

YAYA BÖLGELERİ PLANLAMA VE TASARIMI: ÇANAKKALE ÇARŞI CADDESİ YAYA YOLU ÖRNEĞİNDE

Tanay BİRİŞÇİ YILDIRIM¹

A.Esra ÖZEL¹

Pınar OKTAY²

¹)ÇOMÜ Ziraat Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Terzioğlu Kampüsü,
Çanakkale.

Tel:0-286-2128820/1277, Faks:0-286-2136738, tanaybyil@hotmail.com

²)ÇOMÜ Çevre Düzenleme ve Ağaçlandırma Birimi, Terzioğlu Kampüsü,
Çanakkale.

Tel:0-286-2128820/1095, Faks: 0-286-2128815

ÖZET:

Yaya bölgeleri; kentlerde yoğun motorlu araç ve yaya trafiğinin karmaşıklığının azaltılması amacıyla; alış-veriş merkezleri ile ticaret bölgelerinde, alanın günün belli saatlerinde taşıt trafiğine kapatılması, konut yerleşim alanlarında ise taşıt trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ile yaya dolaşım ve alış-veriş merkezi olarak oluşturulan, çeşitli yaş gruplarındaki insanlara güvenli ve rahat hareket olanağı sunan çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık alanlardır. Birden fazla yaya yolunu kapsadıklarından yaya yolu ağı olarak düşünülmelidir.

Yaya bölgeleri planlaması; bir kent bütünü içinde trafik planlaması ve kentin yapısal düzenlemesiyle doğrudan ilgili olduğundan, kentsel ulaşım ve çevre mimarisinden koparılmamalıdır. Uygulama tamamlandığı zaman kentsel strüktürün bütünlüğü bozulmamalıdır. Uygun yer seçimine dikkat edilmelidir. Sınırlarla belirlenen ayrı bir kimliğe, toplu taşıma olanakları, kolay ulaşılabilirlik ve otopark olanaklarına sahip olmalıdır.

Yaya bölgeleri tasarımında dikkate alınması gereken en önemli ilkeler yaya kaldırımının ortadan kalkması, yeterli kalitede yer döşemesi seçimi ve uygulanması, aydınlatmanın yeterli düzeyde olması, özgün ve nitelikli donatı elemanlarının ortaya konulması, yeterli sayı ve özellikte oturma mekanları, ilgi çekici su öğeleri ve plastik elemanlara yer verilmesi, yaya bölgesini yaşatacak eğlence, kültür, spor, sanat etkinliklerine olanak verecek mekanların oluşturulması, başlangıç ve bitiş noktalarının belirgin olması ve bitkilendirilmedir.

Araştırmanın materyalini, tek bir sokağı kapsadığı için yaya bölgesi değil yaya yolu olarak tanımlanan, **Çarşı Caddesi Yaya Yolu** oluşturmaktadır. Metodu ise, alanda gerçekleştirilen gözlem ve etütler, fotoğraf çekimleri ve yapılan anket çalışmasından oluşmaktadır. Araştırma alanında, farklı yaş, cinsiyet ve meslekten 100 kişiye, bu çalışma için hazırlanmış anket soruları (alanın kullanım amacı, sıklığı, alana ulaşım şekli, alanın üzerlerinde bıraktığı etki, eksik donatı ve etkinlikler gibi) yöneltmiştir.

Çanakkale kentinin ilk ve tek yaya yolu olan, alışveriş merkezinde yer alan, Çarşı Caddesi Yaya Yolu trafiğe kapalı alışveriş yaya yoludur. İş ve alış-veriş amaçlı olarak ve çoğunlukla hafta içerisinde hemen her gün kullanılmaktadır. Gün içerisinde en yoğun

kullanım genelde öğleden sonra ortaya çıkmaktadır. En yüksek oranda yaya olarak ulaşım tercih edilmektedir. Bunu özel araç ve dolmuş izlemektedir.

Alandaki yer döşemesi uygulaması malzeme seçimi, farklı renkteki malzemelerin kullanımı ile monotonluğun kırılması ile ankete katılan katılımcıların genelini beğenisini kazanmıştır. Çoğunluk, alanda otopark sorununun acil çözülmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Sokak gösterileri, sergi mekanları, plastik elemanlar gibi farklı kültürel ve sanatsal öğeler içerisinde %36 ile sokak gösterileri ilk sırayı alırken, onu sergi mekanları ve plastiklerin bulunması isteği izlemiştir.

Çarşı Caddesi Yaya Yolu'nda kullanıcıları en fazla rahatsız eden faktör gürültü (%23)'dür. Bunu, yeşil alan azlığı ve kirlilik izlemektedir.

Araştırma alanında, gerçekleştirilen gözlemler ve anket çalışması sonucunda daha uygulamanın başlangıcında halkın görüşünün alınmadığı ortaya çıkmıştır. Bu tür tasarımlarda uygulama öncesi hazırlanan projeler, detaylar ve maketler belediye tarafından bir dizi sergi ile halkın görüşüne sunulmalı ve kullanıcı katılımını sağlamak üzere duyurular yapılmalıdır.

Bu alanda açık ve kapalı oturma mekanları yer almalı, daha yoğun ve uygun bitkilendirme yapılmalı, motosiklet ve at arabası girişi engellenmeli, farklı kültürel ve sanatsal etkinliklere olanak sağlayacak mekanlar yaratılmalıdır.

Her ne kadar tasarımında bazı aksaklıklar olsa da Çarşı Caddesi Yaya Yolu Çanakkale için bir ilk olması ile önem taşımaktadır. Dar alışveriş sokağının yaya yolu haline getirildiği düşünülürse, eksiklikleri karşılamak için yan yollarla da birleştirilerek, bir yaya yolundan çok yaya bölgesi haline getirilmesi şarttır. Özellikle Çanakkale'nin simgelerinden biri olan, şarkılarda bile adı geçen bu yaya yolu içerisinde yer alan "Aynalı Çarşı" kültür ve sanat mekanı olarak yenilenerek, yaya yolunun simgesi, odak noktası haline getirilmelidir. Bu yenilenmeyle, Aynalı Çarşı'ya ve yaya yoluna yeni bir çehre kazandırılabilir.

Anahtar Kelimeler: Yaya bölgeleri, planlama ve tasarım kriterleri

1.GİRİŞ

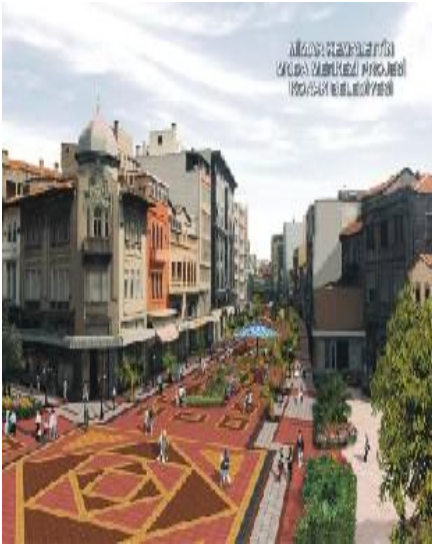
Yaya Bölgeleri; kentlerde yoğun motorlu araç ve yaya trafiğinin karmaşıklığının azaltılması amacıyla; alış-veriş merkezleri ile ticaret bölgelerinde, alanın günün belli saatlerinde taşıt trafiğine kapatılması, konut yerleşim alanlarında ise taşıt trafiğinin yavaşlatılarak yönlendirilmesi ile yaya dolaşım ve alış-veriş merkezi olarak oluşturulan, çeşitli yaş gruplarındaki insanlara güvenli ve rahat hareket olanağı sunan çok yönlü işlevlerle donatılmış kentsel açık alanlardır. Bünyelerinde birden fazla yaya yolu içerdiklerinden yaya yolu ağı olarak düşünülmalıdır (Bayraktar ve ark, 1987; Yıldırım, 2001).



Rockefeller Center

Büyük kent merkezlerinde nüfus yoğunluğunun artması, motorlu taşıtların çoğalması, hava kirliliği, gürültü, güvensizlik v.b. nedenlerle cadde ve sokakların çekiciliklerini kaybetmeye başlaması, tarihi dokuya sahip kent merkezlerinde tarihi dokunun çok yönlü tahribatlarının ortaya çıkması, toplumsal yaşamda gözlenen dayanışmanın hızla şekil değiştirerek kaybolmaya yüz tutması gibi nedenlerle (Özkan ve ark.,2001); bir sokağın ilk defa bir yaya yoluna dönüştürülmesi 1926 yılında B. Almanya'nın Essen eyaletinde gerçekleştirilmiştir. II. Dünya Savaşı'ndan önce ki bir diğer uygulama ise ABD'nin New York kentindeki Rockefeller Center'dır (Çağlar, 1992).

Hollanda ve B. Almanya yaya yolları uygulamalarının önceliğini yapmış ülkelerdir. Onları Fransa, İngiltere, ABD, İsviçre, Avusturya, İtalya, İsveç gibi gelişmiş ülkeler izlemiştir.



İzmir Mimar-Kemalettin Caddesi Yaya Bölgesi

Ülkemizde ise yayalaştırma konusu ilk kez 1955 yılında İstanbul'da toplanan Uluslararası Yollar Kongresinde ele alınmıştır (Çetin ve ark., 1991).

Yine ülkemizde yaya bölgeleri konusunda ilk örneği oluşturan Kızılay-Sakarya Yaya Bölgesi düzenlemesi, kent içi gezinti alanlarını ve yeşil alanları arttırmak ve gerileyen sosyal işlevleri yeniden kuvvetlendirmek düşüncesinden hareketle uygulamaya konmuştur (Zafer, 1996).

Yaya bölgeleri planlamasında dikkate alınması gereken önemli ilkeler:

- ✓ Bir kent bütünü içinde trafik planlaması ve kentin yapısal düzenlemesiyle doğrudan ilgili olduğundan, kentsel ulaşım ve çevre mimarisinden koparılmamalıdır.
- ✓ Uygulama tamamlandığı zaman kentsel strüktürün bütünlüğü bozulmamalıdır.
- ✓ Uygun yer seçimine dikkat edilmelidir.
- ✓ Sınırlarla belirlenen ayrı bir kimliğe, toplu taşıma olanakları, kolay ulaşılabilirlik ve otopark olanaklarına sahip olmalıdır.

Yaya bölgeleri tasarımında dikkate alınması gereken en önemli ilkeler:

- ✓ Yaya kaldırımının ortadan kalkması,
- ✓ Yeterli kalitede yer döşemesi seçimi ve uygulanması,
- ✓ Aydınlatmanın yeterli düzeyde olması,
- ✓ Özgün ve nitelikli donatı elemanlarının ortaya konulması,
- ✓ Yeterli sayı ve özellikte oturma mekanları,
- ✓ İlgi çekici su öğeleri ve plastik elemanlara yer verilmesi,
- ✓ Yaya bölgesini yaşatacak eğlence, kültür, spor, sanat etkinliklerine olanak verecek mekanların oluşturulması,
- ✓ Başlangıç ve bitiş noktalarının belirgin olması ve bitkilendirme.

2. MATERYAL VE YÖNTEM



Bu araştırmada; Çanakkale’de ilk ve tek yaya bölgesi uygulaması olan Çarşı Caddesi Yaya Yolu, yaya bölgesi planlama ve tasarım ilkeleri ve yapılan gözlem ve anket çalışmaları ışığında irdelenmiş, olumlu ve olumsuz yanları, eksikleri ortaya konarak, ilimizde bundan sonra oluşturulacak yaya yolları ya da bölgeleri için bir rehber olması amaçlanmıştır.

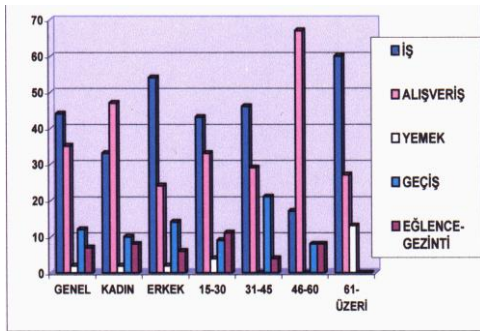
Araştırmanın materyalini, tek bir sokağı kapsadığı için yaya bölgesi değil yaya yolu olarak tanımlanan, **Çarşı Caddesi Yaya Yolu** oluşturmaktadır. Yöntemi ise, alanda gerçekleştirilen gözlem ve etütler, fotoğraf çekimleri ve yapılan anket çalışmasından oluşmaktadır. Araştırma alanında, farklı yaş, cinsiyet ve meslekten 100 kişiye, bu çalışma için hazırlanmış anket soruları (alanın kullanım amacı, sıklığı, alana ulaşım şekli, alanın üzerlerinde bıraktığı etki, eksik donatı ve etkinlikler gibi) yöneltilmiştir

3. ARAŞTIRMA BULGULARI

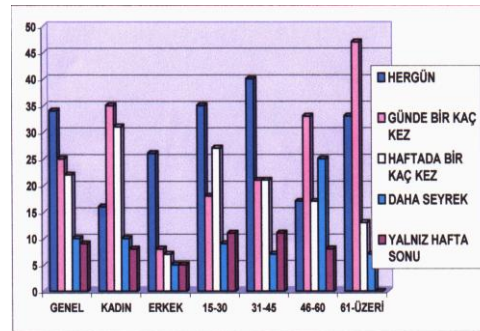
Çanakkale Çarşısı Caddesi Yaya Yolu trafiğe kapalı alışveriş yaya yolu olarak tanımlanabilir. Çanakkale Çarşısı Caddesi Yaya Yolu şehrin merkezinde olup, son düzenlemelerle yaya yolu haline dönüştürülerek, İl Trafik Komisyonu kararıyla bütünüyle trafiğe kapatılmıştır.

Çanakkale kentinin ilk ve tek yaya yolu olan, alışveriş merkezinde yer alan, Çarşısı Caddesi Yaya Yolunda; alandaki eksikler ve halkın beklentilerini saptamak üzere yapılan anket çalışması sonucunda alana ilişkin çeşitli değerlendirmeler yapılmıştır.

- ✓ Bir alışveriş merkezi yaya yolu olan bu alanda en yoğun kullanımlar, beklendiği gibi iş ve alışveriş amaçlı olmuştur. Çoğunlukla hafta içerisinde hemen her gün kullanılmaktadır.

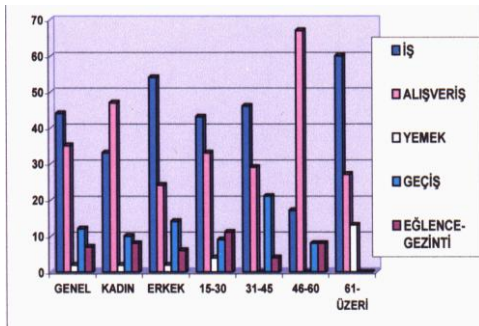


Grafik 1. Alan kullanım amacının % olarak dağılımı

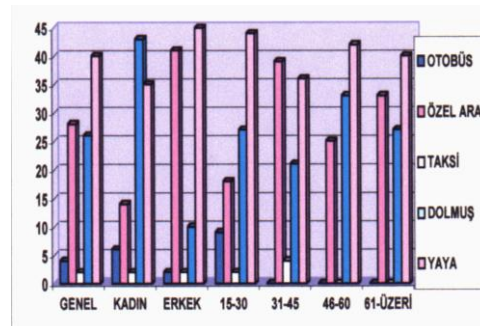


Grafik 2. Kullanım sıklığının % olarak dağılımı

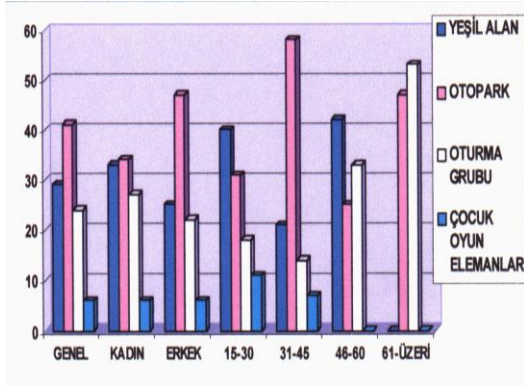
- ✓ Gün içerisinde en yoğun kullanım genelde öğleden sonra ortaya çıkmaktadır. En yüksek oranda yaya olarak ulaşım tercih edilmektedir. Bunu özel araç ve dolmuş izlemektedir.



Grafik 3. Gün içerisinde kullanım saatlerinin % olarak dağılımı

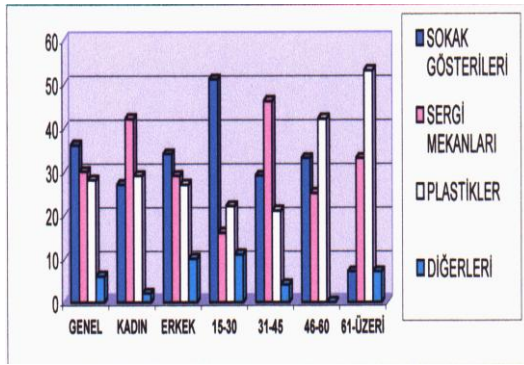


Grafik 4. Yaya yoluna farklı ulaşım şekillerinin % olarak dağılımı



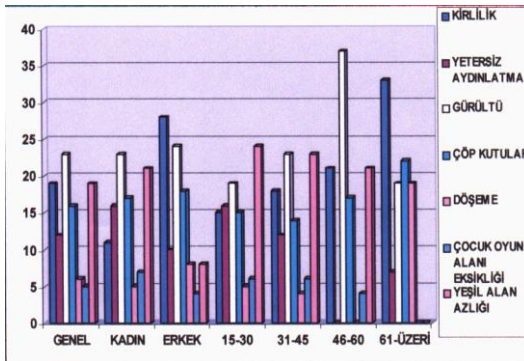
Grafik 5.Yaya yolunda eksikliği hissedilen donatların % olarak dağılımı

✓ Alandaki yer döşemesi uygulaması ankete katılan katılımcıların genelini beğenisini kazanmış olup, yer döşeme malzemesi seçimi, kaldırım ve taşıt yolu gibi farklı kullanım alanlarını birbirinden ayırması ile tasarımına özen gösterildiği dikkati çekmiştir. Çoğunluk, alanda otopark sorununun acil çözülmesi gerektiğini vurgulamıştır.



Grafik 6.Yaya yolunda bulunması istenen kültürel etkinliklerin % olarak dağılımı

✓ Çarşı Caddesi Yaya Yolu'nda kullanıcıları en fazla rahatsız eden faktör çoğunlukla alana motosiklet ve at arabası girmesinden kaynaklanan gürültü (%23)'dür. Bunu, yeşil alan azlığı ve kirlilik izlemektedir. Önceden mevcut bir iki ağacın korunması ve etrafındaki bankları ile dikkati çeken bu alan dışında yaya yolunda hiçbir yeşil alan ve oturma grubu bulunmamaktadır. Halkı alanın temizliği ve genelde çevrenin temiz tutulması konusunda uyaracak ve bilinçlendirecek uygulamaların alanda bulunmaması da dikkat çekmektedir



Grafik 7.Çarşı Caddesi Yaya Yolu'ndaki bazı olumsuzlukların % olarak dağılımı

✓ Sokak gösterileri, sergi mekanları, plastik elemanlar gibi farklı kültürel ve sanatsal öğeler içerisinde %36 ile sokak gösterileri ilk sırayı alırken, onu sergi mekanları ve plastiklerin bulunması isteği izlemiştir.

4. SONUÇ VE TARTIŞMA

Araştırma alanında, gerçekleştirilen gözlemler ve anket çalışması sonucunda daha uygulamanın başlangıcında halkın görüşünün alınmadığı ortaya çıkmıştır. Bu tür tasarımlarda uygulama öncesi hazırlanan projeler, detaylar ve maketler belediye tarafından bir dizi sergi ile halkın görüşüne sunulmalı ve kullanıcı katılımını sağlamak üzere duyurular yapılmalıdır.



✓ Bu alanda açık ve kapalı oturma mekanları yer almalı,



✓ Alana yer yer oturma grupları, banklar ve kullanıcıların anketin öneriler kısmında da belirttiği gibi renkli çiçekli bitkilerin bulunduğu bitki kapları getirilmeli,

✓ Daha yoğun ve uygun bitkilendirme yapılmalı,



✓ Alana motosiklet ve at arabası girişi engellenmelidir.



✓ Yaya bölgeleri, yayaların alan içerisindeki serbest dolaşımını engelleyen ve güvenliğini tehlikeye sokan, araç trafiğine açık yollarla kesilmemelidir.



✓ Yaya yollarının bitiminde yer döşemesinde farklılıklar yaratılmalı ve böylelikle yaya yolunun bittiği hissettirilmelidir.



✓ Farklı kültürel ve sanatsal etkinliklere olanak sağlayacak mekanlar yaratılmalı, yaya bölgeleri/ yolları, bulunduğu şehrin kültür düzeyinin gelişmesinde etkin bir rol oynamalıdır. Bu nedenle sokak gösterileri, sergi mekanları, plastikler (çeşme, havuz ve heykel) gibi farklı kültürel ve sanatsal etkinlikler için olanak yaratması ve bunları eğlence fonksiyonu ile birleştirmesi gerekmektedir.



- ✓ Alana getirilebilecek ilan panolarında çevre temizliği ile ilgili afişlere de yer vererek halkın bu konuda bilinçlenmesine katkıda bulunulmalıdır.

Her ne kadar tasarımında bazı aksaklıklar olsa da Çarşı Caddesi Yaya Yolu Çanakkale için bir ilk olması ile önem taşımaktadır. Dar alışveriş sokağının yaya yolu haline getirildiği düşünülürse, yeşil alan, oturma grupları, sergi ve gösteri alanları gibi talepleri karşılamak için buranın bir yaya yolundan çok yaya bölgesi haline getirilmesi şarttır. Özellikle Çanakkale'nin simgelerinden biri olan, şarkılarda bile adı geçen ve yaya yolu içerisinde yer alan "Aynalı Çarşı" kültür ve sanat mekanı olarak yenilenerek bu alanın simgesi, odak noktası haline getirilmelidir. Bu yenilenmeyle, hem yaya yolunun kültür ve sanat etkinlikleri eksikliği giderilirken hem de Aynalı Çarşı'ya belki bir zamanlar sahip olup da günümüzde yitirdiği özgünlüğü yeniden kazandırılabilir.

KAYNAKLAR

1. **BAYRAKTAR, A., ASLANBOĞA, İ., ÖZKAN, B., GÜNEY, A. ve TÜRKYILMAZ, B; 1987.** İzmir Kenti İçinde Halkın Açık Alan Gereksinimini Karşılama Amacıyla Bazı Yol ve Meydanların Taşıt Trafiklerinden Arındırılması Olanakları Üzerine Araştırmalar. E.Ü.Z.F. Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bornova.
2. **ÇAĞLAR, N; 1992.** Konut Alanları ve Alışveriş Merkezlerindeki Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerine Bir Araştırma. A.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi (Basılmamış), Ankara.
3. **ÇETİN, B., Ö.KÖSE ve Ş.BAYRAM; 1991.** Çağdaş Kentlerde Yaya Bölgeleri. E.Ü.Z.F. Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Lisans Tezi (Basılmamış), Bornova.
4. **ÖZKAN B., E.V. KÜÇÜKERBAŞ, E. MALKOÇ VE H. SÖNMEZ; 2001.** İzmir'deki Bazı Yaya Bölgelerinin Görsel Analiz Çalışması. ...
5. **YILDIRIM, B.T.; 2001.** Yaya Bölgeleri. E.Ü.Z.F. Peyzaj Mimarlığı Bölümü (Yayınlanmamış Ders Notları), Bornova.
6. **ZAFER, B.; 1996.** Yaya Bölgeleri Planlama İlkeleri. E.Ü.Z.F. Peyzaj Mimarlığı Bölümü, İzmir.

