arama/istiklal> (on-line access on 30 May, 2018).

Anonymous 11 (2018). <https://www.pps.org/> (on-line access on 19 Jun, 2018).

Anonymous 12 (2018). <https://gezipgordum.com/la-rambla-caddesi/> (on-line access on 15 Jun, 2018).

Anonymous 13 (2018). <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/pedestrian-stroget-copenhagen/> (on-line access on 15 Jun, 2018).

Anonymous 14 (2018). <https://gezipgordum.com/doktorlar-caddesi/> (on-line access on 8 Jun, 2018).

Anonymous 15 (2018). <https://www.tatilana.com/2016/02/eskisehir-doktorlar-caddesi-hakkinda.html> (on-line access on 2 Jun, 2018).

Anonymous 16 (2019). <http://www.malatya.gov.tr/battalgazi> (on-line access on 4 May, 2019).

Anonymous 17 (2019). <http://www.malatyakulturturizm.gov.tr/TR-58266/iklim-ve-bitki-ortusu.html> (on-line access on 4 May, 2019).

Anonymous 18 (2019). <http://www.cografya.gen.tr/tr/malatya/iklim.html> (on-line access on 15May, 2019).

Anonymous 19 (2019). <https://www.isiksus.com/cadde-isik-suslemesi/> (on-line access on 15 May, 2019).

Altınçekiç, M. (1997). *Ankara bahçelievler 7. caddede yaya zonu düzenleme olanakları üzerine bir araştırma*. Ankara Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Armağan, V. (2014). *Toplum, mekan ilişkisi açısından kentsel dönüşüm: Yeni Mamak kentsel dönüşüm ve gelişim projesi örneği*. Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Aru, K. A. (1965). *Yayalar ve Taşıtlar: Şehir Dokusunda Yeni Ulaştırma Düzenleri*, İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Yayınları, 219 s., İstanbul.

Aydemir, Ş., Aydemir, S. E., Beyazlı, D.Ş., Ökten, N., Öksüz, A.M., Sancar, C. , Özyaba, M., Türk, Y.A. (2004). *Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı*. Akademi Kitabevi, 557 s. Trabzon.

Ateş, T. (1991). *Yaya Bölgeleri*. Peyzaj Mimarlığı Dergisi, Peyzaj Mimarisi Derneği, 3 Sayılı, sf.18-22 Ankara.

Bayraktar, A., Aslanboğa, İ., Özkan, B., Güney, A. ve Türkyılmaz, B. (1987). *İzmir Kenti İçinde Halkın Açık Alan Gereksinimini Karşılama Amacı İle Bazı Yol Ve Meydanların Taşıt Trafikinden Arındırılması Olanakları Üzerinde Araştırmalar*. Ege Üniversitesi Araştırma Fonu Proje No:063, İzmir.

Beyazıt, E. (2007). *Kentsel Yaşanabilirliği Artıran Yaya Mekanlarının Türler arası Ulaşım Sistemi İçinde İrdelenmesi: Kabataş Örneği*. Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi. Ankara.

Birol Özerk, G. (2011). *Kente Dönüş, Kentsel Yaşama Dönüş: Balıkesir Milli Kuvvetler Caddesinde Kısmi Yayalaştırma Projesi*. Megaron Balıkesir, Mimarlar Odası Balıkesir Şubesi Dergisi, 6-15.

Can, N. (1999). *Kent kimliği*. Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Cengiz, C. (2011). *Bartın Hükümet Caddesi Yaya Bölgesi Tasarımının İrdelenmesi*. Bartın Üniversitesi. Bartın Orman Fakültesi Dergisi. 20, 80-89.

Chapman, F.(2016). *Toronto Complete Streets Guidelines*.

Collarte, N. (2012). *Master of Arts in Urban and Environmental Policy and Planning* | Tufts University Originally submitted December, Cambridge

- Çalışkan, O. (2006). Sokağı Anlamak ya da Toplumsal Ben'in Yeniden Keşfi : Kentsel Sokaklar ve Kentsel Ritüeller. *Planlama* **2**, 163-168.
- Çalışkan, M. (2011). *Kamu yararı bağlamında kamusal mekanlarda bir yayalaştırma örneği: Eminönü tarihi yarımada (hobyyar mahallesi ve çevresi) yayalaştırma projesi*. Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Çelik, C. (1982). Çeşitli starter kültürleri kullanılarak salamura Beyaz peynirin (Edirne tipi) standardizasyonu üzerinde araştırmalar. Proje no: VHAG-488, TÜBİTAK, Ankara.
- Çermikli, B. (2009). *Yaya Bölgelerinde Kullanım Analizi Üzerine Bir Araştırma: Beyazıt Meydanı ve Çevresi Örneği*. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- Demir, Ü. (2008). *Peyzaj tasarımında yaya bölgeleri Antakya hürriyet caddesi yayalaştırma örneği*. Yüksek lisans tezi, Mustafa Kemal Üniversitesi, Hatay.
- Döllük G. (2005). *Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Teknik Üniveritesi, Ankara.
- Erdönmez, M.E., Akı, A., (2005). Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri, *Megaron Y.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dergisi*, **1(1)**, 67-87.
- Giritlioğlu, C. (1991). Şehirselle Mekan Ögeleri ve Tasarımı. İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, 177 s., İstanbul.
- Göğebakan, Y. (2013). Kültürel değişim çerçevesinde kentlerin oluşum süreci ve çağdaş kent sorunsalı. *İnönü Üniversitesi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*.**2**,1-22.
- Gültekin, B. (2007). *Kent İçi Yolların, Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Çözümlemeli Bir Yaklaşım: Adana Örneği*, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Adana.
- Gültiken, T. (2010). *Yayalaştırılmış sokakların kentsel mekanda başarısının değerlendirilmesi İstanbul Beyoğlu / İstiklal caddesi örneği*. Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Kaplan, H., Acuner A. (2005).Ankara'da yayalaştırma sorunsalı: Yaya alanlarının yasal çerçeve ve yerel yönetimlerin rolü kapsamında değerlendirilmesi. *Planlama*. **4**, 112-123.
- Kaplan, H., Deniz, D.H. (2015). Yaya Yolu Sürekliliğinde Peyzaj Kalitesinin Artırılması: Ankara Yüksel Caddesi Örnekleme Alan Çalışması. 1. Ulusal Ankara Ü. Peyzaj Mimarlığı Kongresi, (266- 276).
- Karabay, H. (1993). Kentlileşmede Etkin Bir Politika Yayalaştırma ve Araçları. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Karabay, H. (1995). Kent İçinde Yaşayabilir-Yaşanabilir Kentsel Mekanların Planlamasında Bir Politika; Yayalaştırma ve Kentlileşmeye Katkısı. Mimari ve Kentsel Çevrede Kalite Arayışları Sempozyumu Bildiriler Kitabı, s. 85-93, İstanbul.
- Keles, R. (1998). Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Dmge Kitabevi Yayınları, Ankara
- Keleş, R. (1980). Kent bilim Terimleri Sözlüğü, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara
- Keleş, R. (1981). Kentbilim Terimleri Sözlüğü, Türk Dil Kurumu Yayınları,Ankara.
- Kuntay, O. (1994). Yaya Mekanı. Ayıntap Yayıncılık, 91 s., Ankara
- Marshall, S. (2005). Street And Paters. Spon Press, London And Newyork, 315 p.
- Moughtin, C. (2003). Urban And Desing Streets And Square, Architccutural pres, Amsterdam, Boston, London, New York Oxford, Paris, San Diego, San Francisco, Tokyo, 315 p.
- Pehlivan, İ. (2015). Yaya bölgelerinin kentsel peyzaj planlama ve tasarım açısından incelenmesi: düzce istanbul caddesi örneği. Yüksek lisans tezi, Düzce Üniversitesi, Düzce.
- Perçin, H., Yılmaz Ö. (2001). Yaya Bölgeleri. TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, 3s, Ankara.
- Rubenstein H. M. (1992). Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces. John Wiley & Sons. Inc., 288 p., U.S.A.
- Surat, H., Yaman, Y.K. (2014). Kent İçi Yolların Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Kamu Tercihi. Kastamonu Üniversitesi. Orman Fakültesi Dergisi. **15**, 58-72
- Şenkaynak, P. (2010). Yaya Bölgelerinin Kentsel Peyzaj Planlama Açısından Önemi ve İstanbul'daki Bazı Örneklerin İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 202 s., İstanbul.
- Şişman, E.E., Etili, B. (2007) Tekirdağ Kent Merkezindeki Yaya Bölgelerinin Belirlenmesi ve Projelendirilmesi, *Tekirdağ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 4(3): 327-338.
- Orhon, A.V. (2004). Kişisel Bir Perspektiften Konak Meydanı'na Bakışın Düşündürdükleri, *Ege Mimarlık*, **2(50)**, 54-56.
- Öksüz, Aydemir, Ş., Beyazlı, D., Ökten, N., Öksüz, A., Sancar, C., Özyaba, M. ve Aydınürk, Y. (2004). Kentsel Alanların Planlanması ve Tasarımı. İBER Matbaacılık, Trabzon, 557 s.
- Özdeş, G. (1988). Türk Çarşıları. Tepe Yayınları. İstanbul.

- Özkal, A. (1990). *Şehirlerde Yaya Alanları ve Yayalaştırma*, Yüksek Lisans Tezi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Gazi Teknik Üniversitesi. Ankara.
- Özsel, S. (2009). *Bina-kentsel mekan arayüz özelliklerinin kentsel yaya mekanlarına etkisi*. Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Yalçinkaya, F. (2007). Ankara-Bahçelievler Aşkabat Caddesi'nin (7. Cadde'nin) Yayalaştırılmasının Peyzaj Mimarlığı Açısından İrdelenmesi. Ankara Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Yalvaç, M. (2009). kentsel yaya hareketi devamlılığında yaya geçitleri. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Yıldırım, A. (2007). İstanbul'da Yayalaştırma Projelerinin Farklı Kullanıcı Grupları Üzerinde Yarattığı Etkilerin Karşılaştırmalı Analizi. Yüksek Lisans Tezi. Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, **197** s., İstanbul.
- Top, N. (1990). Bir Ulaşım Türü Olarak Yaya ve Yaya Mekanları Üzerine Düşünceler. Planlama Dergisi, 90/1-2; s. 52-55.
- Terra Incognita (2006). What The Pedestrian Wants
- Yassin Hend, H. (2019). *Livable City: an approach to pedestrianization through tactical urbanism. department of architectural engineering, faculty of engineering, Alexandria University, Egypt. 16 February*
- Yıldız, D. (1996). *Peyzaj ile mimarlık-kentsel tasarım ilişkileri ve mimari tasarıma etkileri*, Yüksek Lisans Tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Yörükan, A. (2006). *Şehir Sosyolojisinin ve İnsan Ekolojisinin Teorik Temelleri*, Nobel Yayınları, Ankara.
- Zafer, B., (1998). *Aydın Germencik Belediyesi Yaya Bölgesi Tasarımı üzerine Bir Araştırma*, Ege Üniversitesi Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, İzmir.

EKLER

İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI BÖLÜMÜ
Yüksek Lisans Tezi

MAHALLE TIPOLOJİ ÇALIŞMASI
TESPİT FÖYÜ

DÜZENLEYEN:	SOKAK ADI:	ADA NO:
KOD NO:	KAPI NO:	BİNA NO:

BİNA FONKSİYONU	A. Konut	B. Eğitim Kurumu	C. Sağlık Kurumları
	A1. Ayrık nizam: hiçbir yanından komşu binalara bitişik olmayan yapılar A2. Bitişik nizam: bir veya birden fazla komşu parseldeki binalara bitişik olan yapılar A3. Apartman	B1. İlköğretim B2. Ortaöğretim B3. Lise B4. Diğer; ----- -----	C1. Sağlık Ocağı C2. Sağlık Merkezi C3. Diğer; ----- ---
	D. Ticaret Alanları [İş yeri türü] D1. Bakkal D2. Market D3. Kahvehane/kıraathane D4. Kafe D5. Restoran D6. Taksi Durağı D7. Diğer; ----- -----	E. Yeşil alanlar ve spor alanları E1. Çocuk oyun alanları E2. Park E3. Spor alanları E4. Pasif yeşil alanlar E5. Diğer; ----- -	F. Sosyo- kültürel donatılar F1. Cami F2. Türbe F3. Çeşme F4. Diğer; ----- -----

BİNA DURUM TESPİTİ	G. BİNA DURUMU	H. YAPIM YILI	İ. TARİHİ ÖZELLİĞİ
	G1. Herhangi bir müdahale gerektirmiyor G2. Boya, badana, doğrama, vb. gibi bakımlar gerekli G3. Taşıyıcı sistemini de onarmak gerekli (yukarıdaki maddeye)	H1. 19.yy (1930'a kadar) H2. 1930-1960 H3. 1960-1980 H4. 1980-2000 H5. 2000 sonrası	İ1. Restorasyonu yapılmış (özgün karakter korunmuş) İ2. İlave, yanlış onarımla bozulmuş İ3. Bakımı yapılarak günümüze getirilmiş İ4. Bakım ve onarımı yapılmadığı için yıkılmak üzere

	ilaveten) G4. Hiçbir şekilde onarılamayacak durumda G5. Yok		İ5. Yok
	J. YAPI MALZEMESİ	K. BİNA SÜRECİ	L. KAT ANALİZİ
	J1. Kagir J2. Taş J3. Betonarme J4. Ahşap J5. Kırmızı Tuğla	K1. Tamamı kullanılıyor K2. Boş K3. Kısmen boş K4. Temel durumunda K5. Kaba inş. Bitmiş K6. Yeni inş. Bitmiş, boş K7. Diğer	L1. 1 Katlı L2. 2 Katlı L3. 3. Katlı L4. 4. Katlı L5. 5 Katlı L6. 6 ve daha fazla



İNÖNÜ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
PEYZAJ MİMARLIĞI BÖLÜMÜ
Yüksek Lisans Tezi

MAHALLE TIPOLOJİ ÇALIŞMASI
TESPİT FÖYÜ

DÜZENLEYEN:	
-------------	--

Kod No	Sokak Adı	Ada No	Kapı No	Bina No	Fonksiyon Analizi	Kat Analizi	PARSEL/ BİNA DURUM TESPİTİ				
							Bina Durumu	Yapım Yılı	Tarihi Özelliği	Yapı Malzemesi	Bina Süreci
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											
21											
22											
23											
24											
25											
26											
27											
28											
29											
30											
31											
...											
...											

Sayın Katılımcı,

“Kentsel Tasarım Kapsamında Yaya Bölgelerinin İncelenmesi: Malatya Kanal Boyu Caddesi Örneği” başlıklı Yüksek Lisans Tezi kapsamında bir çalışma yürütmekteyiz. Bu proje için hazırladığımız anket kapsamında Malatya kent halkının Kanal boyu caddesinin kullanım şekillerini ve beklentilerini belirlenmesi tespit edilmeye çalışılmaktadır.

Seçmeli sorulardan oluşan ve en fazla 5-7 dakikanızı alacak anketi değerli zamanınızı ayırarak cevaplayabilirseniz çok sevinirim. Tamamen gönüllülük esasına dayalı bu çalışmayı sizin desteğiniz olmadan yapabilmemin imkânsız olduğunu belirtir, desteğiniz için şimdiden teşekkür ederim.

1. KATILIMCILARA İLİŞKİN GENEL BİLGİLER.

1. Cinsiyet	<input type="checkbox"/> Erkek		<input type="checkbox"/> Kadın				
2. Yaş	<input type="checkbox"/> 16dan Küçük	<input type="checkbox"/> 16-25	<input type="checkbox"/> 26-35	<input type="checkbox"/> 36-45	<input type="checkbox"/> 45' den büyük		
3. Medeni Durumunuz	<input type="checkbox"/> Bekar		<input type="checkbox"/> Evli				
4. Eğitim Durumunuz	<input type="checkbox"/> Okur yazar değil		<input type="checkbox"/> İlkokul	<input type="checkbox"/> Ortaokul			
	<input type="checkbox"/> Lise		<input type="checkbox"/> Üniversite		<input type="checkbox"/> Mastır/ Doktora		
5. Meslek	<input type="checkbox"/> Öğrenci	<input type="checkbox"/> İşsiz	<input type="checkbox"/> Memur	<input type="checkbox"/> Esnaf	<input type="checkbox"/> Emekli	<input type="checkbox"/> Ev hanımı	<input type="checkbox"/> Diğer
6. Aylık Ortalama Gelir	<input type="checkbox"/> 0-1000		<input type="checkbox"/> 1000-2020		<input type="checkbox"/> 2020-3468		<input type="checkbox"/> 3468 ve üstü

2. KATILIMCILARIN ALANA ULAŞIM ŞEKİLLERİ

1. Buraya genellikle hangi vasıta ile geliyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Yaya		<input type="checkbox"/> Özel Araç	<input type="checkbox"/> Motosiklet/ Bisiklet		
	<input type="checkbox"/> Taksi		<input type="checkbox"/> Otobüs/Minibüs			
2.Özel araç ise nereye park ediyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Ücretli Otopark		<input type="checkbox"/> Ücretsiz Otopark		<input type="checkbox"/> Kaldırım	
	<input type="checkbox"/> Sokak Araları		<input type="checkbox"/> Diğer			

3. KATILIMCILARIN ALANDA GEÇİRDİKLERİ ZAMAN DİLİMLERİ

1. Ne sıklıkla bu alana geliyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Haftada 1		<input type="checkbox"/> Haftada Birkaç Kez		<input type="checkbox"/> Hemen Hemen Her Gün		
	<input type="checkbox"/> Ayda 1		<input type="checkbox"/> Çok Nadir		<input type="checkbox"/> Malatya'yı Her Ziyaret Edişimde		
2. Haftanın hangi günleri bu alana geliyorsunuz?	<input type="checkbox"/> Hafta İçi		<input type="checkbox"/> Hafta Sonu		<input type="checkbox"/> Her Gün		
	<input type="checkbox"/> Özel günlerde		<input type="checkbox"/> Değişken				
3. Alanda ne kadar zaman geçiriyorsunuz?	<input type="checkbox"/> 1 saatten az		<input type="checkbox"/> 2-3 saat				
	<input type="checkbox"/> 4-5 saat		<input type="checkbox"/> 5 -saatten fazla				
4. Günün en çok hangi saatlerinde alanda bulunuyorsunuz?	<input type="checkbox"/> 06:00- 09:00		<input type="checkbox"/> 09:00- 12:00		<input type="checkbox"/> 12:00-14:00		<input type="checkbox"/> 14:00-16:00
	<input type="checkbox"/> 16:00- 18:00		<input type="checkbox"/> 18:00- 20:00		<input type="checkbox"/> 20:00- 20' den sonra		

4. KATILIMCILARIN ALANA İLİŞKİN GÖRÜŞLERİ

A. Alana hangi amaçlar için geliyorsunuz		Her Zaman	Sık Sık	Bazen	Nadiren	Hiçbir Zaman
1.	Alanı alış- veriş yapmak için kullanıyorum					
2.	Alana müzikli eğlence yerleri için geliyorum					
3.	Alanı başka bir yere gitmek üzere buluşma noktası olarak kullanıyorum					
4.	Alanı dinlenme noktası olarak kullanıyorum					
5.	Alanı gezinti amaçlı olarak kullanıyorum					
6.	Alanı geçiş güzergâhı olarak kullanıyorum					
7.	Arkadaşlarımla zaman geçirmek için kullanıyorum					

B. Kullanıcıların alanı tercih etme nedeni nedir		1 (En az)	2	3	4	5 (En çok)
1.	Tarihi niteliği ve mekânsal özelliği için tercih ediyorum					
2.	Hareketli ve eğlenceli olduğu için tercih ediyorum					
3.	Alan merkezi bir konumda olduğu için tercih ediyorum					
4.	Popüler bir alan olduğu gelmeyi tercih ediyorum					
5.	Ailemle zaman geçirmek için kullanıyorum					
6.	Kafeler için tercih ediyorum					
7.	Ulaşım kolaylığından dolayı alanı tercih ediyorum					
8.	Herhangi bir nedeni yok					

C. Alan ile ilgili ne söyleyebilirsiniz?		1 (En az)	2	3	4	5 (En çok)
1.	Tarihi doku etkisi kuvvetli					
2.	Mekân etkisi kuvvetli					
3.	Canlı ve dinamik					
4.	Yapılacak aktivite sayısı az					
5.	Monoton					
6.	Kalabalık					
7.	Alan içerisinde yaya alanları için güvenlik sorunu var					
8.	Yoğun ve rahatsız edici bir taşıt trafiğe sahip					

D. Kanal Boyuna geldiğinizde aşağıdaki hangi alanlara uğrarsınız?		Her Zaman	Sık Sık	Bazen	Nadiren	Hiçbir Zaman
1.	Müze					
2.	Hürriyet parkı					
3.	Atatürk evi					
4.	Beş konaklar					
5.	Kernek meydanı					
6.	Kafeler					

		Katlıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum
1.	Kanal boyu caddesinin trafiğe kapatılmasını ister misiniz?			
2.	Kanal boyu caddesi trafiğe kapatılır ise popülaritesini yitirir mi?			

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: GÜNGÖR ORTAÇ

Doğum Yeri ve Tarihi: ADIYAMAN/ 10.10.1991

Adres: İnönü Mah. Tevfik Temeli Cad. Sabır Apt. Kat:3 No:10

E-Posta: gungorortac@hotmail.com

Lisans: İnönü Üniversitesi/ Güzel Sanatlar Ve Tasarım Fakültesi/ Peyzaj Mimarlığı
Bölümü

