

**YÜRÜNEBİLİR KENTSEL TASARIM  
ÖZELLİKLERİNİN YAYA TERCİHLERİNE  
ETKİSİ: ERZURUM CUMHURİYET CADDESİ  
ÖRNEĞİ**

**Yeliz Duygu ERÇEK**

**Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Defne DURSUN**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Kentsel Tasarım Ana Bilim Dalı**

**2023**

(Her hakkı saklıdır.)

T.C.  
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
KENTSEL TASARIM ANA BİLİM DALI

**YÜRÜNEBİLİR KENTSEL TASARIM ÖZELLİKLERİNİN YAYA TERCİHLERİNE  
ETKİSİ: ERZURUM CUMHURİYET CADDESİ ÖRNEĞİ**

(The Effect of Walkable Urban Design Features on Pedestrian Preferences: Case of Erzurum  
Cumhuriyet Street)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Yeliz Duygu ERÇEK

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Defne DURSUN

Erzurum  
Nisan, 2023

## KABUL VE ONAY TUTANAĞI

### YÜRÜNEBİLİR KENTSEL TASARIM ÖZELLİKLERİNİN YAYA TERCİHLERİNE ETKİSİ: ERZURUM CUMHURİYET CADDESİ ÖRNEĞİ

Dr. Öğr. Üyesi Defne DURSUN danışmanlığında, Yeliz Duygu ERÇEK tarafından hazırlanan bu çalışma, 17/04/2023 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Kentsel Tasarım Anabilim Dalı Kentsel Tasarım Bilim Dalı'nda Yüksek Lisans tezi olarak **oybirliği / oy çokluğu (.../...) ile** kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı:	Dr. Öğr. Üyesi Yasemin İLKAY <i>Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi</i>	Aslı ıslak imzalıdır .....
Danışman:	Dr. Öğr. Üyesi Defne DURSUN <i>Atatürk Üniversitesi</i>	Aslı ıslak imzalıdır .....
Jüri Üyesi:	Dr. Öğr. Üyesi Merve YAVAŞ <i>Atatürk Üniversitesi</i>	Aslı ıslak imzalıdır .....

Enstitü Yönetim  
Kurulunun .../.../.... tarih  
ve ..... sayılı kararı.  
Aslı ıslak imzalıdır

Bu tezin Atatürk Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Yönetmeliği'nin ilgili maddelerinde belirtilen şartları yerine getirdiğini onaylarım.

**Prof.Dr. Saltuk Buğrahan CEYHUN**

**Enstitü Müdürü**

## ETİK BİLDİRİM VE İNTİHAL BEYAN FORMU

*Yüksek Lisans Tezi olarak Dr. Öğr. Üyesi Defne DURSUN danışmanlığında sunulan “Yürünebilir Kentsel Tasarım Özelliklerinin Yaya Tercihlerine Etkisi: Erzurum Cumhuriyet Caddesi Örneği” başlıklı çalışmanın tarafımızdan bilimsel etik ilkelere uyularak yazıldığını, yararlanılan eserlerin kaynakçada gösterildiğini, Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından belirlenmiş olan Turnitin Programı benzerlik oranlarının aşılmadığını ve aşağıdaki oranlarda olduğunu beyan ederiz.*

<b>Tez Bölümleri</b>	<b>Tezin Benzerlik Oranı (%)</b>	<b>Maksimum Oran (%)</b>
Giriş	2	30
Kuramsal Temeller	9	30
Materyal ve Metot	4	35
Araştırma Bulguları ve Tartışma	1	20
Sonuçlar ve Öneriler	1	20
Tezin Geneli	3	25

*Not: Yedi kelimeye kadar benzerlikler ile Başlık, Kaynakça, İçindekiler, Teşekkür, Dizin ve Ekler kısımları tarama dışı bırakılabilir. Yukarıdaki azami benzerlik oranları yanında tek bir kaynaktan olan benzerlik oranlarının %5'den büyük olmaması gerekir.*

Sunulan bilgilerin doğru olduğunu, aksi halde doğacak hukuki sorumlulukları kabul ettiğimizi beyan ederiz.

<b>Tez Yazarı (Öğrenci)</b>	<b>Tez Danışmanı</b>
Yeliz Duygu Erçek	Dr. Öğr. Üyesi Defne DURSUN
17.4.2023	17.4.2023
İmza: Aslı ıslak imzalıdır	İmza: Aslı ıslak imzalıdır

\* Tez ile ilgili YÖKTEZ’de yayınlamasına ilişkin bir engelleme var ise aşağıdaki alanı doldurunuz.

Tezle ilgili patent başvurusu yapılması / patent alma sürecinin devam etmesi sebebiyle Enstitü Yönetim Kurulunun ....../.../.... tarih ve ..... sayılı kararı ile teze erişim 2 (iki) yıl süreyle engellenmiştir.

Enstitü Yönetim Kurulunun ....../.../.... tarih ve ..... sayılı kararı ile teze erişim 6 (altı) ay süreyle engellenmiştir.

## TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimim boyunca bilgi ve tecrübesi ile beni yönlendiren, tez çalışmasının tüm aşamalarında ilgi ve alakasını benden esirgemeyen, manevi desteğiyle her zaman yanımda olan değerli tez danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Defne DURSUN'a teşekkürü bir borç bilirim. Lisans eğitimimde ilk danışmanım olan ve yüksek lisans tez savunması jürimde bulunan değerli hocam Dr. Öğr. Üyesi Merve YAVAŞ'a ve yine yüksek lisans tez savunması jürimde bulunan Dr. Öğr. Üyesi Yasemin İLKAY'a katkı ve desteklerinden dolayı teşekkür ederim. Ayrıca lisans ve yüksek lisans eğitimim boyunca bilgileri ile gelişimime katkıda bulunan bütün hocalarıma teşekkür ederim.

Yüksek lisans süreci boyunca bana destek olan sevgili kardeşim Deniz Beyza ERÇEK'e, değerli arkadaşlarıma ve hayatım boyunca destek ve emeklerinden dolayı sevgili aileme sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Yeliz Duygu ERÇEK

## ÖZET

### YÜKSEK LİSANS TEZİ

#### YÜRÜNEBİLİR KENTSEL TASARIM ÖZELLİKLERİNİN YAYA TERCİHLERİNE ETKİSİ: ERZURUM CUMHURİYET CADDESİ ÖRNEĞİ

Yeliz Duygu ERÇEK

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Defne DURSUN

**Amaç:** Yürünebilirlik, kamusal mekânların tercih edilebilirliğini artırarak yayaların kamusal yaşama dahil olmasını ve kentli deneyimini yaşayabilmesini sağlarken; aynı zamanda canlı kamusal mekânların ve yaşanabilir kentlerin oluşmasına zemin oluşturmaktadır. Bu çalışmada, Erzurum kentinin ana omurgası olan Cumhuriyet Caddesi üzerinden yürünebilir fiziksel çevre özelliklerinin tercih edilebilirliğe etkisini araştırmak amaçlanmıştır.

**Yöntem:** Yürünebilirlik ile ilgili ülkemizde hazırlanan tez çalışmaları incelendiğinde kapsam bakımından oldukça sınırlı kaldıkları gözlenmiştir. Bu çalışmada yaya sayımlarına gözlem, mekânsal analizler ve anket çalışmaları da eklenerek daha bütüncül bir yaklaşım sunulmaya çalışılmıştır. Bu amaçla 3 farklı araştırma yöntemi bir arada kullanılmıştır. İlk yöntem, çalışma alanının arazi kullanımı, işlevsel dağılım ve fiziksel özelliklerinin yürünebilir tasarım özelliklerine uygunluğunu anlamak amacıyla gözlem ve fotoğraflama tekniğiyle yapılan *mekânsal analizlerdir*. İkinci yöntem kamusal mekânların kullanım yoğunluklarını, kullanıcı profilini ve yaya hareket/yönelimlerini belirlemek amacıyla yapılan *yaya sayımı ve gözlem analizleridir*. Üçüncü yöntemse yaya tercihlerini ve kamusal mekânların kullanım amaç, sıklık gibi özelliklerini anlamak için yapılan *anket çalışmasıdır*. Bu çalışmalar Cumhuriyet Caddesi ve üzerinde bulunan 4 meydan için ayrı ayrı yürütülmüştür.

**Bulgular:** Cumhuriyet Caddesi'nin fiziksel özelliklerinin yürünebilir tasarım kriterlerine uymadığı; cadde üzerindeki işlevsel yoğunluk ve çeşitlilik ile bağlantılı meydanların çalışma alanının tercih edilebilirliğine ve yürünebilirliğine olumlu katkı sağladığı anlaşılmıştır.

**Sonuç:** Yürünebilir çevrenin fiziksel özellikleri, yaya tercihlerini ve yürünebilirliği belirlemede tek başına yeterli değildir. Kentsel işlevlerin özellikleri ve caddelerle bağlantılı olan meydanların ilişkisi de yaya tercihlerini etkilemektedir. Kentsel tasarım özellikleri açısından yürünebilir olmayan Cumhuriyet Caddesi bu unsurlar sayesinde yayalar tarafından tercih edilmekte; ancak yaya yoğunlukları işlevlerin yoğunlaştığı, çeşitlendiği ve meydanlarla ilişkinin geliştiği bölgelerde artmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** cadde, meydan, yürünebilirlik, yaya tercihleri, fiziksel ve işlevsel özellikler, kentsel tasarım özellikleri

Nisan 2023, 308 Sayfa

## ABSTRACT

### MASTER THESIS

#### THE EFFECT OF WALKABLE URBAN DESIGN FEATURES ON PEDESTRIAN PREFERENCES: CASE OF ERZURUM CUMHURİYET STREET

Yeliz Duygu ERÇEK

**Purpose:** Walkability increases the preferability of public spaces and enables pedestrians to participate in public life and experience urban life; at the same time, it forms the basis for the formation of vibrant public spaces and livable cities. In this study, it was aimed to investigate the effect of walkable physical environmental features on preferability on Cumhuriyet Street, which is the main backbone of Erzurum city.

**Method:** When the thesis studies on walkability prepared in our country were examined, it was observed that they were quite limited in terms of scope. In this study, a more holistic approach was tried to be presented by adding observation, spatial analysis and survey studies to pedestrian counts. For this purpose, 3 different research methods were used together. The first method is *spatial analysis* with observation and photography technique in order to understand the suitability of the land use, functional distribution and physical properties of the study area to the walkable design qualities. The second method is *pedestrian counting and observation* analyzes to determine the usage intensities, user profile and pedestrian movements/orientations of public spaces. The third method is the *survey study* conducted to understand pedestrian preferences and the characteristics of public spaces such as purpose and frequency. These studies were carried out separately for Cumhuriyet Street and 4 squares on it.

**Findings:** The physical features of Cumhuriyet Street do not meet the walkable design criteria; it has been understood that the squares associated with the functional density and diversity in the street contribute positively to the preferability and walkability of the study area.

**Results:** The physical characteristics of the walkable environment alone are not sufficient to determine pedestrian preferences and walkability. The characteristics of urban functions and the relationship of squares connected with streets also affect pedestrian preferences. Cumhuriyet Street, which is not walkable in terms of urban design features, is preferred by pedestrians thanks to these elements; however, pedestrian densities increase in regions where functions are concentrated, diversified and relations with squares are developed.

**Keywords:** street, square, walkability, pedestrian preferences, physical and functional features, urban design features

April 2023, 308 Pages

## İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY TUTANAĞI.....	i
ETİK BİLDİRİM VE İNTİHAL BEYAN FORMU .....	ii
TEŞEKKÜR .....	iii
ÖZET .....	iv
ABSTRACT .....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
TABLolar DİZİNİ.....	viii
ŞEKİLLER DİZİNİ .....	ix
KISALTMALAR VE SİMGELER .....	xvi
GİRİŞ.....	1
Problem Tanımı ve Çalışmanın Önemi .....	8
Çalışmanın Amacı .....	16
Çalışmanın Kapsamı ve Yapısı .....	17
KURAMSAL TEMELLER.....	20
Kent Merkezleri.....	20
Yürünebilirlik .....	33
MATERYAL VE YÖNTEM .....	67
Mekânsal Analizler.....	75
Yaya Sayımları ve Gözlemler .....	79
Anket Çalışmaları.....	84
ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA.....	87
Çalışma Alanı ve Yakın Çevresinin Tanıtılması.....	88
Cumhuriyet Caddesi Üzerinde Kentsel Tasarım Özelliklerinin İncelenmesi .....	94
Cumhuriyet Caddesi'nin Arazi Kullanımı .....	122
Cumhuriyet Caddesi Üzerinde Fiziksel Özelliklerin İncelenmesi .....	144
Cumhuriyet Caddesi Yaya Sayımları .....	155
Cumhuriyet Caddesi Anket Çalışması .....	168
Meydanların Kentsel Tasarım ve Fiziksel Özelliklerinin İncelenmesi .....	187
Meydan Sayımları ve Gözlemleri.....	202
Meydanlar Anket Çalışması .....	226

SONUÇ VE ÖNERİLER .....	256
Genel Değerlendirme .....	257
Öneriler.....	267
KAYNAKÇA .....	273
EKLER .....	281
EK-1. İncelenen “Yürünebilirlik” ve “Yaya Hareketleri” Konulu Tezlerin Listesi.	281
EK-2. Cadde Anket Formu.....	281
EK-3. Meydan Anket Formu .....	283
EK-4. Cadde Yaya Sayım Sonuçları .....	286
EK-5. Meydan Kullanıcı Sayım Sonuçları .....	287
EK-6. Etik Kurul Onayı.....	289
ÖZGEÇMİŞ.....	290

## TABLolar DİZİNİ

<b>Tablo 1.</b> 2006-2020 Yılları Arasında Hazırlanan “Yürünebilirlik” ve “Yaya Hareketleri” Konulu Ulusal Tezlerin Çalışma Ölçeklerinin İncelenmesi .....	10
<b>Tablo 2.</b> 2006-2020 Yılları Arasında Hazırlanan “Yürünebilirlik” ve “Yaya Hareketleri” Konulu Ulusal Tezlerin Amaçlarının İncelenmesi .....	13
<b>Tablo 3.</b> Fiziksel Çevrenin 51 Farklı Algısal Niteliği .....	53
<b>Tablo 4.</b> 2006-2020 Yılları Arasında Hazırlanan “Yürünebilirlik” ve “Yaya Hareketleri” Konulu Ulusal Tezlerin Yöntemlerinin İncelenmesi .....	68
<b>Tablo 5.</b> 2006-2020 Yılları Arasında Hazırlanan “Yürünebilirlik” ve “Yaya Hareketleri” Konulu Ulusal Tezlerin Bulgularının İncelenmesi .....	71
<b>Tablo 6.</b> Sayım Yapılan Caddeler .....	81
<b>Tablo 7.</b> Kentsel İşlevlerin Yaya Hareketliliği Yaratma Potansiyeli.....	126
<b>Tablo 8.</b> Zemin Katlarda Bulunan Fonksiyonlar .....	129
<b>Tablo 9.</b> Cumhuriyet Caddesi Üzerinde Sayım Yapılan Noktalar.....	156
<b>Tablo 10.</b> Kent Meydanı’ndaki Durağan ve Hareketli Yaya Sayısı (60 Dakika İçinde) .....	207
<b>Tablo 11.</b> 17 Mayıs Salı Cadde Yaya Sayım Sonuçları Tablosu.....	286
<b>Tablo 12.</b> 21 Mayıs Cumartesi Cadde Yaya Sayım Sonuçları Tablosu.....	287
<b>Tablo 13.</b> 17 Mayıs Salı Meydan Yaya Sayım Sonuçları Tablosu (Anlık Meydanda Bulunan Kullanıcı Sayısı) .....	287
<b>Tablo 14.</b> 21 Mayıs Cumartesi Meydan Yaya Sayım Sonuçları Tablosu (Anlık Meydanda Bulunan Kullanıcı Sayısı).....	288

## ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. Kamusal mekân kalitesi ile yaya etkinlikleri arasındaki bağlantının grafiği .....	2
Şekil 2. Toplu taşıma kullanımının azaldığını gösteren istatistikler .....	4
Şekil 3. Seçilen çalışma alanı (Cumhuriyet Caddesi ve üzerindeki 4 meydan).....	15
Şekil 4. Tez çalışmasının ana ve alt hipotezleri .....	16
Şekil 5. Tez çalışmasının kapsamını anlatan akış şeması .....	19
Şekil 6. Merkezi kentsel fonksiyonlar .....	21
Şekil 7. Dış mekân kalitesi ile dış mekân etkinlikleri arasındaki bağlantının grafiği .....	26
Şekil 8. Başarılı kamusal mekânların özellikleri .....	29
Şekil 9. Zürih için hazırlanan hizmet alanları bölgeleme haritası .....	31
Şekil 10. İnsanlar tarafından üç iş bölgesi grubuna yapılan alışveriş amaçlı gezilerin yüzdesi .....	32
Şekil 11. Şehrin seçilmiş iş bölgelerindeki yaya hareketliliği ve sayısı.....	32
Şekil 12. Melbourne için hazırlanan 20 dakikalık mahallenin özellikleri.....	36
Şekil 13. Alfozo'nun yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi .....	38
Şekil 14. Yürünebilirlik ve yürünebilir yerlerin tanımlarını birbirine bağlayan çerçeve.....	41
Şekil 15. İnce damarlı yaya dolaşımı oluşturmak .....	43
Şekil 16. Yapıları sokakların ve kamusal mekânların tam kenarlarına yerleştirmek.....	44
Şekil 17. Kamusal faaliyetleri desteklemek için işlevleri düzenlemek.....	44
Şekil 18. Otoparkları yapıların arkasına veya altına yerleştirmek .....	45
Şekil 19. Mekânı insan ölçeğine uygun hale getirmek.....	45
Şekil 20. Açık ve sürekli yaya erişimi sağlamak.....	46
Şekil 21. Bütüncül sokaklar tasarlamak .....	46
Şekil 22. Kent yaşamının üç temel işlevi .....	48
Şekil 23. Woonerf eskiz çalışması örneği .....	50
Şekil 24. Kaldırım bölgeleri a (emniyet şeridi); b (yürüme alanı); c (mülkiyet şeridi) .....	51
Şekil 25. Kaldırımlar üzerindeki dört ana bölge .....	51
Şekil 26. Hem peyzaj öğelerinin hem de açık havada yemek yeme alanlarının birlikte tasarlandığı bir sokak .....	54
Şekil 27. Boyutları ve biçimleri farklı olan yapıların bir arada olduğu alan (Madrid, İspanya) .....	55
Şekil 28. Farklı forma sahip yapı (Philadelphia Belediye Sarayı) .....	55
Şekil 29. İşaret ögesi niteliği taşıyan Elizabeth Kulesi (Londra, İngiltere) .....	55
Şekil 30. Kapalı yapı bokları (Barcelona, İspanya).....	57

Şekil 31. Aziz Petrus Meydanı kuş bakışı ve meydanın içinden bir görüntü (Vatikan, Vatikan)	57
Şekil 32. Mayo Bulvarı (Arjantin, Güney Amerika) (sol) ve Trafalgar meydanı (Londra, İngiltere) (sağ)	58
Şekil 33. Hem dikeyde hem de yatayda kapalılık hissi oluşturarak mekânı tanımlayan ağaç dizinleri	58
Şekil 34. Yükselmeden önce geri çeken yapı örnekleri	59
Şekil 35. Sokak ağaçlarının insan ölçeğine katkısı	59
Şekil 36. Şeffaflığı yüksek alışveriş caddesi örnekleri	61
Şekil 37. Şeffaflığı düşük boş duvarlara sahip cadde örneği	61
Şekil 38. İç mekânların dışsallaştırıldığı sokak örneği	62
Şekil 39. İnsan varlığının sokak ölçeğinde görsel çeşitliliğe katkısı	63
Şekil 40. Tez çalışmasının ana ve alt hipotezleri	74
Şekil 41. 2012 yılında Halk Eğitim Merkezi Binası yıkılarak oluşturulmuş Kent Meydanı	76
Şekil 42. Örneklem alanı üzerindeki 5 kavşak ve sayım yapılan yönler	80
Şekil 43. 19 Mayıs Gençlik ve Spor Bayramı'nda çalışma alanını kullanan kişilerin "şehir kameraları" uygulaması üzerinden alınan ekran görüntüsü	82
Şekil 44. Çalışma alanının Erzurum kentindeki konumu	89
Şekil 45. Çalışma alanı ve yakın çevresine dair kavramsal şema	90
Şekil 46. Cadde üzerindeki işaret öğeleri ve tarihi yapılar	92
Şekil 47. Kentsel tasarım özelliklerinin Cumhuriyet Caddesi üzerinde incelenmesi	95
Şekil 48. Cadde üzerinde farklı forma sahip yapıların varlığı	96
Şekil 49. Cadde üzerinde bulunan tarihi yapılar	97
Şekil 50. Cadde üzerinde ve yakın çevresinde bulunan işaret öğeleri	98
Şekil 51. Cumhuriyet Caddesi batı kısmı caddeye cephesi olan yapılar	99
Şekil 52. Cumhuriyet Caddesi doğu kısmı caddeye cephesi olan yapılar	100
Şekil 53. Cadde üzerinde yapıların sağladığı lineer bir kapalılık hissinin varlığı	100
Şekil 54. Cadde üzerindeki bazı noktalarda sokak genişlikleri ve yapı yüksekliklerinin ölçüleri	102
Şekil 55. Cadde üzerindeki yapıların kat sayıları dağılım oranı	103
Şekil 56. Yapı önünde küçük açıklıkların oluşması ve yapıların yükselmeden önce geri çekmesi	104
Şekil 57. Ağaçlar ile tanımlanmış yaya kaldırımları	105
Şekil 58. Kent Meydanından görüntüler	105
Şekil 59. Şeffaflığın zayıf olduğu yapılar	106

Şekil 60. Cadde üzerindeki çeşitli forma sahip yapılar .....	107
Şekil 61. Cadde üzerinde bulunan 4 meydandan görseller .....	108
Şekil 62. Farklı tabelalara sahip yapılar .....	109
Şekil 63. Tabelalarında uyum sağlanmış olan yapılar.....	109
Şekil 64. Uyumsuz cephe ve kat sayısına sahip yapılar .....	110
Şekil 65. Cephe uyumunun sağlandığı yapılar .....	111
Şekil 66. Polisevi (sol) ve KUDAKA (sağ) binası.....	111
Şekil 67. Eski SGK (saol) ve Fuzulev (sağ) binası .....	112
Şekil 68. Cumhuriyet Caddesi kavşak noktaları .....	113
Şekil 69. Cumhuriyet Caddesi kavşak noktalarının sokak görüntüleri .....	113
Şekil 70. Çevresi duvarlar, demir korkuluklar ve reklam panoları ile çevrelenmiş olan yapı ve alanlar .....	114
Şekil 71. Pasaj sistemleri ile yayalara geçiş imkanı sunan bitişik nizam yapılar.....	115
Şekil 72. Caddenin batı kısmında geçirgenliği yüksek alanlar .....	116
Şekil 73. Kaldırımlar üzerinde yürümeyi engelleyen unsurlar .....	118
Şekil 74. Cumhuriyet Caddesi üzerindeki yapıların kat sayıları dağılım oranları .....	122
Şekil 75. Cadde üzerindeki yapıların kat sayısı dağılım haritası .....	124
Şekil 76. Yapıların zemin kat işlev dağılım oranları.....	128
Şekil 77. Cadde üzerindeki yapıların zemin kat işlev dağılımı.....	130
Şekil 78. Yapıların 1. kat işlev dağılım oranları.....	131
Şekil 79. Cadde üzerindeki yapıların 1. kat işlev dağılımı.....	132
Şekil 80. Yapıların 2. kat işlev dağılım oranları.....	133
Şekil 81. Cadde üzerindeki yapıların 2. kat işlev dağılımı.....	134
Şekil 82. Yapıların 3. kat işlev dağılım oranları.....	135
Şekil 83. Cadde üzerindeki yapıların 3. kat işlev dağılımı.....	136
Şekil 84. Yapıların 4. kat işlev dağılım oranları.....	137
Şekil 85. Cadde üzerindeki yapıların 4. kat işlev dağılımı.....	138
Şekil 86. Yapıların 5. kat işlev dağılım oranları.....	139
Şekil 87. Cadde üzerindeki yapıların 5. kat işlev dağılımı.....	140
Şekil 88. Yapıların 6. kat işlev dağılım oranları.....	141
Şekil 89. Cadde üzerindeki yapıların 6. kat işlev dağılımı.....	142
Şekil 90. Cadde üzerindeki yapıların ve adaların cephe genişlikleri .....	145
Şekil 91. Caddeye bağlanan önemli cadde ve sokaklar .....	147
Şekil 92. Cadde üzerindeki toplu taşıma duraklarının ve duraklar arası mesafenin haritası ...	150
Şekil 93. Cadde üzerindeki kaldırım uzunlukları ve yaya geçitleri haritası.....	152

Şekil 94. Cumhuriyet Caddesi üzerinde sayım yapılan noktalar .....	155
Şekil 95. Sayım yapılan haftanın hava durumu verileri .....	155
Şekil 96. Çalışma alanı ve yakın çevresinde bulunan kentsel fonksiyonlar.....	157
Şekil 97. 17 Mayıs salı günü sabah sayımı .....	158
Şekil 98. 17 Mayıs salı günü öğle sayımı .....	160
Şekil 99. 17 Mayıs salı günü akşam sayımı.....	161
Şekil 100. 21 Mayıs cumartesi günü sabah sayımı .....	162
Şekil 101. 21 Mayıs cumartesi günü öğle sayımı .....	163
Şekil 102. 21 Mayıs cumartesi günü akşam sayımı.....	164
Şekil 103. Cumhuriyet Caddesi hafta içi ve hafta sonu sabah sayımlarının karşılaştırılması	165
Şekil 104. Cumhuriyet Caddesi hafta içi ve hafta sonu öğle sayımlarının karşılaştırılması..	166
Şekil 105. Cumhuriyet Caddesi hafta içi ve hafta sonu akşam sayımlarının karşılaştırılması .....	167
Şekil 106. Cumhuriyet Caddesi ulaşım biçimi.....	170
Şekil 107. Cumhuriyet Caddesi katılımcıların ziyaret sıklığı .....	171
Şekil 108. Cumhuriyet Caddesi katılımcıların talepleri .....	172
Şekil 109. Cumhuriyet Caddesi katılımcıların geliş amacı .....	172
Şekil 110. Cumhuriyet Caddesi üzerinde yapılan alışveriş ve içeriği.....	173
Şekil 111. Cumhuriyet Caddesi üzerinde katılımcıların hedef yeri .....	174
Şekil 112. Cumhuriyet Caddesi üzerinde en çok kullanılan mekânlar .....	174
Şekil 113. Cumhuriyet Caddesi üzerinde buluşma noktaları .....	175
Şekil 114. Cumhuriyet Caddesi üzerinde bekleme noktası.....	175
Şekil 115. Cumhuriyet Caddesi üzerinde vakit geçirme noktaları.....	176
Şekil 116. Cumhuriyet Caddesi'nde katılımcıların vakit geçirme süresi.....	177
Şekil 117. Cumhuriyet Caddesi'ne bağlanan ve en çok tercih edilen cadde/sokaklar .....	178
Şekil 118. Cumhuriyet Caddesi denince akla ilk gelen.....	179
Şekil 119. Cumhuriyet Caddesi başlangıç ve bitişi.....	179
Şekil 120. Cumhuriyet Caddesi katılımcı görüşleri .....	180
Şekil 121. Cumhuriyet Caddesi üzerinde yürüyüşü zorlaştıran unsurlar .....	181
Şekil 122. Cumhuriyet Caddesi üzerindeki kaldırım genişlikleri .....	181
Şekil 123. Cadde üzerinde kaldırımların daralmasına sebep olan merdiven (1), cep otopark (2), tezgahlar (3) ve yapı cephe çekmesi (4) .....	182
Şekil 124. Cumhuriyet Caddesi üzerinde göz hizasında sizi rahatsız eden şeyler .....	183
Şekil 125. Cumhuriyet Caddesi katılımcıların olumlu ve olumsuz bulduğu faktörler.....	183
Şekil 126. Örneklem alanında bulunan meydanların konumları (Google Earth 2022).....	187

Şekil 127. Çalışma alanındaki meydanların google earth görüntüleri ve göz hizası fotoğrafları .....	187
Şekil 128. Havuzbaşı Meydanı google earth görüntüsü.....	188
Şekil 129. Havuzbaşı Meydanı'nı çevreleyen ağaçlar ve meydana giriş-çıkış yapılmasını sağlayan yaya geçitleri.....	188
Şekil 130. Havuzbaşı Meydanında bulunan çay ocağı.....	189
Şekil 131. Havuzbaşı Meydanında bulunan Atatürk Anıtı ve su ögesi.....	189
Şekil 132. Havuzbaşı Meydanının kutlama ve rekreasyon amaçlı kullanımı .....	190
Şekil 133. Kent Meydanı google earth görüntüsü.....	191
Şekil 134. Kent Meydanında bulunan otopark giriş çıkışları.....	191
Şekil 135. Kent Meydanında bulunan abide ve amfi oturma alanı .....	192
Şekil 136. Kent Meydanında bulunan ticari faaliyetler.....	193
Şekil 137. Kent Meydanından herhangi bir izi takip etmeden geçip giden insanlar.....	193
Şekil 138. Yakutiye Meydanı google earth görüntüsü .....	194
Şekil 139. Yakutiye Meydanı çevresinde bulunan toplu taşıma durakları.....	195
Şekil 140. Yakutiye Meydanına giriş-çıkış sağlayan ancak rampası bulunmayan merdivenler .....	195
Şekil 141. Meydanda bulunan açık yeşil alanlar ve oturma elemanları .....	196
Şekil 142. Kale Meydanı google earth görüntüsü .....	196
Şekil 143. Kale Meydanının çevresinde bulunan tarihi yapılar .....	197
Şekil 144. Kale Meydanında Bulunan Farklı Oturma Elemanları .....	197
Şekil 145. Kale Meydanında bulunan Saat Kulesi, Erzurum Evleri ve Kale Surları .....	198
Şekil 146. Cadde üzerinde bulunan 4 meydanda insan etkinliklerinin varlığı.....	203
Şekil 147. Havuzbaşı Meydanı hafta içi ve hafta sonu sayımları .....	203
Şekil 148. Havuzbaşı Meydanı 17 mayıs salı günü saat 10:00 .....	204
Şekil 149. Havuzbaşı Meydanı 17 mayıs salı günü saat 12:00 .....	204
Şekil 150. Havuzbaşı Meydanı 21 mayıs cumartesi günü saat 08:00 .....	204
Şekil 151. Havuzbaşı Meydanı 21 mayıs cumartesi günü saat 10:00 .....	205
Şekil 152. Havuzbaşı Meydanı 21 mayıs cumartesi günü saat 18:00 (sol) ve 15 mayıs pazar günü saat 09:00 (sağ) .....	205
Şekil 153. Kent Meydanı hafta içi ve hafta sonu sayımları.....	206
Şekil 154. Kent Meydanı 21 mayıs cumartesi günü saat 08:00 (sol) ve saat 10:00 (sağ).....	207
Şekil 155. Kent Meydanı 21 mayıs cumartesi günü saat 12:00(sol) ve saat 14:00 (sağ).....	208
Şekil 156. Kent Meydanı 21 mayıs cumartesi günü saat 16:00 (sol) ve saat 18:00 (sağ).....	208
Şekil 157. Kent Meydanı 19 mayıs sabah günü saat 08:30 (sol) – öğle saat 13:30 (sağ) .....	209

Şekil 158. Yakutiye Meydanı hafta içi ve hafta sonu sayımları.....	209
Şekil 159. Yakutiye Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 08:00 .....	210
Şekil 160. Yakutiye Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 14:00 .....	210
Şekil 161. Yakutiye Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 16:00 .....	211
Şekil 162. Yakutiye Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 10:00 .....	211
Şekil 163. Yakutiye Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 12:00 .....	212
Şekil 164. Yakutiye Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 16:00 .....	212
Şekil 165. Yakutiye Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 18:00 .....	213
Şekil 166. Kale Meydanı hafta içi ve hafta sonu yaya sayımları .....	214
Şekil 167. Kale Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 08:00.....	214
Şekil 168. Kale Meydanında bulunan çocuk oyun parkları .....	215
Şekil 169. Kale Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 12:00 (sol) ve 14:00 (sağ) .....	215
Şekil 170. Kale Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 14:00.....	216
Şekil 171. Kale Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 18:00.....	216
Şekil 172. Kale Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 08:00.....	217
Şekil 173. Kale Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 10:00.....	217
Şekil 174. Kale Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 12:00.....	218
Şekil 175. Kale Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 14:00.....	218
Şekil 176. Kale Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 16:00.....	219
Şekil 177. Meydanların kullanıcı sayısının hafta içi karşılaştırılması .....	220
Şekil 178. Meydanların kullanıcı sayısının hafta sonu karşılaştırılması .....	220
Şekil 179. Tüm meydanlarda gerçekleşen etkinlikler .....	221
Şekil 180. Havuzbaşı Meydanı kullanıcılarının meydanı tercih sebebi.....	226
Şekil 181. Havuzbaşı Meydanı ziyaret sıklığı.....	227
Şekil 182. Havuzbaşı Meydanı kullanıcı sayısı .....	227
Şekil 183. Havuzbaşı Meydanı kullanıcılarının ziyaret amacı .....	228
Şekil 184. Havuzbaşı Meydanı ulaşım biçimi .....	229
Şekil 185. Havuzbaşı Meydanı ziyaret saatleri .....	229
Şekil 186. Havuzbaşı Meydanı geçirilen vakit.....	230
Şekil 187. Havuzbaşı Meydanı kullanıcılarının meydana beraber geldiği kişiler .....	230
Şekil 188. Havuzbaşı Meydanı kullanıcılarının olumlu/olumsuz düşünceleri .....	231
Şekil 189. Kent Meydanı kullanıcılarının meydanı tercih sebebi.....	232
Şekil 190. Kent Meydanı ziyaret sıklığı.....	233
Şekil 191. Kent Meydanı Kullanıcı Sayısı .....	233
Şekil 192. Kent Meydanı kullanıcılarının ziyaret amacı .....	234

<b>Şekil 193.</b> Kent Meydanı ulaşım biçimi .....	235
<b>Şekil 194.</b> Kent Meydanı ziyaret saatleri .....	236
<b>Şekil 195.</b> Kent Meydanı geçirilen vakit .....	236
<b>Şekil 196.</b> Kent Meydanı kullanıcısının meydana beraber geldiği kişiler .....	237
<b>Şekil 197.</b> Kent Meydanı kullanıcısının olumlu/olumsuz düşünceleri.....	238
<b>Şekil 198.</b> Yakutiye Meydanı kullanıcısının meydanı tercih sebebi .....	239
<b>Şekil 199.</b> Yakutiye Meydanı ziyaret sıklığı .....	239
<b>Şekil 200.</b> Yakutiye Meydanı Kullanıcı Sayısı .....	240
<b>Şekil 201.</b> Yakutiye Meydanı geliş amacı ve tercih edilme sebebi.....	241
<b>Şekil 202.</b> Yakutiye Meydanı kullanıcısının ziyaret amacı.....	241
<b>Şekil 203.</b> Yakutiye Meydanı ulaşım biçimi .....	242
<b>Şekil 204.</b> Yakutiye Meydanı ziyaret saatleri .....	242
<b>Şekil 205.</b> Yakutiye Meydanı geçirilen vakit .....	243
<b>Şekil 206.</b> Yakutiye Meydanı kullanıcısının meydana beraber geldiği kişiler.....	243
<b>Şekil 207.</b> Yakutiye Meydanı kullanıcısının sevdiği/sevmediği faktörler .....	244
<b>Şekil 208.</b> Kale Meydanı kullanıcısının meydanı tercih sebebi .....	245
<b>Şekil 209.</b> Kale Meydanı ziyaret sıklığı .....	246
<b>Şekil 210.</b> Kale Meydanı kullanıcı sayısı .....	246
<b>Şekil 211.</b> Kale Meydanı kullanıcısının ziyaret amacı.....	247
<b>Şekil 212.</b> Kale Meydanı ulaşım biçimi .....	247
<b>Şekil 213.</b> Kale Meydanı ziyaret saatleri.....	248
<b>Şekil 214.</b> Kale Meydanı'nda geçirilen vakit .....	249
<b>Şekil 215.</b> Kale Meydanı kullanıcısının meydana beraber geldiği kişiler.....	249
<b>Şekil 216.</b> Kale Meydanı kullanıcısının olumlu/olumsuz düşünceleri.....	250

## KISALTMALAR VE SİMGELER

<b>A.P.</b>	: Adobe Photoshop
<b>Cd.</b>	: Cadde
<b>Ç.M.M.</b>	: Çifte Minareli Medrese
<b>E.B.B.</b>	: Erzurum Büyükşehir Belediyesi
<b>KUDAKA</b>	: Kuzeydoğu Anadolu Kalkınma Ajansı
<b>MİA</b>	: Merkezi İş Alanı
<b>NACTO</b>	: National Association of City Transportation Officials (Ulusal Şehir Ulaşım Yetkilileri Birliği)
<b>PPS</b>	: Project for Public Space (Kamusal Alan Projesi)
<b>SGK</b>	: Sosyal Güvenlik Kurumu
<b>SPUR</b>	: The San Francisco Bay Area Planning and Urban Research Association (San Francisco Körfez Bölgesi Planlama ve Kentsel Araştırma Derneği)

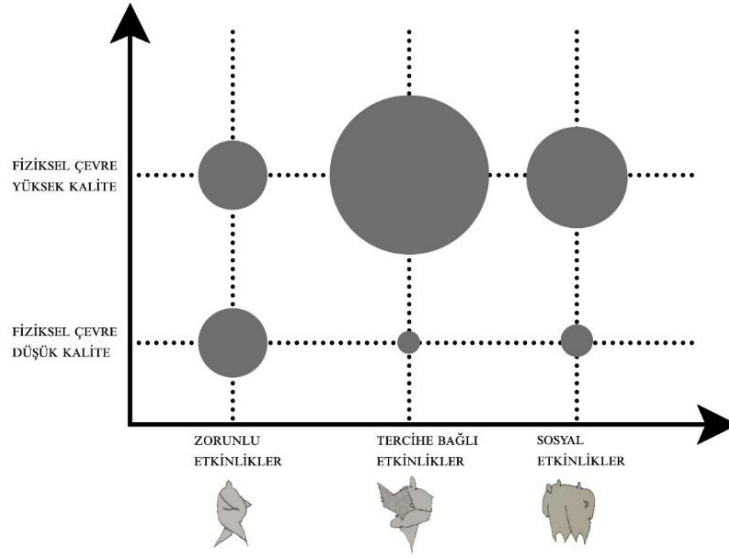
## GİRİŞ

Kent denince akla ilk olarak yapılar ve hareket halindeki otomobiller gelse de aslında kentler insanlar ile var olmaktadır. İnsanların kent ile olan deneyimleri, kentle olan ilişkileri kenti tanımlayan ve ayakta tutan unsurlardır. İnsanların kenti deneyimlemeleri için kentsel kamusal bir mekâna ve yaya olmalarına ihtiyaç vardır. Çünkü insanların kamusal mekânlara değmesi ve ilişki kurabilmesi için bu mekânlarda ancak yaya olması ve belirli bir zaman geçirmesi gerekmektedir.

Kamusal mekânın en genel tanımı “toplumun her kesimine açık olması” olarak kabul edilmektedir. Toplumun tümüne ait olan bu mekânlar her dönemde kentlinin zaman geçirdiği, sosyalleştiği ve kendini ifade edebildiği alanlar olmuştur. Kamusal mekânlar insanlar arasındaki etkileşimi artırarak kentin karakterinin ve kimliğinin oluşmasını sağlamaktadır (Belge, 2021). Kentin kimlik ve karakteri yerele yani kente özgüdür ve yerele ait olan bu özellikler kentlinin davranışlarını etkilemektedir. Kentlinin yerele özgü davranışları sosyal yaşamı ve sosyal ilişkileri belirleyerek kamusal mekânı oluşturmakta ve biçimlendirmektedir. Böylelikle yerele ait çeşitlilik mekânsal ifadeyi şekillendirmektedir. Bu etkileşim karşılıklı olarak gelişmektedir. Benzer olarak mekânsal ifade de kentlinin mekânsal davranışını, kamusal mekânı ziyaret etme zamanlarını, sıklığını ve mekânı kullanım biçimini etkilemektedir.

İnsanların kamusal mekânlarda bulunması ve zaman geçirmesi yaya olarak gerçekleşmektedir. Yayaların kamusal mekânda bulunmayı veya bulunmamayı tercih etmesi, mekânı kullanırken gerçekleştirdiği davranışlar ve mekânda geçirdiği süre tamamen mekânın yayaya sunduğu imkânlara bağlıdır (Çağlasın & Çubukçu, 2018). Bu imkânlar kamusal mekânın fiziksel özellikleri, işlevsel özellikleri, kamusallık hiyerarşisi ve tasarım özellikleri ile ilgilidir. Kamusal mekânın bu özellikleri, yayaların mekâna dair algılarını değiştirmekte, yürüme tercihini etkilemekte ve kamusal mekânda gerçekleşen yaya etkinliklerini biçimlendirmektedir. Bunu Gehl (2010) kamusal mekânda bulunan 3 farklı etkinlik alanı ile açıklamaktadır. Gehl'e (2010) göre kamusal mekânda yaya etkinlikleri için zorunlu aktiviteler, tercihe bağlı aktiviteler ve sosyal aktiviteler olmak üzere 3 farklı amaca hizmet eden etkinlik alanları bulunmaktadır. Bu yaya etkinlik alanları kamusal mekânların hangi amaçlarla kullanıldığını veya geçirilen zamanı ifade etmektedir. Zorunlu yaya etkinlikleri kamusal mekânın belirli ihtiyaçlar doğrultusunda kullanıldığını ancak kamusal mekânda zaman geçirmeye katkısının görece fazla olmadığını belirtirken; tercihe bağlı ve sosyal yaya etkinlik alanlarının kamusal mekânda geçirilen zamanı artırdığını ve yayanın kamusal mekânda

sosyalleştiğini, kentli olma deneyimini yaşadığını ve dolayısıyla kamusal mekânın yaşanabilir olduğunu ifade etmektedir.



**Şekil 1.** Kamusal mekân kalitesi ile yaya etkinlikleri arasındaki bağlantının grafiği (Gehl, 2010)

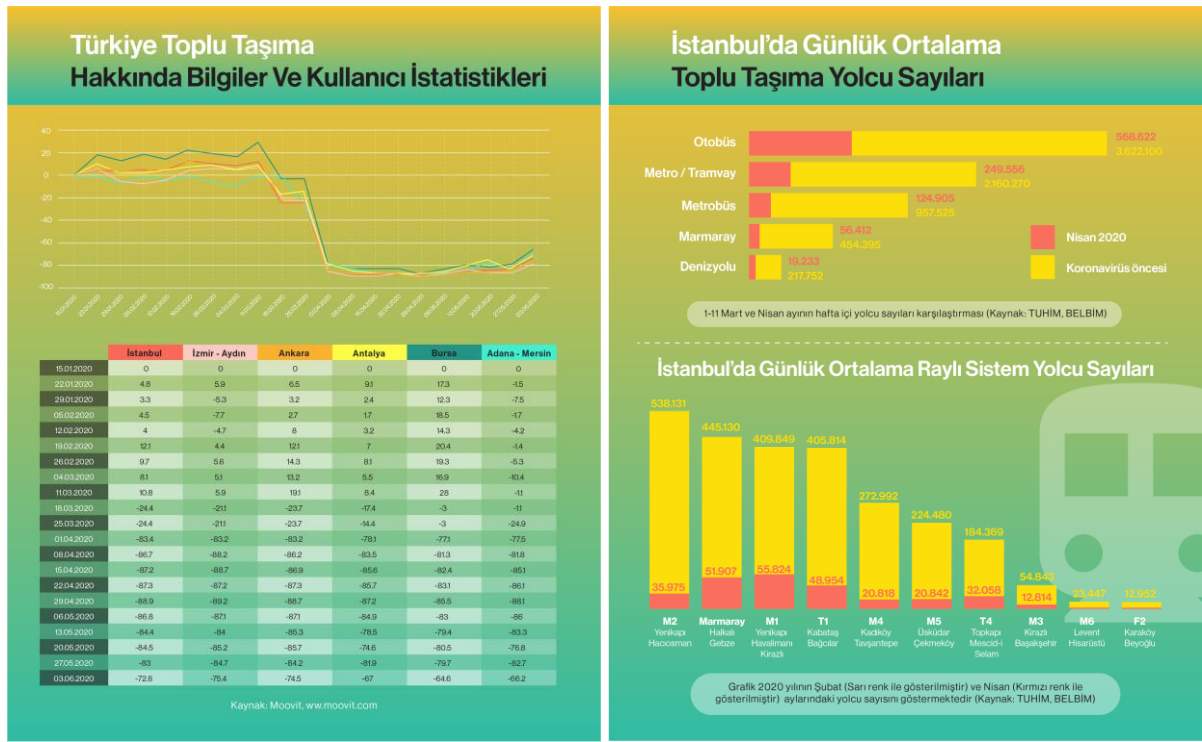
Gehl (2010) kamusal mekânın mekânsal kalitesi ile yukarıda bahsi geçen yaya etkinliklerini ilişkilendirmiştir. Kamusal mekânda mekânsal kalite arttıkça kamusal mekânda zaman geçirme olasılığını artıran ve tercihe bağlı gerçekleşen etkinliklerin sayısının da arttığı grafikten görülmektedir. Mekân kalitesi kamusal mekânın işlevsel, estetik, ekonomik, kimlik, tarihsel, doğallık, adalet, aktivite, erişim, imaj vb. birçok özelliği ile ilişkilendirilebilmektedir (İnceoğlu & Aytuğ, 2009). Kamusal mekân kalite parametreleri çeşitlense bile mekânın kalitesi toplumda benzer bir algı yaratmakta ve kamusal mekânda geçirilen süreyi, gerçekleştirilen etkinlikleri, kentlerdeki yaşanabilirliği ve insanların yaşam kalitesini etkilemektedir.

Yüz yıl öncesinde insanların kentsel kamusal mekânda yaya olarak serbestçe dolaştıklarını görmek mümkündür. Ancak araçların kentsel mekânları işgaliyle yayaaların önce bina cephelerine daha sonra ise daralan kaldırımlara sıkıştığını görmekteyiz. Geçmişte, 2. Dünya savaşından sonra dünya genelinde yaşanan ekonomik genişleme ve özellikle 1970'li yılların ortalarında yaşanan araç üretimindeki ciddi artış özel araç sahipliğinin artmasına sebep olmuştur (Anonim, 2022t). Son 50 yıllık bir süre içerisinde dünya genelinde özel araç kullanımı ve dolayısıyla özel araç kullanımı ihtiyacına bağlı olarak karayolu ağının da genişlemiş olduğu görülmektedir. Genişleyen karayolu ağı ile kentlerin gelişme modeli de değişmiştir. Artan araç sahipliğinin etkisiyle merkez ve çeper arasındaki yolculuk süreleri azalmış ve kent çeperlerinde yeni kentsel mekânlar oluşmuştur. Bunun sonucunda kentler düzensiz biçimde saçaklanarak çeperlere doğru yayılmıştır. Bu olgu kentsel yayılma olarak kavramsallaştırılmıştır (Hayrulloğlu, Aliefendioğlu Tanrıvermiş, & Tanrıvermiş, 2021).

Kentsel yayılma olgusu ile kentlerin temel taşı olan konut alanları kent çeperlerine doğru gelişmeye başlamıştır. Kent çeperinde oluşan ve banliyö olarak adlandırılan hem düşük yoğunluklu hem de dağınık gelişen bu konut alanları kent merkezlerinin boşalmasına sebep olmuştur. Banliyölerin gelişmesiyle, işlevsel çeşitliliği aynı anda içinde barındıran ve işlevlerin birbirine yakınlığı dolayısıyla kentlerin en yürünebilir alanları olan kent merkezleri çöküntü alanlarına dönüşmüştür.

Ayrıca banliyöler gibi tek tipleşmiş konut alanlarının gelişmesi kentsel ayrışmaya ve bunun fiziksel olarak yansıması olan mekânsal ayrışmaya sebep olmuştur. Mekânsal ayrışma, farklı kültürel, ekonomik ve sosyal özelliklere sahip insanların farklı fiziksel özelliklere ve kimliklere sahip mesken alanlarında mekânsal olarak kümelenmelerine sebep olmaktadır. Örneğin, refah düzeyi yüksek insanların araç sahipliliğinin artması, çöküntü hale gelmiş kent merkezindeki küçük ve konforsuz konut alanlarından kaçıp kent çeperinde daha büyük, sakin ve güvenli konut sitelerine taşınması yeni sosyal sınıfları ve yeni yaşam tarzlarını ortaya çıkarmıştır. Tüm bunlar; kent içi çöküntü alanlarında yaşamak zorunda kalan yoksul kesimin sağlıksız fiziksel çevrelerde yaşamak zorunda kalması, kent merkezlerinin köhneleşmesiyle bu bölgelerde artan suç oranları, dışlanmış olmanın verdiği marjinal gruplaşmalar ve kent içerisinde “tehlikeli bölgelerin” oluşması, kentlerde güvenliğin azalmasına sebep olmuştur. Bu bölgelerde güvenliğin azalması ile yürüme eylemi tehlikeli görülmüş ve ağırlıklı olarak ulaşımda özel araç kullanımı tercih edilir bir hale gelmiştir.

Son yıllarda ise dünya genelinde yaşanan **Covid-19 Salgını** da kentler için bireysel araç kullanımını teşvik eden olumsuz bir dönem olmuştur. Covid-19 salgını boyunca, insanlar arasında sosyal mesafenin sağlanması amacıyla kentsel kamusal açık alanların büyüklüklerinde ve kullanımlarında değişiklikler yaşanmıştır. Özellikle salgın süreci boyunca ortaya çıkan risk ve önlemler kamusal mekânda güvenlik algısında değişikliklere sebep olmuştur (Belge, 2021). Pandemi öncesi kamusal mekânlardaki güvenlik algısı geceleri aydınlatmanın yüksek olması, konfor ile ilgili olan olumsuz fiziksel koşulların giderilmesi (gölge, güneş, yağmur, rüzgâr vb.) ve taşıt trafiğinden ayrılmış alanların yaratılması gibi faktörlere bağlıyken; pandemi sonrasında güvenlik algısı yeni boyutlar kazanmıştır. İnsanlar kamusal mekânlarda hem sosyal mesafeye hem de hijyen koşullarına dikkat ederek kendilerini sağlık açısından güvende hissedebilecekleri alanlarda vakit geçirmişlerdir.



**Şekil 2.** Toplu taşıma kullanımının azaldığını gösteren istatistikler (Demir, 2020) ve (Turgut, 2020)

Kentsel kamusal mekânlarda sosyal yaşamın devamlılığı için güvenlik kavramı her zaman önemli olmuştur. Covid-19 pandemisi sonrasında ise bu mekânlarda sağlık açısından güvenlik sağlanmak istenmiştir. Bu süreçte, insanlar arasındaki sosyal mesafeyi korumak amacıyla bireysel ulaşım modlarına yönelim başlamıştır. Yürünebilir olmayan her mesafede bisiklet veya özel otomobil kullanımı gibi bireysel ulaşım biçimlerine yönelim gözlemlenmiştir. Özetle, salgın sürecinde insanlar yolculuklarını bireysel türlere yöneltmiş ve toplu taşıma araçlarının kullanımı azalmıştır (Şekil 2). Bu durum geçmişte yaşanan ve kamusal mekânlarda rahatça yürümeyi engelleyen birçok problemin tekrarı niteliğindedir.

Günümüzde, sağlık açısından sadece salgın dönemleri değil aynı zamanda araç trafiğinin de sebep olduğu sağlık problemlerinin de kritik noktada olduğu görülmektedir. Dünya sağlık örgütünün 2015 yılında paylaştığı verilere göre küresel ölçekte ölümlere sebep olan hastalık dışı tek tehdit trafik kazalarıdır. Trafik kazaları, küresel ölçekte yaygın bir durumdur ve bunun sebebi dünya genelinde azaltılması hedeflenen araç bağımlılık oranlarına henüz ulaşamamış olmasıdır. Ayrıca yoğun araç trafiği hava kirliliğine sebep olarak dolaylı yollardan da insan sağlığını tehdit etmektedir. Hava kirliliği solunum sistemini, kardiyovasküler ve nörolojik fonksiyonları olumsuz etkilemektedir. Araç kullanımına bağlı olarak hareketsizliğin sebep olduğu obezite ve kalp damar hastalıkları, tip 2 diyabet, kardiyovasküler hastalık gibi problemler de yine araç kullanımının dolaylı olarak insan sağlığına olan olumsuz etkileridir ( Can, Arslan, & Ersöz, 2014).

Son zamanlarda dünya genelinde “araç odaklı” ve “araç bağımlı” kentsel büyüme politikalarının benimsendiği görülmektedir. Kentsel mekân ulaşım ihtiyaçlarına göre biçimlenmektedir. Kentlerde artan araç sahipliliği ile özel araç kullanımına yönelik ulaşım ihtiyaçları giderilmekte ve daha fazla otoyol inşa edilmektedir. Bu nedenle otomobilin hâkim olduğu ulaşım sistemleri ortaya çıkmaktadır (Karaca, 2010). Bu durum ise kent içerisinde araç hareketliliğinin artması, kentin farklı ve uzak bölgelerinde günlük işlerin halledilmesi zorunluluğunu getirmiştir. Yani insanlar evden işe veya okula giderken, eğlence ve alışveriş ihtiyaçlarını gidermek isterken, ulaşım probleminden ve trafik sıkışıklığından bağımsız olarak bu işlerini halledemez hale gelmiştir. Kısaca günümüzde park problemleri, trafik sıkışıklığı, dar sokaklar ve yayalar için yetersiz caddelerin hepsi “araç merkezli ulaşım” biçiminden ve buna bağlı olarak fiziksel çevrenin değişmesinden kaynaklanmaktadır. Kentlerde mevcutta bulunan problemleri çözmek için yapılan birçok hamlenin aslında daha fazla probleme yol açtığı görülmektedir. Örneğin kentlerde trafik sıkışıklığını ve artan araç sayısının yarattığı problemleri çözmek için kent yönetimlerinin mevcut altyapıyı genişleterek daha geniş ve şerit sayısı fazla olan otoyollar inşa etmesi aslında araç sahipliliğini özendirerek trafik sıkışıklığını daha fazla tetiklemektedir.

Bugün artık ulaşım teknik bir sorun olmaktan çıkıp toplumsal ve mekânsal bir problem haline dönüşmüştür (Eşki Uğuz & Yılmaz, 2021). Araç bağımlı ulaşım biçiminin oluşturduğu mekânsal problemler ise; çevre-hava-gürültü-su kirliliği, kentsel yayılma, ekosistem tahribatı ve küresel iklim değişikliği olarak sıralanabilmektedir. Bu problemler sadece kentsel veya mekânsal ölçekte kalmayıp birçok toplumsal ve sosyal sorunu da beraberinde getirmektedir. Bu toplumsal ve sosyal problemler; trafik kazaları, trafikte geçirilen zamanın artması, yaşam kalitesinin azalması, kentsel yayılma sonucu ortaya çıkan izole bölgeler, kamusal güvenliğin azalması, dezavantajlı grupların ulaşım hizmetlerine erişememesi, araç sahibi olmayan kişilerin ulaşımında karşılaştığı zorluklar ve dolayısıyla sosyal adaletin sağlanamaması olarak sıralanabilmektedir (Eşki Uğuz & Yılmaz, 2021). Bu sorunları çözmek veya hafifletebilmek için hem kent planlama hem de ulaşım konusunda artık araç odaklı değil insan odaklı çalışmaların yürütülmesi gerektiği görülmektedir.

Bahsedilen bütün bu problemleri azaltmak, kentsel çevreye bağlı oluşan yürüme eylemini teşvik etmek ve insan sağlığını korumak amacıyla kent planlamada; kompakt kent, akıllı büyüme, yürünebilir şehirler, dirençli/dayanıklı kent, yaşanılabilir kent gibi yeni kentsel yaklaşımlar tartışılmaktadır. Bu yaklaşımların ortak olarak; kentsel kamusal mekânda işlevsel çeşitlilik ile karma arazi kullanımı sağlamak, kentsel saçaklanma yerine kompakt büyüme modelini benimsemek, yaya ulaşımı ve toplu taşıma gibi çevreci ulaşım altyapısını geliştirmek

gibi konuları ele aldığı görülmektedir. Bu yaklaşımların en önemli ortak ilkelerinden biri **“yaya odaklı tasarımıdır”** (Hamamcıoğlu & Akın, 2015). Hem ulaştırma hem de kent planlama alanlarında “yaya odaklı tasarımı” konusunda “yaya”, “yaya erişimi” ve “yürünebilirlik” başlıkları önemli ve güncel kavramlardır. Yaya odaklı kentsel tasarımı yaklaşımında öncelik yayalara ve yayalara ait alanlara verilmektedir. Bu yaklaşımda yayayı araç trafiğinden ayıran, yürünebilir mesafelerde yürümeye teşvik eden, yayanın sadece zorunlu ihtiyaçlarını karşılamak için değil aynı zamanda sosyalleşmek ve vakit geçirmek için de kamusal mekânı kullanmasını sağlayan birçok hedefi vardır. Böylece yaya kentsel kamusal mekânda bulunacak ve kamusal yaşama dâhil olacaktır. Bu yaklaşımın diğer bir hedefi ise yaya erişim ağlarının farklı ulaşım modlarıyla (tramvay, bisiklet, otobüs vb.) bütünleşmesidir. Böylece yaya uzak mesafelere ulaşmak istediğinde kendi güzergâhı üzerinde rahatça erişebileceği ve kullanabileceği birçok ulaşım modu olacaktır. Bu da yayanın kamusal mekânı kullanım tercihlerini olumlu yönde etkileyecektir.

Yaya odaklı kentsel tasarımı yaklaşımlar, Covid-19 salgını döneminde daha fazla önem kazanmıştır. Salgın döneminde sosyal mesafe korunurken insanlar doğal olarak toplu ortamlardan uzak durmuştur. Bu süreçte toplu taşıma araçlarının kullanımına sınırlama getirilirken insanların günlük ihtiyaçlarını yürüyerek gidermesi önerilmiştir. Tam da bu esnada **“yürünebilir şehirler”** olgusu önem kazanmıştır. şehirler kendilerine “yürünebilir olma” ve dolayısıyla “yaşanabilir olma” hedefi koymuştur. Bu şehirlerden biri de Melbourne kentidir. Melbourne kenti için belirlenen hedefe göre her mahalle 800 metre yani 20 dakikalık yürüme mesafesinde ihtiyaç duyduğu tüm birimlere ulaşabilecektir. Bu hedefi gerçekteşirmek için; aktif ulaşımı için yayalar ve bisikletliler için güvenli, erişilebilir ve iyi bağlantılara sağlamak, yüksek kaliteli kamusal mekân ve açık alanlar sunmak, yerel yaşamı destekleyen hizmetler ve destinasyonlar sağlamak, insanları kentsel hizmetlere bağlayan toplu taşıma erişimini kolaylaştırmak, yerel hizmetleri ve ulaşımı uygulanabilir kılan yoğunluklarda konut/nüfus sağlamak ve gelişen yerel ekonomileri desteklemek gibi stratejiler geliştirilmiştir (The State of Victoria Department of Environment, Land, Water and Planning, 2019).

Yürünebilir şehirlerin en temel amacı insanları yürümeye teşvik etmektir. Yürümek insanların günlük ihtiyaçlarını karşılarken, işe, okula veya parklara giderken, varış noktalarına ulaşmak isterken ya da uzun mesafeli bir yolculuk için toplu taşıma duraklarına giderken kullandığı bir ulaşım biçimidir. Yürümek aslında direkt olarak insan sağlığına faydalıyken temiz bir ulaşım biçimi olması yönüyle de çevresel öneme sahiptir. Yürünebilir bir çevre araç bağımlılığının azalmasını sağlayarak kontrolsüz kentsel yayılmanın, dolayısıyla altyapı maliyetlerinin, enerji tüketiminin ve çevresel kirliliğin önüne geçilmesini sağlamaktadır. Ama

yürünebilirliğin en önemli faydalarının toplumsal ve sosyal açıdan olduğu söylenebilir. Çünkü yaya kamusal mekânı, günlük rutin işlerinde, sosyal, kültürel ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kullanmaktadır. Bazen bu kullanım biçimi zorunlu ihtiyaçların giderilmesi amacıyla gerçekleşirken bazen tercihe bağlı veya sosyalleşmek amacıyla gerçekleşebilmektedir. Ancak amaç ne olursa olsun yayanın, yaya hareketliliğinin ve yürünebilirliğin var olması potansiyel birçok sosyal ve toplumsal olayın gerçekleşmesine olanak sağlamaktadır.

Yürünebilirlik, yaya konforu ve güvenliği sağlayarak, insanları makul bir zaman ve çaba içinde birbirine bağlayarak, ağ boyunca yolculuk esnasında görsel ilgi sunarak, yapılı çevrenin yürümeyi destekleme ve teşvik etme derecesidir (Southworth, 2005). Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere yürünebilirlik yapılı çevrenin fiziksel özelliklerine ve algısal yani kentsel tasarım özelliklerine bağlıdır. Bu nitelikler yayaların algısını ve yürüme tercihini etkileyerek kamusal mekâna olan yürüme talebini belirlemektedir. Yürünebilirlik kentsel kamusal mekânın fiziksel ve algısal özelliklerinden etkilenirken; aynı zamanda kamusal mekânları yaşanabilirlik, canlılık, güvenlik, adalet, aidiyet ve kimlik gibi birçok açıdan etkilemekte ve kente toplumsal ve sosyal açıdan faydalar sağlamaktadır.

Yürünebilirlik kentlinin kent yaşamına dâhil olmasını sağlarken aynı zamanda canlılığı ve çeşitliliği yüksek kamusal mekânların oluşmasına zemin hazırlamaktadır. Yürünebilir bir kamusal mekânın canlı ve dinamik olduğu, toplumsal etkileşime aracılık ederek toplumsal ve kamusal yaşamı güçlendirdiği ve toplumun her kesimini temsil ettiği söylenebilmektedir (Akkar Ercan & Belge, 2017). Ayrıca yürünebilirlik, toplumun tümüne açık olduğu için sınıfsal ayrışma yaratmayan, toplumsal açıdan adil bir ulaşım aracıdır (Forsyth & Southworth, 2008). Bu yönüyle yürünebilirliğin sosyal adaleti sağlamak ve toplumsal ayrışmayı gidermek gibi kamusal faydasının olduğu da görülmektedir.

Yürünebilirlik kamusal mekânda yaya-araç dengesini oluşturarak sadece araçların değil aynı zamanda yayaların da kendine ait alanlarının olmasını sağlamaktadır. Böylece yayanın kamusal mekânda var olmasını, suç oranlarının azalmasını ve kamusal güven ortamı oluşmasını sağlamaktadır. Kamusal mekânda güven kavramı “algılanan” ve “fiili güvenlik” olarak ikiye ayrılmaktadır (Akkar Ercan & Belge, 2017). Araç ve yaya trafiğinin birbirinden ayrılması, hız kasislerinin yerleştirilmesi, yaya geçitlerinin oluşturulması ve yükseltilmesi fiili güvenliğin sağlanmasına örnektir (Lambert, 2005; Southworth, 2005). Algılanan güvenlik ise doğal gözetleme (eyes-on-the-street) denen ve aslında kamusal mekânda insan faaliyetlerinin varlığına işaret eden güvenlik kriteridir. Yani kamusal mekânda yayanın ve yaya hareketlerinin dolayısıyla yürünebilirliğin varlığı güven ortamının oluşmasını sağlamaktadır.

İnsan ölçeğinin yürünebilirlik ile yürünebilirliğin ise insan ölçeğiyle karşılıklı olarak ilişkisi vardır. Yürünebilirlik kamusal mekânda yayaların var olmasını ve yaya faaliyetlerinin gerçekleşmesini sağlayarak kamusal mekânın insan ölçeğinde olmasını sağlamaktadır. İnsan ölçeğinde olan bir mekân bireyde benlik ve dolayısıyla aidiyet duygusunu geliştirmektedir. Aidiyet duygusu ise mekândaki güven duygusunun artmasına, yabancılaşma ve suç eğiliminin azalmasına yardımcı olmaktadır (Akbarishahabi, 2022). Dolayısıyla yürünebilirlik mekânsal aidiyeti güçlendirirken mekânsal ayrışmanın ve suç oranlarının azalmasını sağlamaktadır. Buradan hem insan varlığının hem de aidiyet duygusunun yürünebilirlik ve güven duygusuyla ilgisi olduğu da anlaşılmaktadır.

Yürünebilirlik kamusal mekânın yaşanabilir olmasıyla ve kentlinin yaşam kalitesinin artmasıyla da ilgidir. Çünkü yürünebilirlik kamusal mekânların erişilebilir, herkes tarafından eşit biçimde kullanılabilir, çeşitli, zengin ve canlı olmasını sağlamaktadır. Böylece kamusal mekânlar ve dolayısıyla kentler daha yaşanabilir hale gelmektedir. Bu bağlamda, yürünebilirlik kentlerin yaşanabilirliği açısından kent ölçeğinde; kaldırımlarda rahatça yürüyebilmek açısından sokak ölçeğinde önemlidir. Yani yürünebilirlik aslında kentler için en alt ölçekten en üst ölçeye kadar büyük bir öneme sahiptir.

Yayaların kullanmadığı bir kent araçların işgali altındadır. Böyle bir durumda kentlileşmeden, yayadan ve hatta insanların varlığından söz etmek mümkün değildir. Yayaların rahatça yürüyemediği, etkinliklere dâhil olmadığı, sosyalleşemediği ve kentlileşme deneyimini yaşayamadığı bir kentte sadece toplumsal ve sosyal hayatın değil aynı zamanda kentlerin fiziksel ve mekânsal yapısının da bozulabileceği, sürdürülebilirliğinin devam edemeyeceği görülmektedir. Bu sebeple “insan odaklı” çalışmaların ve dolayısıyla “yürünebilirlik” konusunun araştırılması büyük bir öneme sahiptir. Kentlerde geçmişten bu yana süregelen ve araç bağımlı ulaşım yaklaşımlardan kaynaklanan bu problemlerin çözülebilmesi için kentlerde yürünebilirliği arttıracak politikalar geliştirmek gereklidir. Bu politikalar geliştirilmeden önce kentlerin detaylı bir şekilde analizlerinin ve sorun tespitlerinin yapılması ve mevcut durumun net bir şekilde ortaya konulması gerekmektedir.

### **Problem Tanımı ve Çalışmanın Önemi**

Kentsel kamusal mekânlar, geçmişten bu yana kullanım biçimi ve yoğunluğu değişiyor olmasına rağmen yayalara ait alanlar olmuştur. Ancak günümüzde özellikle araçlar için ayrılmış geniş yollar ve otopark alanları, yayanın kullanması gereken yerleri işgal etmiş durumdadır. Yayalara ait olan bu alanları araçların kullanması sonucunda araç bağımlı kentlerin geliştiği görülmekte ve dolayısıyla kentlerin yürünebilirliği giderek azalmaktadır. Böyle bir durumda kamusal mekânda yayanın varlığından söz etmek çok zordur.

Kamusal mekânların en önemli özelliği yayaların bu alanlarda özgürce yürüyebilmesi ve kullanabilmesidir. Yürümek bir ulaşım biçimidir ancak bunun ötesinde yürüyüş hangi amaçla olursa olsun pek çok etkinlik için potansiyel bir başlangıç ve yaya etkinliğinin ayrılmaz bir parçasıdır. Bu sebeple özellikle kamusal mekânların yürünebilir olması önemli bir olgudur. Eğer kamusal mekân yayaya bu temel hizmeti sunmazsa yürünemeyen ve dolayısıyla yayaların tercih etmediği işlevsiz mekânlara dönüşecektir. Yayaların kamusal mekânları tercih etmesi ve rahatça kullanabilmesi için kamusal mekânların yürünebilir fiziksel çevre özelliklerine sahip olması gerekmektedir.

Geçmişte başlayan ve hala günümüzde devam eden kamusal mekânların giderek yürünebilirlikten uzaklaşması problemi, tercih edilebilirliklerini etkilemekte ve beraberinde birçok sosyal, kültürel, çevresel ve ekonomik problemi de getirmektedir. Bu problemlere çözümler üretebilmek, kentlerde yayanın kendisine ait olan alanı tekrardan kullanabilmesini ve yürümeyi bir ulaşım biçimi olarak tercih etmesini sağlamak için; yürünebilirliğin kentsel kamusal mekânlarda araştırılması ve bu araştırmanın ulusal ve uluslararası alan yazında tartışılması gerekmektedir.

Bu bağlamda, hazırlanan tez çalışmasının alanına yenilik ve özgünlük katması, ülkemizde bu alanda daha önceden hazırlanmış olan tezlerin düzeylerinin tespit edilebilmesi ve kısıtlılıklarının belirlenebilmesi için alandaki mevcut tezler incelenmiştir.

**Tablo 1.** 2006-2020 Yılları Arasında Hazırlanan “Yürünebilirlik” ve “Yaya Hareketleri” Konulu Ulusal Tezlerin Çalışma Ölçeklerinin İncelenmesi

TEZİN İSMİ	YIL	ANABİLİM DALI				TEZ		ÖLÇEK	
		ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA	MİMARLIK	PEYZAJ MİMARLIĞI	KENTSEL TASARIM	DOKTORA	YÜKSEK LİSANS	ALAN-MEYDAN	CADDE
1- (ÖZER, 2006)	2006				✓		✓	✓	
2- (YAZICIOĞLU HALU, 2010)	2010		✓			✓			✓
3- (ÖZER, 2014)	2014	✓				✓		✓	
4-(KÜRKÇÜOĞLU, 2015)	2015	✓				✓		✓	
5-(AHMETREİSOĞLU, 2017)	2017	✓					✓	✓	
6- (ERTUĞRUL, 2019)	2019		✓				✓		✓
7- (AKÇAM, 2019)	2019			✓			✓	✓	
8- (KAYHAN, 2019)	2019				✓		✓	✓	
9- (KARADAL, 2020)	2020		✓				✓	✓	
9 TEZ ÇALIŞMASI		3	3	1	2	3	6	7	2

2006 ve 2020 yılları arasında incelenen “yürünebilirlik” ve “yaya hareketleri” konulu ulusal tezlerin 3 tanesi doktora tezi 6 tanesi ise yüksek lisans tezidir. Bu tezler şehircilik, mimarlık ve peyzaj mimarlığı gibi farklı disiplinlerde çalışılmıştır. Hazırlanan bu tezlerin örneklem alanları incelendiğinde; genel olarak tezlerin çalışma alanları meydan, tarihi merkez, eski çarşı, alt merkez, MİA (merkezi iş alanı) ve park gibi alan ölçeğinde yürütülen çalışmalardır. Cadde ölçeğinde çalışma yürüten tez sayısı iki tanedir (tablo 1).

Hazırlanan bu tezlerin örneklem alanlarının seçim gerekçeleri;

- Özer’in (2006) çalışmasında örneklem alanı olarak, canlılığını yitirmiş ama hala eski merkez olma özelliğini koruyan tarihi galata bölgesi seçilmiştir. Yazar alanın çevresinde işlek ve canlı mekânlar bulunmasına rağmen Galata’nın bu mekânlar ile bağlantı kurmadığını öne sürmüş ve bu sebeple Galata’nın kullanım düzeyinin düşük olmasının sebeplerini araştırmıştır.
- Yazıcıoğlu Halu’nun (2010) çalışmasında örneklem alanı olarak, rekreasyon ve sosyalleşme merkezi olan Bağdat Caddesi seçilmiştir. Bağdat caddesi ve çevresi, ulaşım açısından bağlayıcı özelliğe sahip olduğu, halk tarafından yoğun sosyalleşme mekânı olarak kullanıldığı, caddedeki en önemli aktivitenin yürüyüş yapmak olduğu ve cadde ile yakın çevresinde yaşayanların yürüme mesafesinde çok çeşitli aktivitelere ulaştığı bir alan olduğu gerekçeleriyle yazar tarafından çalışma alanı olarak seçilmiştir.
- Özer’in (2014) çalışmasında örneklem alanı olarak, İstanbul’da bulunan 3 farklı alt merkez niteliği olan alan seçilmiştir. Yazar bu alanları seçerken, sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyi, arazi kullanımı, kullanıcı profili, şehirle günlük ilişkiler, ulaşım olanakları ve denizle kurulan ilişkiler gibi özelliklerin benzerlik göstermesine dikkat etmiştir.
- Kürkçüoğlu’nun (2015) tez çalışmasında örneklem alanı olarak, İstanbul’da bulunan 1. derece merkezi iş alanı olan 4 kent dokusu ve kent için önemli olan 2 meydan seçilmiştir. Kent dokuları seçilirken, gündelik hayatta yaya kullanımının yoğun olduğu ve konut dışı işlevlerin ağırlıklı olduğu ticari bölgelere ağırlık verilmiştir. Meydanların seçiminde ise geometrisi ve biçim özelliklerine dikkat edilmiştir.
- Ahmetreisoglu’nun (2017) tez çalışmasında örneklem alanı olarak, Bakırköy Merkez Bölgesi seçilmiştir. Yazar alanı seçerken, alanda ticari fonksiyonların ön planda olması ve yoğun bir şekilde kullanılan ana aksların bulunmasına ve bu aksların yürünebilirlik değerlendirmelerine imkân sağlamasına dikkat etmiştir.

- Ertuğrul'un (2019) tez çalışmasında örneklem alanı olarak, moda ve bahariye aksları seçilmiştir. Bu aksların seçiminde mekânsal biçimleniş, fonksiyon farklılıkları, mekânın kullanımı gibi kriterler göz önünde bulundurulmuştur.
- Akçam'ın (2019) tez çalışmasında örneklem alanı olarak, kent merkezi içinde birbirine yakın olan iki park seçilmiştir. Bu parklar merkez ilçede bulunan 22 mahallenin merkezinde erişilebilirlik mesafesi ve süresi göz önünde bulundurularak seçilmiştir.
- Kayhan'ın (2019) tez çalışmasında örneklem alanı olarak, İtalya'nın başkenti Roma'nın tarihi çekirdeğinde bulunan Trastevere Bölgesi seçilmiştir. Yazar alanı yaya dostu olan, mimarisi, kimliği ve kültürel dokusu korunarak ilgi gören bir "yer" olması dolayısıyla seçmiştir.
- Karadal'ın (2020) tez çalışmasında örneklem alanı olarak, Bursa Cumhuriyet Caddesi ve çevresi seçilmiştir. Yazar yürünebilirlik parametrelerinin yayalaştırılmış bir alanda daha rahat ölçülmesini gerekçe sunarak yayalaştırılmış olan Cumhuriyet Caddesi ve çevresini seçmiştir.

Hazırlanan bu tezlerin örneklem alanlarının seçim gerekçeleri incelendiğinde; genel olarak çalışılan kentlerin merkezinde bulunan, konut dokusunun ticaret alanlarına göre daha az olduğu, bazen tarihi çekirdekler bazen ise yeni kent merkezleri çalışılmıştır. Bu alanların seçim sebebinin, eski kent merkezlerinin daha kamusal olmasından; yeni kent merkezlerinin ise ticari işlevlerin daha çeşitli ve sayıca fazla olmasından kaynaklandığı görülmüştür. Örneğin, konut alanları mevcutta yaya yolları ile çevrelenmiştir ve araç trafiği kent merkezlerine görece daha azdır. Kullanıcı profili ise genel olarak bu konut alanlarında oturan sakinlerdir. Kent merkezlerinin kullanıcı profili çeşitlenmektedir. Kent merkezi, sakinlere ek olarak çalışan ve ziyaretçi profilindeki kişilere de hizmet etmektedir. Bu sebeple kullanım yoğunluğu fazladır. Kentin diğer bölgelerine göre daha fazla kentli tarafından kullanılan kent merkezleri kentleşme deneyiminin, sosyalleşmenin, toplumsal olarak bütünleşmenin en çok yaşandığı alanlardır. Buradan anlaşıldığı üzere tarihi çekirdekler, kamusal mekânlar, ticaret alanları ve işlevsel çeşitliliğe sahip alanlar yaya hareketlerinin incelenmesinde ve yürünebilirliğin ölçülmesinde en uygun alanlardır. Çünkü bu alanlar çeşitli profilde yayanın en fazla kullandığı ve en rahat gözlemlenip analiz yapılabileceği mekânlardır.

**Tablo 2.** 2006-2020 Yılları Arasında Hazırlanan “Yürünebilirlik” ve “Yaya Hareketleri” Konulu Ulusal Tezlerin Amaçlarının İncelenmesi

TEZ NUMARASI	TEZ		AMAÇ							
	DOKTORA	YÜKSEK LİSANS	MEKÂN FİZİKSEL ÖZELLİKLERİ VE YAYA HAREKETLERİ ARASINDAKİ İLİŞKİYİ TANIMLAMAK	KULLANICI ALGISI VE YAYA HAREKET ARASINDAKİ İLİŞKİYİ TANIMLAMAK	KAMUSAL MEKÂNIN MEKÂNSAL KARAKTERİNİ YÜRÜNEBİLİRLİK BAĞLAMINDA İRDELEMEK	KENTSEL MEKÂNIN UYARICI ETKENLERİNİN YAYA HAREKETLERİNE ETKİSİNİ İRDELEMEK	YÜRÜNEBİLİRLİĞİ GELİŞTİRMEK İÇİN MEKÂNSAL STRATEJİ VE ÖNERİLER GELİŞTİRMEK	SOSYO-DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER İLE YÜRÜNEBİLİRLİK İLİŞKİSİNİ ÖLÇMEK	YÜRÜNEBİLİRLİK PARAMETRELERİNİ BELİRLEMEK	YAŞANABİLİRLİK İLE YÜRÜNEBİLİRLİK ARASINDAKİ İLİŞKİYİ AÇIKLAMAK
1- (ÖZER, 2006)		✓	✓							
2- (YAZICIOĞLU HALU, 2010)	✓		✓	✓	✓					
3- (ÖZER, 2014)	✓		✓	✓						
4-(KÜRKÇÜOĞLU, 2015)	✓			✓		✓				
5- (AHMETREİSOĞLU, 2017)		✓					✓			
6- (ERTUĞRUL, 2019)		✓	✓							
7- (AKÇAM, 2019)		✓	✓					✓		
8- (KAYHAN, 2019)		✓		✓						
9- (KARADAL, 2020)		✓							✓	✓
9 TEZ ÇALIŞMASI	3	6	5	4	1	1	1	1	1	1

2006 ve 2020 yılları arasında incelenen “yürünebilirlik” ve “yaya hareketleri” konulu hazırlanan ulusal tez çalışmalarının amaçları incelendiğinde; genel olarak yazarların kentsel mekân üzerinde yaya hareketlerini incelediği görülmüştür (Tablo 2). Şehircilik ve kentsel tasarım disiplinlerinde yazılandan bu tezlerde, kentsel mekânın fiziksel özellikleri, kentsel mekânda bulunan uyarıcılar ve kentsel mekânda kullanıcı algısı ile yaya hareketleri arasındaki ilişki açıklanmaya çalışılmıştır. Mimarlık ve peyzaj mimarlığı disiplinlerinde yazılandan tezlerin ise mekân ile yaya hareketleri arasındaki ilişkiyi kurmanın dışında “yürünebilirlik parametreleri geliştirmeyi”, yaptığı çalışmalar üzerinden yürünebilirliğin gelişmesi için “mekânsal stratejiler önermeyi” ve “yaşanabilirlik veya kişilerin sosyodemografik özellikleri ile yürünebilirlik arasındaki ilişkiyi kurmayı” amaçlayan çalışmalar olduğu da görülmektedir (Tablo 2).

Yürünebilirlik alanında hazırlanan ulusal tez çalışmalarında aşağıdaki sınırlılıkların ortaya çıktığı görülmektedir:

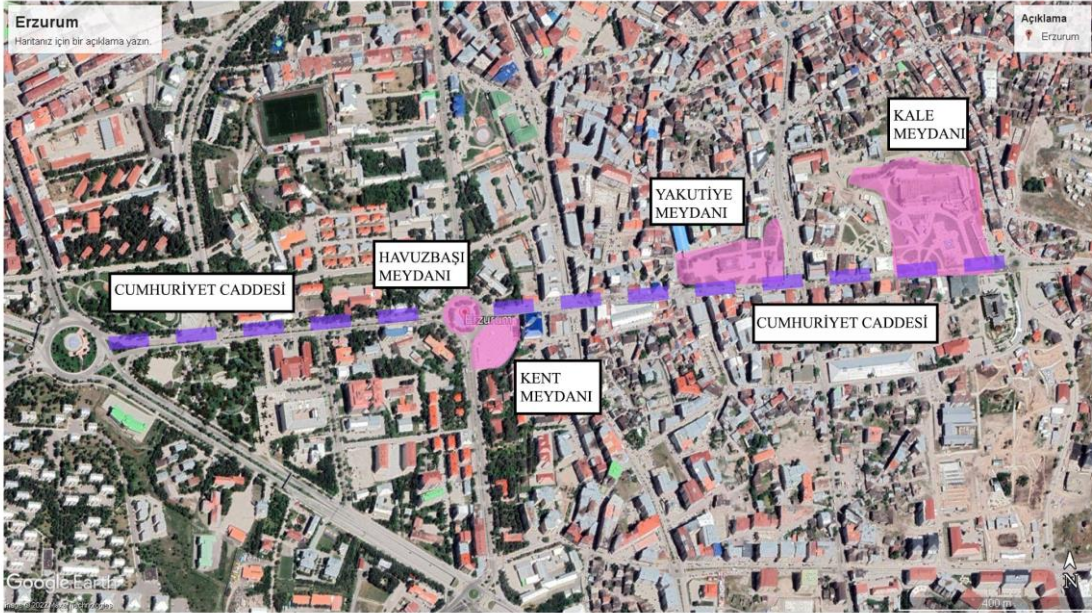
- Saha çalışmasını hem alan hem de cadde ölçeğinde yürüten bir tezin olmadığı görülmüştür (Tablo 1).
- Direkt olarak “yaya tercihlerini” ve “yürünebilirlik” arasındaki ilişkiyi anlamayı amaçlayan bir tez çalışmasının olmadığı tespit edilmiştir (Tablo 2).
- Genel olarak kamusal mekânın fiziksel özelliklerinin yaya tercihleri ve yürünebilirlik ile ilişkilendirildiği; ancak kentsel tasarım özelliklerinin çok fazla dikkate alınmadığı tespit edilmiştir.

Sonuç olarak, ülkemizde yapılan tez çalışmaları incelendiğinde kapsam bakımından oldukça sınırlı kaldıkları gözlenmiştir. Bu sebeple, bu alanda daha bütüncül bir bakış açısına sahip bir çalışmanın yürütülmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, bütüncül bir araştırma yürütebilmek, problem çözümünü ve araştırmayı kolaylaştırabilmek için belirli araştırma soruları oluşturmuştur. Bu araştırma soruları ağırlık olarak tezin ana konusu olan “yaya tercihleri ve yürünebilirlik arasındaki ilişkinin yapılı çevrenin fiziksel ve kentsel tasarım özelliklerine bağlı olup olmadığını” anlamak üzere kurgulanmıştır. Araştırma soruları şunlardır:

- Cadde ve meydan gibi kamusal işlevleri olan mekânların fiziksel özelliklerinin yaya tercihlerine etkisi nedir?
- Cadde ve meydan gibi kamusal işlevleri olan mekânlardaki işlevlerin çeşitliliği ve kümelenmesi yaya tercihlerini etkiler mi?
- Cadde ve meydan gibi kamusal işlevleri olan mekânların fiziksel ve işlevsel özellikleri yürünebilirliği artırır mı?

- Cadde ve meydan gibi kamusal işlevleri olan mekânlardaki çeşitli etkinlik alanlarının varlığı mekânın kullanım yoğunluğunu ve sıklığını değiştirebilir mi?
- Yaya tercihleri kamusal mekânın yürünebilir olmasına bağlı mıdır?

Hazırlanan araştırma sorularına varsayımsal olarak verilen cevaplar tezlerin hipotezlerini oluşturmakta ve tez boyunca bu hipotezler test edilmektedir. Bu tez çalışmasında da “*caddelerin fiziksel özelliklerinin yürünebilir çevre kriterlerine uygunluğu yürünebilirliklerini ve dolayısıyla yayalar tarafından tercih edilmelerini olumlu yönde etkilemektedir.*” hipotezi **ana hipotez** olarak belirlenmiştir. Bu hipotezi test etmek için; Erzurum kent merkezinde bulunan ve yürünebilir bir kamusal mekân olarak kabul edilen Cumhuriyet Caddesi ve üzerinde bulunan 4 meydan çalışma alanı olarak seçilmiştir (Şekil 3). Cadde üzerinde bulunan 4 meydan caddenin çevresiyle ve kamusal mekânlarla olan ilişkisini tartışmak amacıyla seçilmiştir.



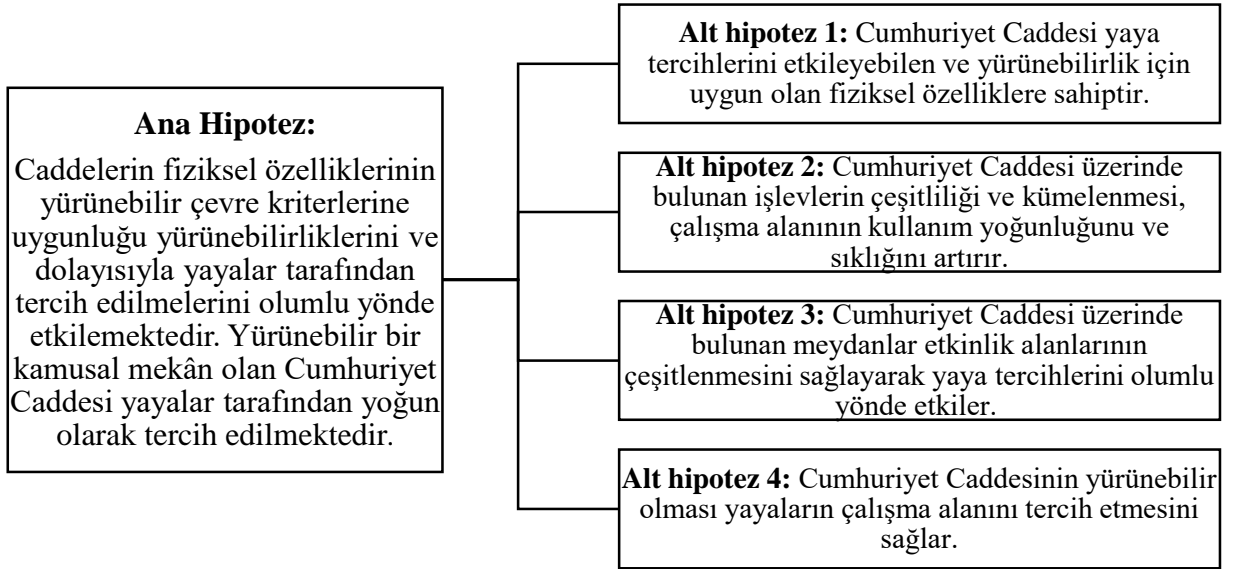
**Şekil 3.** Seçilen çalışma alanı (Cumhuriyet Caddesi ve üzerindeki 4 meydan)

Çalışma alanı olan Cumhuriyet Caddesi ve üzerindeki meydanlar sahip olduğu ticaret alanları ve kamu kurumları ile kentin hem merkezi iş alanı hem de yönetim merkezidir. Cadde birden fazla ara sokak ve caddeye olan bağlantısıyla kentin önemli ulaşım güzergâhı niteliği de taşımaktadır. Ayrıca kent merkezinde bulunan kamusal mekânlarda (cadde ve meydanlar) işlevsel çeşitlilik ve donatı alanları fazla olduğu için yaya hareketliliği de fazladır. Bu sebeple yaya hareketliliği açısından kentin en işlek caddesi olan bu alanın tercih edilebilirliğinin yürünebilirlik ile ilişkisini anlamak ve üretilen hipotezin doğruluğunu test etmek amacıyla bu alan çalışma alanı olarak seçilmiştir.

Yürünebilirlik ve yaya hareketleri konularında yazılan ulusal tezler incelendiğinde belirli sınırlılıklar olduğu gözlenmiş ve bu alanda daha bütüncül bir bakış açısına sahip bir çalışmanın yürütülmesi ihtiyacı tespit edilmiştir. Bu bağlamda, hazırlanan bu tez çalışması özgün yönere sahiptir. Bunlardan ilki saha çalışmasını hem meydan hem de cadde ölçeğinde yürüten ilk yüksek lisans tezi olmasıdır. İkinci olarak temelde “*kamusal mekânın kentsel tasarım özellikleri ile yaya tercihleri ve yürünebilirlik arasındaki ilişkinin anlaşılmasını*” sağlayan bir tez çalışmasıdır. Ayrıca kamusal mekânın kentsel tasarım özellikleri ile yürünebilirlik arasındaki ilişkinin anlaşılmasını sağlarken; aynı zamanda yaya tercihleri ve yürünebilirlik arasındaki ilişkiyi de açıklamaya çalışmaktadır. Bu ilişkileri açıklamak amacıyla üç farklı yöntem (mekânsal analizler, gözlem-yaya sayımları ve anket çalışması) kullanılmaktadır. Bu üç farklı yöntemin beraber kullanılmasıyla çalışma, farklı yöntem ve sayısal veriler ile desteklenmiş, birden fazla veri toplama yönteminin ve analiz şekillerinin araştırmaya dâhil olması sağlanmış ve araştırmanın karmaşıklığı ortadan kaldırılmıştır. Böylece çalışma problemlerin çözümünde bütüncül bir anlayış kazanmıştır.

### Çalışmanın Amacı

Çalışmanın amacı, yürünebilir fiziksel çevre özelliklerinin tercih edilebilirliğe etkisini araştırmaktır. Çalışma Erzurum kentinin ana omurgası olan Cumhuriyet Caddesi ve yakın çevresinde olan 4 meydan üzerinden yürütülmektedir. Çalışmada, yürünebilir çevrenin kentsel tasarım özelliklerinin örneklem alanı üzerinde ölçülmesini sağlayan bir süreç izlenmiştir. Bu sürecin yürütülmesi esnasında test edilen hipotezler aşağıda verilmiştir:



Şekil 4. Tez çalışmasının ana ve alt hipotezleri

Tez çalışmasının ana ve alt hipotezleri tez boyunca test edilmeye çalışılmıştır. Yürünebilir bir kamusal mekân olarak kabul edilen Cumhuriyet Caddesi, çevresinde bulunan 4 meydanla birlikte ele alınmış; tüm çalışma alanının fiziksel özelliklerinin yaya tercihleri ve dolayısıyla yürünebilirlik ile olan ilişkisi anlaşılmaya çalışılmıştır. Aşağıda detaylı olarak çalışmanın kapsamı ve yapısı anlatılmıştır.

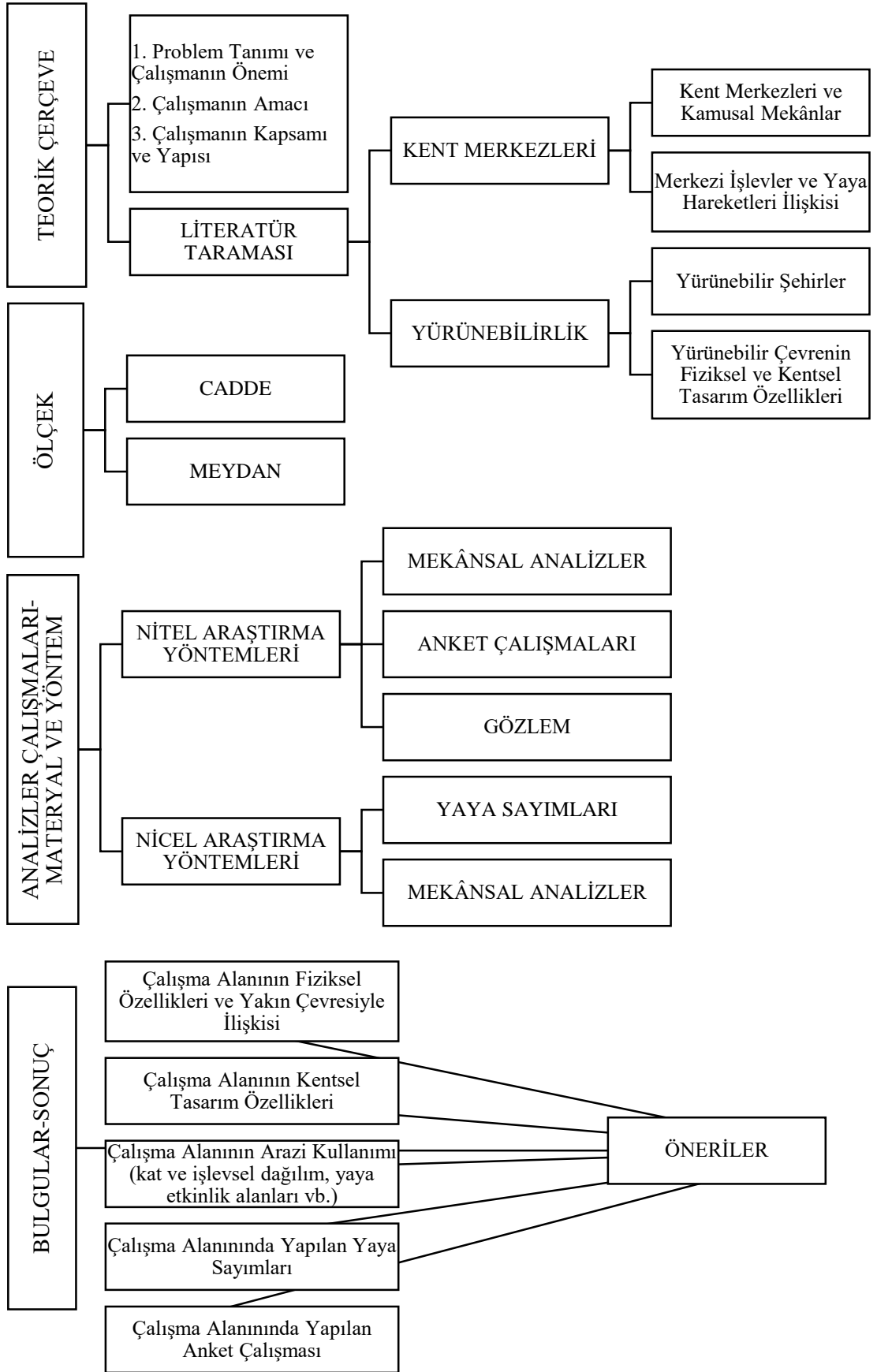
### **Çalışmanın Kapsamı ve Yapısı**

Tez çalışmasında yürünebilirlik, yürünebilir çevrenin özellikleri, kent merkezleri ve kamusal mekânlar olarak 4 temel konu araştırılmıştır. Çalışma temel olarak yürünebilir çevrenin fiziksel ve kentsel tasarım özellikleri olmak üzere iki olgu üzerine odaklanmıştır. Bu özellikler, örneklem alanında (Cumhuriyet Caddesi ve cadde üzerinde bulunan dört meydan) yürünebilirliği ölçerken hangi kriterlere dikkat edilmesi konusunda yol gösterici olmuştur. Kamusal mekân ve kent merkezleri literatürünün incelenmesi ise kent merkezlerinde hangi işlevlerin bulunduğu, bu işlevlerin yaya hareketlerini ve yürünebilirliği nasıl etkilediği, kent merkezinde bulunan kamusal mekânların kullanım sıklığının, kullanım amacının hangi unsurlara bağlı olduğu, kamusal mekânların niteliklerinin yürünebilirliği nasıl etkilediği konusunda yol gösterici olmuştur. Yapılan bu literatür taraması örneklem alanında yürünebilirliğin ölçülmesi konusunda dikkat edilmesi gereken kriterlerin belirlenmesini sağlamıştır.

Çalışmada; **mekânsal analizler, gözlem-yaya sayımları ve anket çalışması** olmak üzere 3 farklı yöntem kullanılmıştır. Her yöntem cadde ve meydanlar ölçeğinde ayrı ayrı uygulanmıştır. Bu üç yöntemin birlikte kullanılmasının sebebi çalışma alanının fiziksel, işlevsel ve tasarım özelliklerini belirledikten sonra yaya yoğunlukları ve tercihleri ile bu özellikler arasında bir ilişki olup olmadığını tespit etmektir. Anket çalışmasının dâhil edilmesinin sebebi ise hem yapılan mekânsal analizlerinin hem de yaya sayımlarının doğruluğunu teyit etmek; yapılan bu analizler ile gözlemlenemeyen ancak yaya tercihlerini belirleyen dinamikleri anlamak amacıyla yapılmıştır. **İlk olarak**, çalışma alanı ve yakın çevresinde bulunan fonksiyonlar tespit edilmiştir. Kamusal mekânda bulunan işlevler yaya tercihlerini ve yürünebilirliği, mekânın kullanım sıklığını, kullanım amacını belirleyen temel konulardan biridir. Daha sonra çalışma alanında önceden belirlenmiş olan 8 kentsel tasarım özelliğinin (imgelenebilirlik, okunabilirlik, kapalılık, insan ölçeği, şeffaflık, bağlantı, görsel çeşitlilik ve uyum) varlığı ve yürünebilir bir çevre oluşturup oluşturmadığı incelenmiştir. Daha sonra çalışma alanının fiziksel özellikleri araştırılmıştır. Bu kapsamda çalışma alanının arazi kullanımını çıkarılmış, yapıların cephe genişlikleri, cadde üzerindeki toplu taşıma durakları ve duraklar arası mesafeler ölçülmüş; caddeye bağlanan önemli cadde/sokaklar ve bağlantı

noktaları, cadde üzerindeki kaldırım uzunlukları ve yaya geçitleri tespit edilmiştir. Arazi kullanımı çalışmasında Cumhuriyet Caddesi üzerinde cephesi bulunan tüm yapıların her katındaki işlevler belirlenmiştir. Bu işlevlerin oranları çıkarılarak, böylece hafta içi ve hafta sonu dâhil olmak üzere gün içerisinde yaya potansiyeli yaratan alanlar ve kullanıcı profili (çalışan, sakin, ziyaretçi) tespit edilmiştir. Arazi kullanımı dışında yapılan diğer saha analizlerinde ise caddenin bağlantılılığı, yürünebilirliği, erişilebilirliği somut veriler ile ortaya konmuştur. **İkinci olarak**, cadde üzerinde ve meydanlarda ayrı ayrı yaya sayımları yapılmıştır. Bu sayımlar sayesinde hafta içi ve sonu dâhil olmak üzere hangi gün ve saatlerde yayaların yoğunlaştığı-dağıldığı alanlar ve daha çok kullandığı işlev alanları belirlenmiştir. **Üçüncü olarak**, caddede ve meydanlarda ayrı gün ve saatlerde anketler yapılmıştır. Çalışma alanını kullanan profil, kullanım amaç ve sıklıkları, alana ulaşım biçimleri ve insanların yürünebilirliğe dair algıları anlaşılmıştır.

Bu çalışmada seçilen farklı yöntem ve metotlar ile analiz bulgularının elde edilmesinde kullanılmıştır. Bulgular kısmında, Erzurum kent merkezinde bulunan ve kamusal mekân niteliği taşıyan Cumhuriyet Caddesi'nin yürünebilirliğinin tercih edilebilirlik ve mekânın fiziksel özellikleriyle olan ilişkisi açıklanmıştır. Araştırma bulgularından sonra gelen ve son bölüm olan sonuç ve öneriler kısmında ise, yürütülen 3 farklı analizin sonuçları sentezlenerek bulgular tartışılmış ve öne sürülen hipotezlerin doğruluğu test edilmiştir. Bu bağlamda, caddenin yürünebilirliğinin yaya tercihleri ve mekânın fiziksel özellikleriyle olan ilişkisi açıklanmış; yürünebilirliğin geliştirilmesi üzerine tasarım önerilerinin sunulmasıyla çalışma tamamlanmıştır. Çalışma kapsamında bahsedilen sürecin akış şeması aşağıda verilmiştir (Şekil 5).



Şekil 5. Tez çalışmasının kapsamını anlatan akış şeması

## KURAMSAL TEMELLER

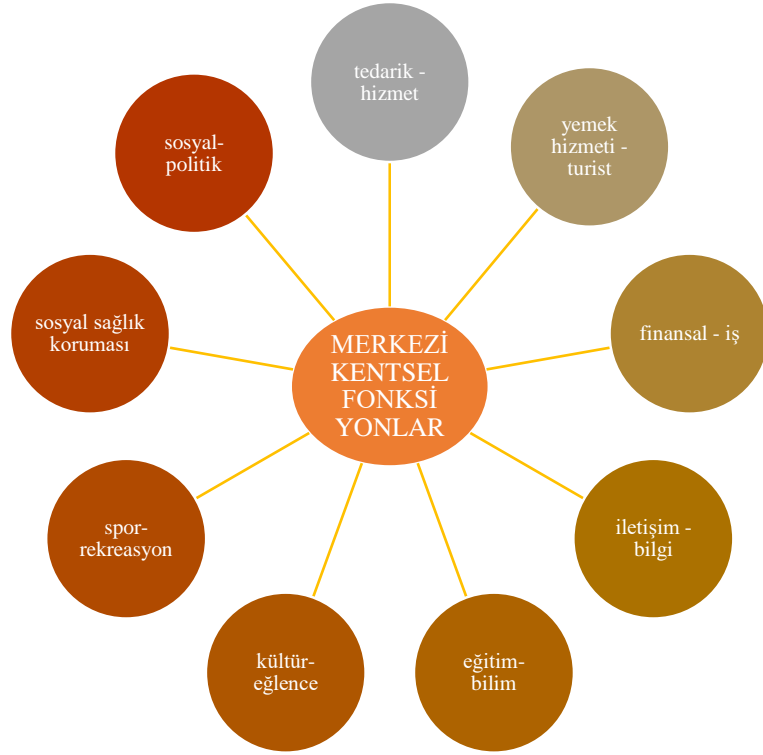
### Kent Merkezleri

Kent merkezleri, geçmişten günümüze kadar kentleşmenin başladığı ve en büyük değişikliklerin gözlendiği mekânlardır (Tekin, 2021). Bu mekânlar geçmişte kurulmaya başladığı alanda hala varlığını sürdürüyor ve tarihi ve kültürel miras unsurlarını barındırıyor ise “tarihi kent merkezi” olarak adlandırılmaktadır. Tarihi kent merkezleri, ibadet ve konut alanlarını, ticari mekânları, açık ve kapalı kamusal mekânları barındıran; aynı zamanda toplumla bütünleşme, sosyalleşme ve kentlilik deneyimini yaşama ihtimalinin yüksek olduğu alanlardır.

Tarihi kent merkezleri 16. yy.’da kırdan kopuş ile başlayan ve 18 ve 19. yüzyıllarda net biçimde ortaya çıkan kentleşmenin bir göstergesidir. Tarihi kent merkezlerinin ortaya çıktığı zamanlarda kentler henüz sanayi toplumuna geçmiş değildi. Bu sebeple tarihi kent merkezleri geleneksel işlerin, küçük üretimlerin ve pazarların bulunduğu alanlardı (Çetin S. , 2011). Dolayısıyla konut ve işyerleri farklılaşmamış ve birbirine yakın konumlardaydı. Zaten sanayi toplumu olmadığı için araç kullanımı da atlı araçlar ile sınırlıydı. Dolayısıyla kent merkezleri tamamen yayalara ait kamusal mekânlardı. Ancak zamanla kentlerde hızlı büyümenin etkisiyle yeni kent merkezleri ihtiyacı ortaya çıkmış ve tarihi kent merkezleri kültürel, ekonomik, toplumsal, ticari vb. birçok işlevini yitirmiştir. Ortaya çıkan yeni kent merkezleri tarihi kent merkezleriyle benzer işlevlere sahipken; ayrı bazı işlevleri de içermeye başlamıştır. Yeni kent merkezleri; alışveriş alanları, parklar, konutlar, eğitim ve sağlık yapıları, konaklama ve ulaşım arterleri gibi pek çok farklı işlevin bir arada bulunduğu alanlardır (Tarakçı Eren, Düzenli, & Akyol, 2018).

Kent merkezindeki kentsel işlevler, barınma, eğlenme ve dinlenme, eğitim, çalışma, ulaşım ve sağlık gibi belirli ihtiyaçlar doğrultusunda var olmakta ve gelişmektedir (Derinci, 2020). Barınma ihtiyacını karşılamak için konut alanları; çalışma ihtiyacını karşılamak için sanayi alanları, kent merkezleri ve MİA’lar; dinlenme ve eğlenme ihtiyacını gidermek için sosyal altyapı alanları ve ulaşım, eğitim, sağlık ihtiyaçlarını karşılamak için teknik altyapı alanları kentsel işlevler olarak hizmet vermektedir.

Kent merkezleri genel olarak kentlinin sosyal, kültürel, iş ve eğlence aktivitelerinin yer aldığı alanlardır (Mitković & Dinić, 2004). Bu alanlarda insanlar maddi ve manevi etkileşimde bulunurlar. Kent merkezleri bu etkileşime olanak sağlayan birçok kentsel işlevi aynı anda aynı alan içerisinde kentliye sunmaktadır. Bu işlevler tüm kentliye hizmet eder ve bütünleştirici bir özelliği vardır.



**Şekil 6.** Merkezi kentsel fonksiyonlar (Mitković & Dinić, 2004)

Şekil 6'daki ekonomik, sosyokültürel ve resmi hizmet faaliyetlerini belirli gruplara ayırmak gerekirse bunlar 9 alt başlık altında ele alınabilir. Mitković ve Dinić'e (2004) göre, aşağıdaki işlevler merkezi işlevlere aittir:

- 1) tedarik- hizmet;
- 2) yemek hizmeti- turist;
- 3) mali (finans)- iş;

Bu üç işlev ticari faaliyetler grubunu oluşturur: perakende ticaret, el sanatları ve hizmet, yemek ve turizm, finans ve ticari hizmetler ve bazı imalat faaliyetleridir.

- 4) iletişim- bilgi;

Bu işlevin temel bileşenleri algı, bilgi ve trafiktir. Şehirle ilgili tüm bilgiler merkezde toplanmaktadır. Merkezin şehirle olan trafik bağlantıları ve daha geniş çekim alanı, mümkün olan en geniş kullanıcı ve ziyaretçi kitlesine kolay erişim sağlamaktadır.

- 5) eğitim-bilimsel;

Eğitim-bilim dalının binaları, tüm eğitim kademelerinin (ilk, orta, yüksek) okulları ve kurumları ile bilim ve araştırma faaliyetleridir.

- 6) kültür-eğlence;

Bu işlev, insanların ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri çok sayıda yapı aracılığıyla ifade edilmektedir. Bunlar: arşivler, kütüphaneler, sinemalar, halk kültür merkezleri, galeriler, konser salonları, müzeler, tiyatrolar, sergi salonlarıdır.

7) spor-rekreasyon;

Merkezde spor sahaları çoğunlukla iç mekânlardadır. Merkezde yer alan açık, yeşil ve mesire alanları genellikle toplu olarak bulunur ve çoğunlukla dinlenme, gezme, sosyalleşme ve eğlence amaçlı kullanılır.

8) Sosyal sağlık koruması;

Bu işlev, sağlık ihtisas merkezlerinin bir parçası olan kurumlar tarafından yerine getirilmektedir. Bunlar; eczaneler ve bazı poliklinik servisleridir.

9) sosyal-politik;

Bu işlev sosyal ve siyasi organlar/derneklerdir. Gençlik, amatör ve profesyonel kuruluşlar ve derneklerin çeşitli etkinliklerinden oluşmaktadır.

Merkezi işlevler, özellikle dar anlamda konut ve üretim ile ilgili olmayan kentsel ihtiyaçların büyük bir kısmına karşılık gelmektedir. Bunlardan en önemlisi sosyal, kültürel ve ekonomik faaliyetlere hizmet eden işlevlerdir. Kent merkezlerinde **ekonomik faaliyetler** açısından; finans kuruluşları, banka, alışveriş merkezleri, perakende satış alanları, bürolar, oteller ve haberleşme hizmet alanları bulunmaktadır (Altunbaş, 2006). Kente ekonomik katkısı bulunan imalat sanayinin kent merkezlerinde yer seçmediği görülmektedir. Kent merkezlerinde **sosyokültürel faaliyetler** açısından; spor tesisleri, eğitim ve sağlık alanları, açık yeşil alanlar (parklar), kamusal mekânlar (meydan, cadde ve sokaklar), kültür merkezleri, dini tesisler, sinema-tiyatro ve sergi alanları ve atölyeler bulunmaktadır. Ayrıca kent merkezlerinde resmi ve askeri alanların olduğu da görülmektedir. Kent merkezlerinde **resmi hizmet faaliyetleri** açısından; belediyeler, bakanlıklar, il-ilçe müdürlükleri gibi hizmet alanları bulunmaktadır. Askeri alanlar ise kışlalar ve lojmanlar biçiminde bulunmaktadır. Bu faaliyet alanları mekân hiyerarşisine göre kamusal, yarı kamusal ve yarı özel mekânlar olabilmektedir.

### **Kent merkezleri ve kamusal mekânlar**

Kentler, yapılar ve yapılar arasındaki sokaklar, meydanlar, parklar ve diğer açık alanları kapsayan kentsel kamusal mekânlardan oluşmaktadır. Kentin fiziksel yapısı, bu doluluk ve boşluklar ile ortaya çıkmaktadır. Kent strüktürü içinde en belirgin kentsel kamusal mekânlar sokaklar ve meydanlardır. Bu kamusal mekânların ikisi de kendilerini sınırlandıran ve biçimlendiren yapıların boyutları ve kendilerini özgün kılan fonksiyon ve dolaşım ağlarıyla

belirginleşmektedir (Hoşkara, 2014). Bu dolaşım ağlarında yayalar hareket etmekte ve kamusal yaşama dahil olmaktadır. Kamusal mekânların niteliklerine göre insanların kamusal yaşama dahil olma biçimi değişmektedir.

Açık kamusal mekânların en temel fiziksel özelliği çevrelerinde onları kuşatan ve biçimlendiren farklı ve çeşitli fonksiyonlara sahip yapıların bulunmasıdır. Bu yapılar genel olarak ticari fonksiyonlar, sosyal, kültürel ve sportif aktiviteler gibi işlevlere sahip olabilmektedir. Bu çeşitli işlevler kamusal mekânların yaşamasına ve gün boyunca insanlar tarafından etkin kullanımına katkı sağlamaktadır.

Kamusal mekânlar için genel bir tanım şöyle yapılmıştır; toplum yararı için düzenlenmiş, ortak yaşam alanlarından oluşan, herkes tarafından erişilebilen fiziksel, sosyal ve kültürel dokulardır (Karayılmazlar & Çelikyay, 2018). Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere aslında kamusal mekânlar, kentsel bir açık alan ifade etmenin dışında kentliye hizmet edecek, kentli için özel yaşamının dışında ortak bir yaşam alanı oluşturacak biçimde tasarlanan alanlardır. İnsanlar kamusal mekânlarda yaya olarak yani yürüyerek, zaman geçirerek, sosyal etkileşimde bulunarak bir kamusal yaşam ortamına kavuşabilir. Kamusal mekânların kent ve kentlide bıraktığı etki mekânın sahip olduğu fiziksel, sosyal, algısal ve işlevsel niteliğiyle ilgilidir.

### ***Kamusal mekânların kent ve kentli için anlamları***

Kentsel kamusal mekânlar, fiziksel ve sosyal olgu olarak iki farklı biçimde tanımlanmaktadır. Bir kentin kamusal mekânlarına bakarak hem fiziksel hem de sosyal yapısı hakkında bilgi edinilebilir. Kamusal mekânlar fiziksel olgu olarak ele alındığında kentler hakkında; sosyal olgu olarak ele alındığında ise o kentte yaşayan kentliler ve yaşam biçimleri hakkında ipucular verir.

Kamusal mekânlar geçmişten günümüze kadar var olmuştur ve kentte yaşayan insanların yaşam biçimlerini yansıtmıştır. Kamusal mekânlar, farklı dönemlerde toplumsal talepler doğrultusunda oluşmuş ve belirli roller üstlenmiştir. Örneğin, orta çağ öncesinde adaleti aramak ve sağlamak amacıyla ortaya çıkmıştır (Taşçı, 2020). Daha sonraki dönemlerde toplumun beklenti ve ihtiyaçlarına paralel olarak kullanım amaçları gelişmiş ve değişmiştir. Orta çağ döneminde hükümdarın gücünü kısıtlamak, orta çağ sonrasında toplum ile devlet arasında arabuluculuk yapmak, sanayi ihtilali sonrasında kapitalist ilişkiler sisteminin hâkim olduğu düzlemde ahlâkı sağlamak ve bilgi toplumu döneminde ise sosyalleşmek gibi yeni amaçlar kazanmıştır.

Günümüzde ise kamusal mekânlar; birçok işleve sahiptir. Bu işlevler toplumun gereksinimlerinden ortaya çıkmıştır. Örneğin, buluşma yerleri, gösteriler için toplanma mekânları, tiyatro, sinema, restoran, kafe vb. yerler, alışveriş yapılan sokaklar, ofis gruplarının yer aldığı çevreler, konut alanlarında yer alan yarı özel mekânlar, trafik kavşakları ve daha pek çok dış mekâna gereksinim vardır. Ve bu aktivitelerin gerçekleştiği yerler kamusal mekân olan meydan, sokak, cadde ve parklardır.

Şehir plancısı olan Amanda Burder 2014 yılında yaptığı bir TED konuşmasında, kamusal mekânların bir gücünün olduğunu vurgulamaktadır. Bu güçten bahsederken, “Kamusal açık alanlar; bir şehirde yaşama şeklinizi değiştirebilir, kendinizi nasıl hissettiğinizi etkileyebilir, bir şehri diğerine tercih etmenizi sağlayabilir ve bir şehirde yaşamaya devam etmenizin nedeni olabilir.” diye ifade etmektedir. Bu ifade aslında kentlinin yaşama biçiminin, o kentte neler hissettiğinin ya da o şehirde kalmak veya şehirden gitmek tercihinin kamusal mekânlara göre şekillendiğini belirtmektedir.

Aslında insanların yaşam biçimlerinin, kültürlerinin ve toplumsal düzenlerinin fiziksel yapıya en iyi yansımaları hep meydanlar olmuştur. Meydanlar her türlü toplumsal ve kültürel aktivitenin gerçekleştiği, yaz kış, gece gündüz fark etmeksizin herkesin kullanımına açık olan kamusal mekânlardır (Hoşkara, 2014). Burada insanlar toplumsal ve siyasi amaçlarla bulunmuştur. Toplumsal olarak toplanma, eğlenme, buluşma, spor yapma; siyasi olarak askeri, dini, ticari, eğitimsel ve törensel amaçlarla bulunmaktadır. Ne amaçla olursa olsun Hoşkara'nın da (2014) dediği gibi meydanlar, içinde buldukları kentleri ayrıcalıklı kılma özelliğine sahip güçlü kentsel kamusal mekânlardır. Kamusal mekânların kent içerisinde kentlere kimlik kazandırmak, kentlilere toplum olmak ve kentlilik bilinci yüklemek gibi önemli rolleri vardır.

### ***Toplumsal ilişkiyi sağlamak***

Günümüzde kamusal mekânlar tasarlanırken toplum ilişkilerinden bağımsız olarak düşünülmektedir. Aslında bunun aksine kültürel, toplumsal ve sosyal etkileşimler kamusal mekânların biçimlenmesinde öneme sahiptir. Kamusal mekânlar, kentte buldukları konumlardan dolayı toplayıcı ve davet edicidir. Böylece kentlinin bir noktada bütünleşme aracı olarak aralarında ortak özellikler olan ya da olmayan kullanıcıları içine dahil ederek mekânın ortak paylaşımını sağlamaktadır. İnsanlar kamusal mekânda bulunarak ve kendi yaşama biçimlerini bu kamusal mekânlarda devam ettirerek toplumsal ilişkiler geliştirirler. Toplumsal ilişkinin kurulması için en temel iki şey yayanın kentsel kamusal mekânda bulunması ve bu mekâna değer kentsel deneyimi yaşamasıdır.

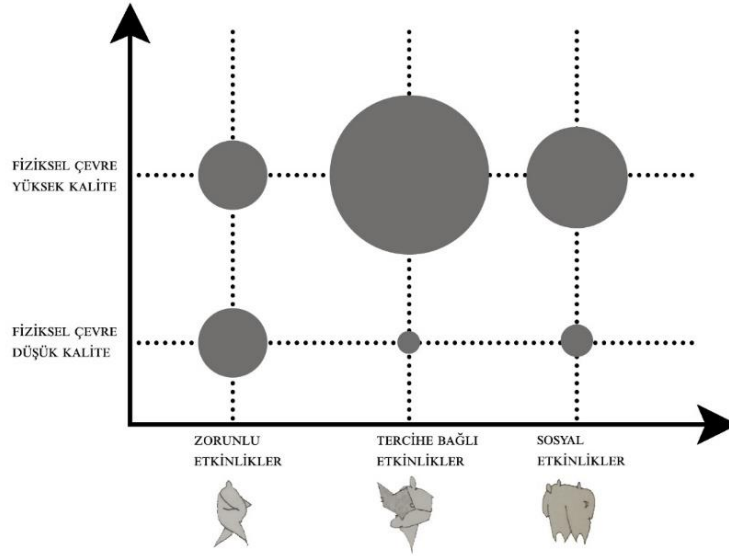
Bireyin kentteki varlığı ve kentin bireydeki anlamı, kamusal mekânda gerçekleşen aktiviteler ile doğrudan ilişkilidir (Erdönmez & Çelik, 2016). Jan Gehl'e (2010) göre, kamusal mekânlarda üç farklı aktivite alanları vardır. Bunlar; zorunlu etkinlik, tercihe bağlı etkinlik ve sosyal etkinlik alanlarıdır. Zorunlu etkinlikler, tercihe ve kent kalitesine bağlı olmadan gerçekleşen etkinliklerdir. Zorunlu etkinlik alanlarına örnek olarak konutlar, iş yerleri, duraklar, okullar verilebilir. Tercihe bağlı etkinlikler kent kalitesine bağlı gelişen etkinliklerdir. Fiziksel çevrenin niteliği, hava durumu ve yer belirleyici özelliklerdir. İnsanların banklarda ya da kafelerde oturup kent yaşamını izlemeleri, dinlenme amaçlı zaman geçirilen etkinlikler tercihe bağlı birer örnektir. Sosyal etkinlikler ise tercihe bağlı olan etkinliklerin diğer insanlarla temas kurularak gerçekleşen etkinliklerdir. Bu temas aktif olarak da (sohbet etmek, dokunmak, el ele tutmak vb.) gerçekleşebilir, pasif olarak da (görmek, gülümsemek, uzaktan selamlaşmak vb.) gerçekleşebilir.

Jan Gehl (2010) "Yürümek, yürümekten çok daha fazlasıdır" demiştir. Çünkü kamusal mekânda yaya olmak beraberinde birçok etkinliği beraberinde getirmektedir. Kamusal mekânda yaya olmak; bir yerden başka bir yere bir amaç dahilinde yürümeyi, sohbet ve buluşmaları, dans etmeyi, sokak ticaretini, rekreasyonu, sokak gösterilerini, çocuk oyunlarını, gezintileri, egzersizleri, kısa duruşları, uzun kalışları, ayakta beklemeleri kapsamaktadır. Tüm bu eylemler için yürümek sadece başlangıçtır. İnsanlar yürümeye başladıkları zaman sosyal ve rekreasyonel birçok etkinlik kendiliğinden gerçekleşecektir.

Yürümek, aslında kamusal mekânı insanlar arasında bir araya gelme platformu olarak kullanmaktadır. Kamusal mekânlarda bir araya gelen insanlar karmaşık ve çok yönlü bir kent yaşamının içinde kendilerini bulurlar. Amaçlı ve zorunlu etkinlik için dışarı çıkmış olan bir insan iklim şartları uygun ve hava güzelse havanın ve mekânların tadını çıkarmak isteyebilir. Zorunlu etkinlikler dışında gerçekleşen tercihe bağlı etkinlikler kent yaşamına katılmayı sağlar ve dolayısıyla kent yaşamı güçlenmiş olur.

Gehl (2010) kent yaşamı ve kent kalitesi arasında karşılıklı bir etkileşimin olduğundan bahsetmektedir. Yaya trafiğinin arttığı mekânlarda tercihe bağlı etkinliklerin sayılarının da arttığı gözlenmiştir. Yayalar için koşulların iyileştirildiği ve tercihe bağlı etkinlik alanlarının artırıldığı mekânlarda ise yaya trafiğinin ve kent yaşamının zenginleştiği görülmüştür. Örneğin, Manhattan, Broadway üzerinde kaldırımlar genişletilip kaldırım kafeleri için alanlar oluşturulmuş. Bu sayede kentte durup vakit geçirilecek yeni alanlar kurulmuştur. Ayrıca şekil 7'de görüldüğü üzere Jan Gehl kent kalitesi ve etkinlikler arasındaki bağlantının grafiğini oluşturmuştur. Grafiğe göre fiziksel çevre yayalar için yüksek kaliteye sahipse tercihe bağlı

etkinlikler gelişmekte, fiziksel çevre kalitesi yayalar için düşük kaliteye sahipse zorunlu etkinlikler sabit kalıp tercihe bağlı etkinlikler azalmaktadır.



**Şekil 7.** Dış mekân kalitesi ile dış mekân etkinlikleri arasındaki bağlantının grafiği (Gehl, 2019)

### ***Kimlik kazandırmak***

Kamusal mekânlar, insanların iletişimine zemin oluşturması bağlamında, sosyalliğin olduğu, insanların toplum ve buldukları mekânla ilişki kurduğu alanlardır. Kamusal mekânlarda insanların toplum ve mekânla iletişim kurmasının sonucu olarak ortak kültür ve kimlik biçimlenmekte ve böylece kamusal mekânlar sosyokültürel bağların kurulmasına destek olmaktadır. Bir kentin kimliği içinde geçirilen yaşam deneyimleri ile tamamlanmaktadır (Erdönmez M. , 2014). Kamusal mekânlarda özellikle meydanlarda gerçekleşen yaşam deneyimleri insanların bir araya gelmesiyle gerçekleşmektedir. İnsanlar yürüme, otuma ve konuşma gibi aktiviteler gerçekleştirerek birey ve toplum ilişkisini gerçekleştirirler.

### ***Aidiyet duygusunu geliştirmek***

Taşçı'ya göre (2020) kamusal mekânların temel özellikleri birbirine benzemektedir. Kamusal mekânlar genel olarak; adalet arayışı, kamu gücüne karşı durma, toplumsallaşma ve sosyalleşme talebi, kimlik oluşturma, sosyal ve mekânsal formların karşılaşması, mal ve fırsat olanaklarının dolaşımına katkı sağlama, planlanmayan karşılaşmalara yol açma ve mekânsal aidiyet duygusunu geliştirme şeklinde sıralanabilecek işlevlere sahiptir.

Kamusal mekân niteliği taşıyan cadde, sokak ve özellikle meydanlar da benzer özelliklere sahip ve kentsel/ulusal aidiyetin geliştiği mekânlar olmuştur. Bu meydanlar, geçmişte ve günümüzde belirli amaçlar dahilinde şekillenmiş ve konuları, işlevleri ve

boyutları bu amaçlara hizmet edecek şekilde tasarlanmıştır. Örneğin Ankara'da meydanlar, Cumhuriyetin ilanından sonra ulusallık düşüncesiyle beraber ulus devletinin inşa edilmesi ve mekânsal aidiyetin oluşturulması amacıyla uygun olarak birer araç olarak kullanılmıştır. Ankara'da bulunan Ulus ve Kızılay meydanları hem radikal bir modernleşme projesinin hem de kentin başkent olmasının etkilerinin görüldüğü iki meydandır. Bu meydanlar, toplumsal dönüşümün ideolojik bir aracı olarak fiziksel ortamı ele alan bir yaklaşımla tasarlanmıştır (Bayraktar, 2013). Meydanlar Cumhuriyet döneminde düzgün işleyen, kontrollü ve belirli noktalara odaklanmış bir görüntüye kavuşturulmuş ve kentte yaşayanların bu görüntüye uygun olarak davranacakları varsayılmıştır. Bu dönemde ulus devletinin kurulmasının bir şartı olarak görülen laiklik temelli yeni bir kültür oluşmuş ve bu yeni kültürün yaygınlaşmasıyla; birçok yapı ve kamusal mekân biçimlenmiş, halkın da bu mekânlara uygun olarak kentli davranışı göstermesi beklenmiştir.

Cumhuriyetin ilanı ile beraber kurumsal yapıların birçoğu Ulus meydanı ve çevresinde yer almıştır. Bu durum Ulus'un bürokratik ve politik bir kimlik kazanarak, yoğun kullanılan bir merkez haline gelmesini sağlamıştır. Meclis binası da meydanın imgesini değiştirmiş ve meydana Türk kimliği kazandırmıştır. Hatta Ulus meydanına geçmişte verilen Cumhuriyet, Hürriyet gibi isimler meydanın hissettirdiği aidiyet duygusunu artırmıştır. 1927 yılında mekân-anıt birlikteliği esas alınarak meydana yerleştirilen Atatürk Anıtı meydanı tanımlayan güçlü bir öge haline almıştır. 1929 yılında İş Bankası binasının Ulus'ta inşa edilmesi ile meydan çevresindeki yapılarla anlam bütünlüğüne kavuşmuş ve Cumhuriyetin kurumsal yapısının mekânı olma sürecini başlatmıştır (Bayraktar, 2013). Ulus Meydanı'nın resmi kullanımının aksine Kızılay meydanı sivil kullanımlar için tasarlanmıştır. Yine Kızılay Meydanı'nın ismi Ulus gibi birçok kez değişmiş ve ulusal dayanışma yaklaşımının bir ifadesi olarak Kızılay ismini almıştır (Sahil, 1990). Kızılay, bir yandan geniş kaldırımları ve kafeleriyle modern kent yaşamına uygun ve sivil kullanımlı olarak gelişirken diğer bir yandan çevresinde bulunan konut ve kamu yapıları arasında geçiş sağlamıştır. 1960'lı yıllarda ise yeni Meclis binasının açılmasıyla politik ve bürokratik bir merkeze dönüşmüştür. Aynı zamanda yeni açılan sinemalar, kitabevleri ve pasajların etkisiyle de hem kültürel hem de ticari bir merkez olarak gelişmiştir. Geçmişte her iki meydanda kentlilik bilincinin ve ulusal aidiyetin gelişmesi için biçimlenmiş meydanlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

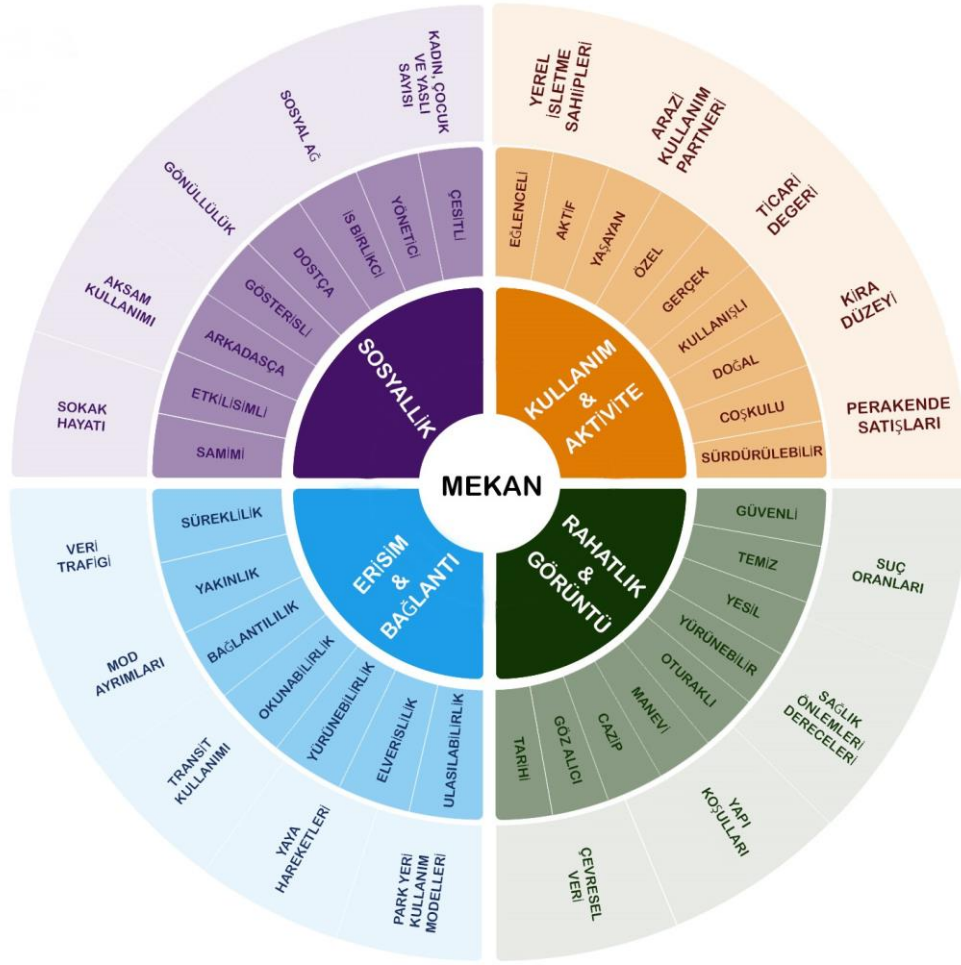
### ***Buluşma ve sosyalleşme yeri olarak kamusal mekânlar***

Kamusal mekânlar toplumsal taleplerin dile getirildiği alanlardır. Zaman içinde toplumsal talepler değişmiş olsa da kamusal mekânlar geçmiş fonksiyonlarını kaybetmeden yeni fonksiyonlar eklenerek daha işlevsel alanlar haline gelmiştir. Örneğin geçmiş yıllarda

meydan ve caddelerde yapılan yürüyüşler ve törenlerle insanlar değerli bulduğu konuları dile getirmiş, karşı olduğu konular için eylemler yapmış ve bir şekilde bu kamusal mekânlarda görüşlerini dile getirmiştir. Günümüzde ise meydan ve caddelerin bu özellikleri sürdürmenin yanında daha çok rekreatif amaçlarla kullanılmaktadır. Örneğin, insanlar sosyalleşme, boş vakitlerini geçirme, eğlenme, konsere katılma, sohbet etme gibi yeni amaçlarla günümüz şartlarına uygun olarak kamusal mekânları kullanmaktadır. Bunun belki de temel sebebi insanların duygu ve düşüncelerini sosyal medya üzerinden ifade ediyor olmasıdır.

### ***Başarılı kamusal mekânlar ve başarılı kamusal yaşam***

Kamusal yaşamın başarılı olması aslında başarılı kamusal mekânların tasarlanmasıyla ilgilidir. Kamusal mekânlar gerekli sosyal, fiziksel ve psikolojik nitelikleri ne kadar sağlar ise kentle o kadar uyum sağlamakta ve başarılı kamusal mekânlara dönüşmektedir. 1975 yılında kurulan, kamusal açık alanlarda mekân kalitesi üzerine çalışmalar yürüten PPS (Project for Public Space), başarılı kamusal mekânları 4 temel özelliklerle tanımlamıştır (Şekil 8). Bunlar; erişim ve bağlantılar, konfor ve imaj, kullanımlar ve aktiviteler ve sosyalliktir.



Şekil 8. Başarılı kamusal mekânların özellikleri (Gehl Architects, 2009)

Gehl Architects'in 2009 yılında çıkardığı 'Downtown Seattle Public Spaces & Public Life' isimli el kitabında başarılı bir kamusal yaşamın en iyi göstergelerinden birinin, insanların bir gün boyunca çeşitli etkinlikler için kamusal mekânları kullanmaları olduğu belirtilmektedir. Bunu gözlemleyebilmenin ve kaydedebilmenin ise iki yolu vardır: kamusal mekândaki insan sayısı ve alanda geçirdikleri zamanı hesaplamaktır. Kitap, başarılı bir kamusal yaşam için belirli ilkelerin sağlanması gerektiğini savunmaktadır:

- Güçlü bir yaya ağı: hedefleri birbirine bağlayan bir ağ, güzel gezinti yerleri, iyi iklim koşulları, bakılacak ilginç şeyler ve gün boyu güvenlik yürüyüşü basit ve çekici hale getirir.
- Uzun süre vakit geçirmeye uygunluk: kamusal mekândaki vakit geçirme etkinliklerinin kapsamı ve etkinlik düzeyi yaya ve mekânda bulunan insanları davet eder ve kamusal mekânlarda vakit geçirmeye özendirir.

- Araç-yaya trafiği arasında denge: yavaş ve düşük hacimli araç trafiği, daha fazla bisiklet ve yaya yolu kullanıcıları kamusal mekânlarda buluşmaya ve yürümeye davet eder.
- Tercihe bağlı etkinlikler: gerekli faaliyetler (yürüyerek gidip gelmek, otobüs beklemek vb.) dışında kamusal mekânın tadını çıkarmak, diğer insanlara bakmak, arkadaşlarla tanışmak ve kentsel etkinliklere katılmak gibi çeşitli deneyimler kullanıcıların isteğe bağlı olarak kamusal mekânı ziyaret etmelerini sağlar.
- Mekân çeşitliliği: birçok kullanıcıyı kamusal mekâna davet etmek için açık, kapalı, sakin ve aktif yerler arasında bir dengeye ihtiyaç vardır. Davetkar bir alan; iyi bir konfor, güneş, manzara, diğer insanların varlığı ve insan ölçeği sunar.
- Farklı kullanıcı profillerinin varlığı: Bir şehir, birçok farklı grubu kamusal mekânları kullanmaya davet edebildiğinde hem etkinlikler hem de gün, hafta veya yıl açısından şehrin çeşitli bir kullanımı elde edilebilir.

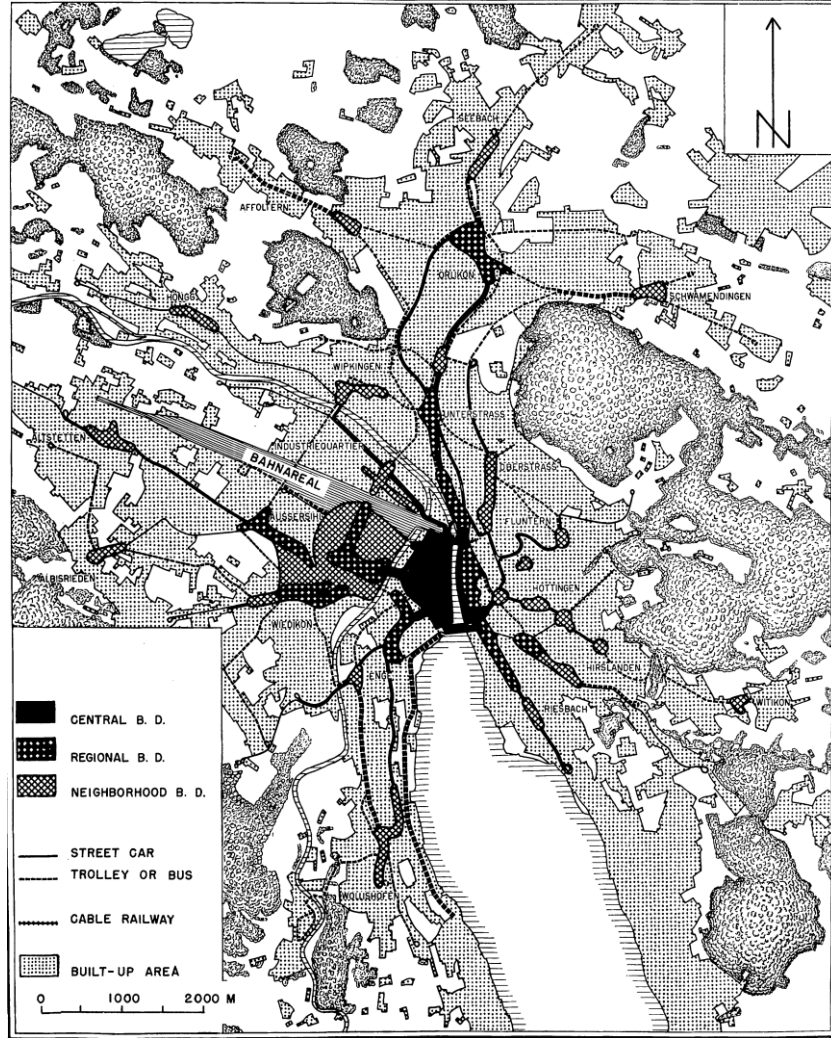
Kamusal mekânların güçlü bir yaya ağına ve bu ağ ile birbirlerine bağlanması tercih edilebilir olması için en temel hizmettir. Ayrıca yaya ağının farklı ulaşım modları ile kurgulanması ve araç yaya dengesinin sağlanmış olması Kamusal mekânların ulaşılabilirliğini artırmaktadır. Kamusal mekânlara ulaştıktan sonra kullanıcıların orada vakit geçirmek hem çeşitli hem de tercihe bağlı etkinliklerin bulunması gerekmektedir. Kentlinin tüm kesiminin bu mekânları tercih etmesi için farklı kullanıcı profillerine hizmet edecek mekânsal çeşitliliğe sahip olmalıdır. Bir kamusal mekân bu temel hizmetleri sunduğu zaman başarılı olarak kabul edilmekte ve başarılı kamusal mekânlar yayalar tarafından tercih edilebilir ve toplumun her kesimi tarafından kullanılabilir nitelik kazanmaktadır.

### **Merkezi işlevler ve yaya hareketleri ilişkisi**

Kent merkezlerinde bulunan işlevler ve yaya hareketleri arasında önemli bir ilişki vardır. Bu işlev alanları Gehl'in (2010) açıkladığı gibi zorunlu, tercihe bağlı ve sosyal etkinliklere olanak sağlamaktadır. Bu işlev alanlarının bulunması, kümelenmesi veya çeşitlenmesi yayanın mekânı kullanım amacını belirlemektedir. Yaya bazen zorunlu amaçlarla bazen de tercihe bağlı olarak sosyalleşmek amacıyla kamusal mekânları ve kent merkezlerini kullanabilmektedir. Bu işlevlerin varlığı aslında sadece alanın kullanım amacını değil, kullanıcı profilini, kullanım sıklığını ve mekânda geçirilen süreyi de etkilemektedir. Kentsel işlevler ve yaya hareketliliğini açıklayan örnek bir çalışma 1960'lı yıllarda yapılmıştır.

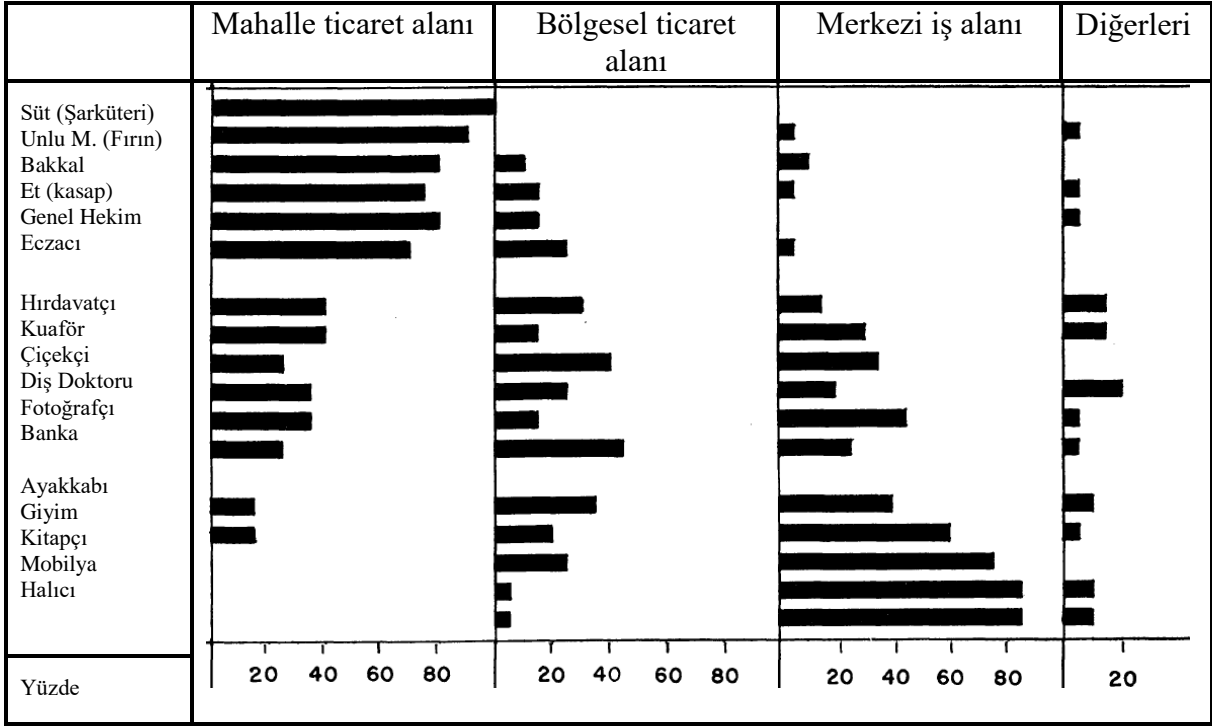
Carol, 1960 yılında merkezi iş alanı ve yaya hareketliliğine dair bir çalışma yapmıştır. Bu çalışmaya göre kentsel işlevleri 3 farklı hizmet alanına göre gruplamış ve bu 3 hizmet alanında gerçekleşen yaya hareketliliğini karşılaştırmıştır. Çalışma alanı olarak Zürih'i seçmiş

ve hizmet alanlarını **mahalle ticaret bölgeleri, bölgesel iş alanları ve merkezi iş alanları (MİA)** olarak ayırıp harita üzerinde bu bölgeleri göstermiştir. Merkezi iş alanının kentin merkezinde olduğu ve bölgesel iş alanlarından mahalle ticaret odaklarına doğru gidildikçe bu alanların kentin çeperlerine doğru yayıldığı görülmektedir.



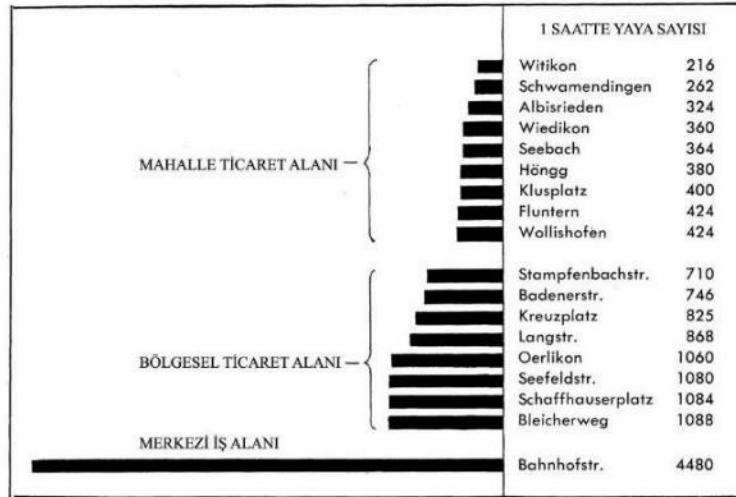
**Şekil 9.** Zürih için hazırlanan hizmet alanları bölgeleme haritası (Carol, 1960)

Carol'ın (1960) yaptığı çalışmaya göre Zürih'de bulunan Schwamendingen kentinde 3 ticaret alanı için yapılan alışveriş amaçlı geziler incelenmiştir. Merkezi iş alanında yapılan alışverişin daha çok kişisel hizmetlerle ilgili olan faaliyetler olduğu ortaya çıkmıştır (Şekil 10). Merkezi iş alanına giden insanların günlük ihtiyaçlarını karşılama oranının düşük olduğu; bölgesel ticaret alanlarında hem günlük ihtiyaçlı hem de kişisel ihtiyaçlı alışveriş gezilerinin yakın orana sahip olduğu; mahalle ticaret alanında ise günlük ihtiyaçları karşılamak için yapılan alışveriş gezisinin oranının doğal olarak en yüksek olduğu görülmüştür. Kişisel hizmet ihtiyaçlarının mahalle ticaret alanında pek fazla karşılanmadığı Şekil 10'da görülmektedir.



**Şekil 10.** İnsanlar tarafından üç iş bölgesi grubuna yapılan alışveriş amaçlı gezilerin yüzdesi (Carol, 1960)

Carol alışveriş gezilerinin amacını araştırdıktan sonra bu alanları kullanan kişi sayısını yani yaya hareketliliğini de karşılaştırmıştır. Kentin belirli ticaret bölgelerini derecelerine göre sınıflandırmıştır ve bu alanlardan geçen yayaları bir grup gözlemci ile saymıştır. En çok yaya 4.480 kişi ile merkezi iş alanında bulunmuştur. Yaya sayımı esnasında, bölgesel ticaret alanında 700-1100; mahalle ticaret alanında ise 200-450 kişi sayılmıştır.



**Şekil 11.** Şehrin seçilmiş iş bölgelerindeki yaya hareketliliği ve sayısı (Carol, 1960)

Carol'ın yaptığı çalışma gösteriyor ki: ticaret alanlarının kapasitesi, alansal büyüklükleri, işlevsel çeşitliliği vb. gibi özellikleri geliştikçe yaya hareketliliğinin artmaktadır. En fazla yaya hareketliliğinin ise özellikle merkezi iş alanlarında olduğu görülmektedir.

## **Yürünebilirlik**

Yürümek temel olarak yayanın bir amaç doğrultusunda belirli bir yerden başka bir yere gitmesini sağlayan bir eylemdir. Bu eylemin belirli nitelikler tarafından desteklenmesi ve uygun hale getirilmesi ise yürünebilirliktir. Yürünebilirlik hakkında farklı konulara vurgu yapan tanımlamalar ve açıklamalar bulunmaktadır.

Vikipedi tanımına göre yürünebilirlik, bir bölgenin yürümek için ne kadar uygun olduğunun ölçüsüdür (Anonim, 2022u).

Southworth'e (2005) göre yürünebilirlik, yaya konforu ve güvenliği sağlayarak, insanları makul bir zaman ve çaba içinde birbirine bağlayarak, ağ boyunca yolculuk esnasında görsel ilgi sunarak, yapıları çevrenin yürümeyi destekleme ve teşvik etme derecesidir.

Dovey ve Pafka'ya (2020) göre, kentsel mekânda yürünebilirliğin gerçekleşmesi, DMA akronimi ile yoğunluk (density), fonksiyonel karışım (mix) ve erişime (access) bağlıdır. Yapıların ve insanların yoğunlukları, farklı işlevlerin ve ilgi çekici yerlerin karışımı ve aralarında gezinmek için kullandığımız erişim ağları yürünebilirliğin temel araçlarıdır.

Farklı kişiler ve yıllarda yapılan yürünebilirlik tanımlamalarına bakıldığında yürünebilirliğin yapıları çevrenin çeşitli özelliklerine ve sunduğu olanaklara bağlı olduğu anlaşılmaktadır. Ama en önemlisi yürünebilirliğin belli bir kamusal mekândan yürüyüp geçmek olduğu değil; aksine kamusal mekânda yürürken orayı hissetmek, fark etmek ve yürümekten keyif almak olduğu anlaşılmaktadır.

Yürümek ve yürünebilirlik günlük hayatımızın bir parçasıdır. İnsan ölçeğinden kent ve hatta küresel ölçeğe kadar önemi olan konulardır. Bireysel olarak insanların fiziksel ve ruhsal sağlığına faydalıyken; küresel ölçek küresel ısınma ile mücadelede ön plana çıkan kavramlardır. Yürünebilirlik, insanların günlük yaşamlarına hareketlilik sağlaması ile insan sağlığı açısından; temiz bir ulaşım biçimi olması yönüyle çevresel açıdan; canlılık yarattığı ve ticari aktivite etkinliğini artırdığı için ekonomik açıdan ve kamusal bütünleşmeyi, sosyal adaleti, kentsel aidiyeti sağladığı için toplumsal ve sosyal açıdan önemli bir olgudur. Önemli bir şehir plancısı olan Jeff Speck 2013 yılında yaptığı bir TedX konuşmasında yürünebilirliğin birden fazla açıdan önemli olduğunu anlatmaktadır. Bunları sağlık, ekonomi, ulaşım, çevre ve toplumsal yaşam konuları gibi ana başlıkları altında toplamaktadır.

Yürünebilirliğin insan sağlığı üzerindeki etkileri doğrudan ve dolaylı olmak üzere iki yönden ele alınmaktadır. Yürünebilirliğin sağlık üzerindeki doğrudan faydası; fiziksel hareketliliğin obezite, hipertansiyon, diyabet, kardiyovasküler hastalık ve depresyon gibi kronik rahatsızlıkları engellemesiyle ilgilidir. Dolaylı faydası ise; yürünebilirliğin artması

bireysel araç kullanımını ve dolayısıyla hava kirliliği oranını azaltmasıdır. Böylece hava kirliliğinden kaynaklanan astım gibi solunum sistemi rahatsızlıklarının görülme sıklığı da azalmaktadır.

Yürümek rekreasyonel bir faaliyet olmasının yanı sıra temel bir ulaşım biçimidir. Yürümenin ulaşım biçimi olarak kullanılması kentlerin otomobil bağımlı kurgudan uzaklaşmasını sağlamaktadır (Yazıcıoğlu Halu, Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği, 2010). Bu açıdan yürünebilirlik temiz bir ulaşım biçimi olarak görülmekte ve araç bağımlılığını azaltıp yürünebilirlik arttıkça; kentlerde enerji tüketimi, fosil yakıt kullanımı, hava kirliliği, karbon emisyonu azalacaktır. Ayrıca yürünebilir bir yerde kompakt tasarımdan kaynaklı olarak destinasyonlar arasındaki mesafeler yakındır. Konut, iş yeri, alışveriş, okul ve eğlenme alanlarının birbirine yakın tasarlanması kentsel saçaklanmanın ve yayılmanın önüne geçerek; verimli tarım topraklarının, sulak alanların ve orman alanlarının tahribatının ve yok olmasının önüne geçecektir. Tüm bu sayılan çevresel faydaların temelinde yürünebilirliğin artması vardır. Yürünebilirliğin geliştirilmesinin doğrudan ve dolaylı olarak iklim değişikliği ile mücadele konusunda faydalar sağlayacağı yıllardır bilinen ve tartışılan bir konudur.

Yürünebilirlik ekonomik olarak da faydalıdır. Hem ucuz bir ulaşım biçimi olduğu için bireysel olarak ekonomik fayda sağlamaktadır hem de yürünebilir yerlerde geçirilen vaktin artması ve dolayısıyla harcanan paranın da artmasıyla kentsel ticari aktivitelerin etkinliğinin artması söz konusudur.

Yürünebilirlik adil bir ulaşım biçimi olmasıyla toplumun tümüne açıktır ve sınıfsal ayrışmanın önüne geçmektedir. Bu anlamda sosyal adalet sağlayarak kamusal fayda oluşturmaktadır. Diğer bir kamusal faydası ise canlı ve çeşitli kamusal mekânlar için zemin hazırlamasıdır. Canlı ve çeşitli kamusal mekânlar kentlinin kent yaşamına dahil olmasını sağlayarak kamusal yaşamı ve toplumsal paylaşımı artırmaktadır.

Yürünebilirlik kamusal mekânda yayaların var olmasını sağlayarak kamusal güven ortamı oluşturmaktadır. Doğal sokak gözleri denen (eyes-on-the-street) ve algılanan güvenliği artıran bu olgu suç oranlarının azalmasını dolaylı olarak sağlamaktadır. Yani kamusal mekânda yayanın ve yaya hareketlerinin dolayısıyla yürünebilirliğin varlığı güven ortamının oluşmasını sağlamaktadır. Ayrıca yürünebilirlik sayesinde kamusal mekânda yayaların var olması mekânın insan ölçeğinde algılanmasını sağlamaktadır. İnsan ölçeğinde olan bir kamusal mekân bireyde benlik ve aidiyet duygusunu geliştirmektedir. Kendilerini mekâna ait hisseden insanlarda güven duygusu gelişmekte ve suç işleme eğilimi azalmaktadır.

Yukarıda bahsi geçen yürünebilirliğin sağlık, ekonomik, ulaşım ve toplumsal konulardaki faydalarının görüldüğü şehirler vardır. Bu şehirler yürünebilirlik politikaları geliştirdiği için “yürünebilir şehirler” olarak adlandırılmaktadır.

### **Yürünebilir şehirler**

Son yıllarda dünya genelinde yaşanan pandemi dönemi ve küresel iklim felaketleri kentlerde yaşanan problemlerin temelinde var olan sebeplerin tekrar gündeme gelmesini sağlamıştır. Hem iklim değişikliğiyle mücadele etmek hem de gelecekte Covid-19 pandemisine benzer olası bir salgında hızlı müdahale edebilmek adına kentler bazı yeni şehircilik politikaları geliştirmeye başlamıştır. Bunlardan biri de yürünebilir şehirlerdir.

Covid-19 pandemisi döneminde bulaş riskinden kaçınmak için insanların yaşamları konut alanları ve yakın çevresiyle sınırlanmış, günlük ihtiyaçlar *yürüme mesafesinde* karşılanmıştır. Bu durum mahalle kurgusunun, *yürünebilir sokakların*, erişilebilir donatı alanlarının ve konut tasarımının önemini ortaya koymuştur. Böylece yeniden planlama gündemine yerini almıştır.

Pandemi döneminde insanlar sosyal mesafeyi korumak amacıyla toplu taşıma araçlarını kullanmaktan kaçınmış ve özel araç, bisiklet ve yürüme gibi bireysel ulaşım biçimlerini tercih etmiştir. Bu dönemde kısıtlanan yaya hareketliliği ve fiziksel aktivite ihtiyacı, araçlar tarafından kullanılmayan yollarda, kaldırımlarda, otoparklarda ve sokaklarda giderilmiştir. Bu yönüyle sokaklar, kentler için fiziksel bir altyapı hizmetinin yanı sıra sosyalleşmenin sağlandığı birer sosyal altyapı hizmeti sağlamıştır (Çamur, Erdoğanaras, Tamer, & Satoğlu, 2021).

Bir yerde yürümek bizim seçimlerimiz, çevremiz ve algılarımız ile ilgilidir. Bu sebeple yürünebilir şehirler tasarlarırken insan ölçeği, algısı ve tercihleri ön planda tutulmaktadır. Yürünebilir bir şehir yaratmak için parçadan bütüne giden bir yaklaşım benimsendiği söylenebilir. Yani ilk olarak yürünebilir yerler yaratıp daha sonrasında yürünebilir bir şehir elde etmek hedeflenmektedir. Kentin her parçasının yürünebilir olması için bazı genel kavramlar vardır. Bunlar; kompaktlık, yakınlık, karma arazi kullanımı, fonksiyon çeşitliliği, bağlantı vb. kavramlardır.

İnsanların yürüme kararını etkileyen en önemli iki coğrafi faktör yakınlık ve bağlantıdır. Yürünebilir bir alanda yakınlık yapıların yoğunluğu ile ilgilidir. Ancak yoğunluk tek başına yeterli değildir. Örneğin, konutlar bir bölgede çalışma alanları bir bölgede kümelenmişse yürümek pek mümkün olmayabilir. Yoğunluk ile fonksiyon çeşitliliği yani karma arazi kullanım gerekliliği ön plana çıkmaktadır. Yani yürünebilir bir yer çeşitli bina türlerinin kompakt bir karışımını gerektirir, böylece yaşam, çalışma, alışveriş, eğlence ve diğer etkinlikler

için alanlar birbirine yakın olur. Yakınlık destinasyonların konumu ile ilgiliyken, bağlantı destinasyonlar arasındaki seyahat rotaları ile ilgilidir. Bir noktadan diğerine hareket etmek için daha fazla ve daha verimli rota seçenekleri olduğu zaman bağlantı artmaktadır. Izgara sokak düzenleri, dar yapı blokları ve sık kavşaklar da kent içerisinde bağlantıyı sağlamaktadır. Tüm bu nitelikler kentlerin her parçasında sağlanırsa yürünebilir şehirlerin ortaya çıkacağı söylenebilir.



**Şekil 12.** Melbourne için hazırlanan 20 dakikalık mahallenin özellikleri (The State of Victoria Department of Environment, Land, Water and Planning, 2019)

Yürünebilirlik hedefi olan bir şehir örneği vermek gerekirse, Melbourne 17 temel özelliği bulunan 20 dakikalık mahallelerin tasarlanmasını hedeflemiştir. Bu hedefe göre her mahalle 800 metre yani 20 dakikalık yürüme mesafesinde ihtiyaç duyduğu tüm birimlere ulaşabilecektir. 20 dakikalık mahalleler için temel hedefler aşağıda sıralanmıştır:

- aktif ulaşımı için yayalar ve bisikletliler için güvenli, erişilebilir ve iyi bağlantılara sağlamak
- yüksek kaliteli kamusal mekân ve açık alanlar sunmak
- yerel yaşamı destekleyen hizmetler ve destinasyonlar sağlamak
- insanları kentsel hizmetlere bağlayan toplu taşıma erişimini kolaylaştırmak
- yerel hizmetleri ve ulaşımı uygulanabilir kılan yoğunluklarda konut/nüfus sağlamak
- gelişen yerel ekonomileri desteklemek

Bu hedeflerin arasında en önemlisi yayalar için aktif ulaşımın sağlandığı yaya ağlarının geliştirilmesi, kaliteli kamusal mekânların tasarlanması ve birbirine yakın çeşitli işlevsel

faaliyete sahip destinasyonlar kurgulanmasıdır. Bu sayede kentsel kamusal mekânlar 20 dakika mesafede yürünebilir çevre niteliği kazanabilecektir.

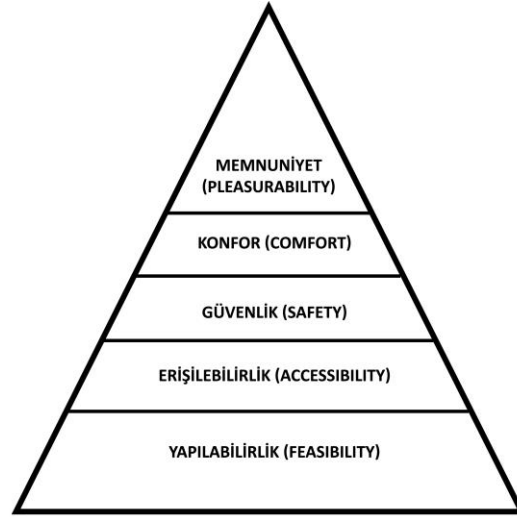
### **Yürünebilir çevre ve özellikleri**

Dovey ve Pafka (2020) yürünebilir çevreyi üç temel nitelik ile tanımlamıştır. DMA akronimi ile bu üç nitelik; yoğunluk (density), karışım (mix) ve erişimdir (access). Onlara göre yürünebilirlik kentsel kamusal mekânda üç temel nitelik ile vücut bulmaktadır. Bunlar; yapıların ve insanların yoğunlukları, farklı işlevlerin ve ilgi çekici yerlerin karışımı ve aralarında gezinmek için kullandığımız erişim ağlarıdır. Tanımlarına göre; yoğunluk, daha fazla insanı ve yeri yürünebilir mesafelerde toplamaktadır; işlevsel karışım, daha fazla yürünebilir varış noktası seçeneği üretmektedir ve erişim ağları, işlevler arasında yaya akışına aracılık etmektedir.

Alfonzo 2005 yılında yürüme davranışını etkileyen faktörleri ve kişinin yürümeye karar vermesini etkileyen parametreleri ortaya koyduğu bir çalışma yapmıştır. Bu çalışmaya göre bağımlı ve bağımsız faktörler vardır. Çalışmada yürümek eylemi bağımsız değişken olarak ele alınmakta ve bağımlı faktörler ise kişinin bireysel, grup ve bölgesel düzeydeki özellikleri ile fiziksel çevrenin karakteristiği olarak dört ayrı özellik olarak ele alınmaktadır.

Bağımsız değişken olan yürümek eylemi yürüyüş türlerine ve hedef noktalarına göre gruplanmaktadır. Yürüyüş türleri, hedef yürüyüşleri ve gezinti amaçlı yürüyüş olarak; hedef noktaları ise ticari alan, mahalle, rekreasyon alanı vb. olarak ayrı başlıklar olarak ele alınmaktadır. Bağımlı faktörler ise kişiye ve fiziksel çevrenin niteliklerine göre iki üst başlıkta ele alınmaktadır. Kişiye ait özellikler bireysel düzeyde, grup düzeyinde ve bölgesel düzeyde olmak üzere üç gruba ayrılmaktadır. Bireysel düzeydeki özellikler, biyolojik, psikolojik ve demografik; grup düzeyindeki özellikler, sosyolojik ve kültürel; bölgesel düzeydeki özellikler ise iklim, coğrafya, topografya gibi değişkenleri içermektedir. Fiziksel çevre nitelikleri ise yukarıda bahsedilen hedef noktalarına bağlı olarak; mahalle tipleri, konut yaşı, arazi kullanımı, yoğunluk, işlev, erişim, güvenlik, algılanan mesafe ve estetik gibi nitelikler üzerinden ele alınmaktadır.

Alfonzo, yukarıda bahsedilen teorik çerçeveden sonra kendisinin geliştirdiği bir yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi modeli oluşturmuştur. Bu model, **kentsel formla ilgili** olan ve yürümeyle ilgili karar verme sürecinde dikkate alınan beş ihtiyaç düzeyi olduğunu öne sürmektedir.



**Şekil 13.** Alfonso'nun yürüme ihtiyaçları hiyerarşisi (Alfonzo, 2005)

Yürüme ihtiyaçları hiyerarşisinin ilk basamağında **yapılabilirlik ihtiyacı (feasibility)** vardır. Yapılabilirlik ihtiyacı, insanların yürüme eylemini yapabiliyor ve tercih edebiliyor olması ile ilgilidir. Hem hedef hem de yürüyüş gezileri için karar verme sürecini etkileyebilir. Her iki yürüyüş türü için yapılabilirlik ihtiyacı karşılanmazsa yürüyüşün gerçekleşmeyeceği varsayılır. Yapılabilirlik ihtiyacı, hareketlilik, zaman ve sorumluluklar gibi faktörleri içerir. Hareketlilik faktörü kişinin yaşı, kilosu ve fiziksel durumuna bağlıdır. Sınırlı hareketliliğine sahip olmak yürüyüş gezisini olanaksız hale getirebilir. Benzer şekilde sınırlı zaman faktörü de kişinin yürüme kararını olumsuz etkileyebilir. Ayrıca çocuk sahibi olmak gibi sorumluluklar da yürüme kararını etkileyen faktörlerdendir.

Alfonzo'ya (2005) göre, hiyerarşi modelinin ilk basamağı olan yapılabilirlik ihtiyacı karşılandıktan sonra ikinci basamakta bulunan **erişilebilirlik (accessibility)** ihtiyacı düşünülebilir. Erişilebilirlik mevcut faaliyetlerin yapısını, miktarını, kalitesini, çeşitliliğini ve yakınlığını ve ayrıca kullanımlar arasındaki bağlantıyı kapsar. Örneğin, konut ve ticari alanlar arasındaki bağlantıların varlığı ve yakınlığı iş dışı hedef yürüyüşlerinin sıklığı ile ilişkilidir. Erişilebilirlik, belirli bir alan içinde çeşitli arazi kullanımlarının entegrasyonunun yanı sıra makul bir yürüme mesafesindeki mevcut varış noktalarının sayısını da içerebilir. Özellikle, hedef yürüyüşleri için belirli bir varış noktasına olan uzaklık algısı, kişinin erişilebilirlikle ilgili memnuniyet düzeyini etkileyebilir. Bununla birlikte gezinti amaçlı yürüyüşler mutlaka belirli varış noktalarına bağlı olmadığından, mesafenin gezinti gezileri için karar verme sürecini güçlü bir şekilde etkilemediğine inanılmaktadır.

Hiyerarşi modelinde üçüncü basamakta **güvenlik (safety)** ihtiyacı vardır. Güvenlik, bir kişinin suç tehdidine karşı kendini güvende hissedip hissetmediğini ifade eder. Güvenlik düzeyi, kentsel formdan, belirli arazi kullanımlarından ve belirli grupların/bireylerin varlığından etkilenebilir. Mülkiyetin kişiselleştirilmesi, köhne ve terk edilmiş yapılar, grafiti,

çöp, bar ve içki dükkanları ve tehditkâr kişi gruplarının varlığı yayalar tarafından hissedilen güvenlik seviyesini azaltırken; sokak ışıkları, dar sokaklar, mağazalar, açık hava etkinlikleri ve bahçe dekorasyonlarının varlığı ve görüş mesafelerinin açık olması yayalar tarafından hissedilen güvenlik seviyesini artırıcı etki göstermektedir.

Hiyerarşi modelinde dördüncü basamakta **konfor (comfort)** ihtiyacı vardır. Konfor, bir kişinin rahatlık ve memnuniyet seviyesini ifade eder. Alfonzo'ya (2005) konfor düzeylerini etkileyebilecek nitelikler arasında kentsel form özellikleri üzerinde durmaktadır. Bu kentsel form özellikleri; yaya ve araç trafiği arasındaki ilişki (trafik sakinleştirici unsurlar, hız sınırları, caddelerin genişliği/uzunluğu ve tamponların varlığı), yaya geçidi sisteminin durumu (kaldırım genişlikleri ve kaldırım bakımı), olumsuz veya aşırı hava koşullarından koruma sağlayan kentsel tasarım öğeleri (kanopi ve pasajlar) ve kentsel mekânda kolaylık sağlayan sokak mobilyaları (sokak bankları, çeşmeler ve diğer sokak mobilyaları).

Alfonzo'nun çalışmasına göre hiyerarşinin ilk dört seviyesi karşılanırsa, kişi yürüme kararında o bölgenin zevkli özelliklerini göz önünde bulundurabilir. Hiyerarşi modelinde beşinci basamakta memnuniyet ihtiyacı vardır. **Memnuniyet (pleasurability)**, bir kişinin yürüme deneyimine ilişkin olarak bir ortamın sağladığı çekicilik düzeyine işaret eder. Aynı zamanda bir alanın yürüyüş için ne kadar keyifli ve ilginç olduğuyla da ilgilidir. Çalışmada, yürüyüş yaparken kişinin memnuniyet seviyesini artıracak ve keyifli bir ortam oluşturabilecek faktörler; çeşitlilik, canlılık, mimari tutarlılık, ölçek, estetik çekicilik, karma kullanımlar, sokak manzaraları, sokak ağaçları, kamusal mekânlar, diğer insanlar, ilginç mimari, tarihi veya benzersiz binalar, renk ve açık hava yemek alanları ve bir ortamın aktivite düzeyi olarak bahsedilmektedir.

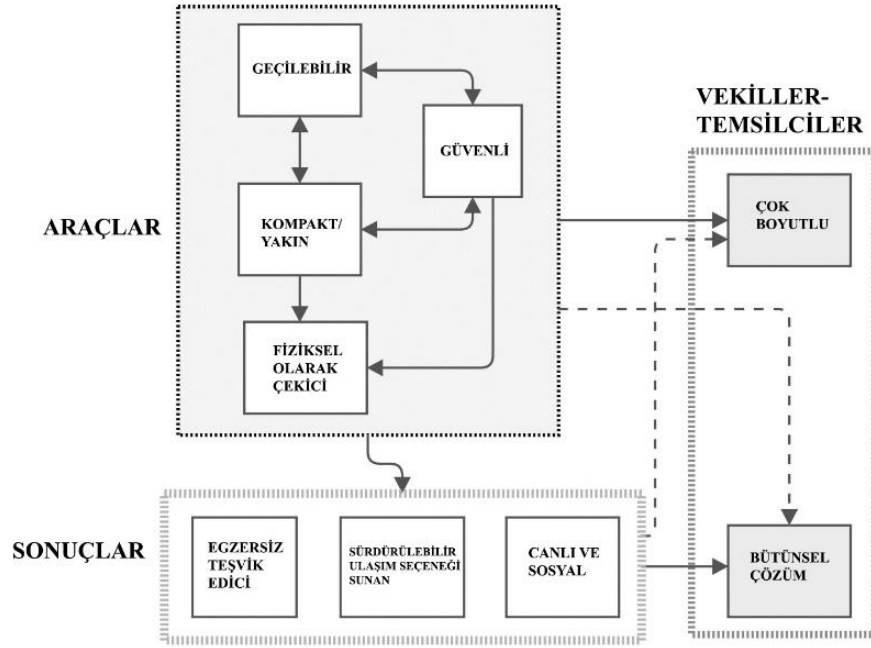
Alfonzo yürüme ihtiyaçları hiyerarşisini oluştururken iki yürüyüş türünün de (hedef yürüyüşleri ve gezinti amaçlı yürüyüşler) hiyerarşideki ihtiyaçlardan etkilendiğini söylemektedir. Çalışmaya göre, hedef amaçlı yapılan yürüyüş genel olarak yapılabilirlik ve erişilebilirlik ihtiyaçlarından etkilenmekte; gezinti amaçlı yürüyüş ise erişilebilirlik hariç diğer tüm ihtiyaçlardan etkilenmektedir. Bunun sebebi ise gezinti amaçlı yürüyüşün opsiyonel olması ve yapılma zorunluluğunun bulunmamasıdır. Bu yürüyüş türünün gerçekleşmesi için uygun ortamın oluşması beklenebilir ancak hedef amaçlı yapılan yürüyüşler genel olarak zorunludur ve uygun ortamın oluşmasını bekleme seçeneği olmayabilir. Bu sebeplerden dolayı hedef amaçlı yapılan yürüyüşler güvenlik, konfor, memnuniyet gibi ihtiyaçlardan gezinti amaçlı yürüyüşe göre daha az etkilenmektedir.

Alfonzo'nun oluşturduğu bu beş basamaklı ihtiyaçlar hiyerarşisinde baskın olan bir ihtiyaç yoktur ama her ihtiyaç kendinden bir önceki ve bir sonraki basamak ile doğrudan

bağlantılıdır. Alfonzo'ya göre bir önceki ihtiyaç karşılanmadan bir sonraki ihtiyaç düşünülmemektedir. Aslında bir açıdan bu durum doğrudurken başka bir açıdan eksiklikleri olabilir. Örneğin, yürüme eyleminin gerçekleşmesi için ilk olarak yapılabilir olması gerekmektedir. Kişinin yürüme engelinin olmaması ve fiziksel çevrenin yürümek için uygun olması (kaldırım varlığı, eğimin az olması vb.) gerekmektedir. Bu açıdan ilk basamakta yapılabilirlik ihtiyacının olması doğrudur. Ancak konfor ihtiyacının gerçekleşmesi için güvenlik ihtiyacının karşılanması bazı durumlarda beklenmeyebilir. Benzer şekilde kişi hem güvenlik hem de konfor ihtiyacının aynı anda karşılanmasını bekleyebilir.

Çalışmada bahsedilen beş ihtiyaçtan yapılabilirlik ihtiyacı dışında kalan diğer tüm ihtiyaçlar kentsel form ile doğrudan ilişkilendirilmiştir. İlk ihtiyaç olan yapılabilirlik ihtiyacı kişinin bireysel, grup ve bölgesel düzeydeki özellikleri ile ilişkilendirilirken diğer dört ihtiyaç kişinin beklediği ve fiziksel çevrenin karşılaması gereken ihtiyaçlar olarak ele alınmaktadır. Sonuç olarak Alfonzo'nun yaptığı çalışmadan, yürünebilir veya yürüme uygun bir çevrenin erişilebilir, güvenli, konforlu ve memnun edici olması gerektiği sonucuna varılabilmektedir.

Yürünebilir bir çevrenin tanımını yapmak için başka bir çalışma da Ann Forsyth tarafından yapılmıştır. Forsyth (2015) yürünebilirliği genel olarak fiziksel çevre ile bağdaştırmış ve yürünebilir bir çevrenin geçilebilirlik, kompaktlık, güvenlik ve fiziksel olarak çekicilik olmak üzere dört temel niteliğe sahip olması gerektiğini savunmaktadır.



**Şekil 14.** Yürünebilirlik ve yürünebilir yerlerin tanımlarını birbirine bağlayan çerçeve (Forsyth, 2015)

Forsyth'a (2015) göre, yürünebilir bir yer ilk olarak **geçilebilir veya seyahat edilebilir** nitelikte olmalıdır. Forsyth'ın çalışmasında geçilebilir bir yer, makul bir yüzeye sahip, tehlike ve engellerden arındırılmış, sürekli olan bir yol olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca geçilebilirlik tanımının yürüyen kişinin yaşına, tercihlerine, bebek arabası gibi engellere, kişinin engellilik düzeyine, hava durumuna, günün saatine, varış yerinin çekiciliğine, algılanan güvenliğe, mevcut diğer rota seçeneklerine, eğitime ve çok sayıda başka faktöre göre değişebileceği belirtilmektedir.

İkinci olarak yürünebilir bir yer **kompakt veya yakın** olmalıdır. Çalışmaya göre, yakınlık insanların okul, park, mağaza, otobüs durağı ve iş yeri gibi temel olanaklara ulaşmak için kat etmeleri gereken mesafedir. Kompaktlık ise destinasyonların ve insanların yakınlığı veya yüksek yoğunluğudur. Bu açıdan kompaktlık, yürünebilir bir mesafenin ötesine geçerek konut yoğunluğu ve arazi kullanımı karışımının bir kombinasyonunu içermektedir. Ayrıca çalışmada, kompakt bir yerin yoğun aktivite veya destinasyon noktalarına sahip olmasından dolayı bu aktivite ve destinasyonlar arasında nispeten doğrudan rotalara ihtiyaç duyduğu belirtilmektedir. Bu rotaların doğrudanlığını sağlamak için kompakt bir alanın ızgara sokak desenine ve küçük blok boyutlarına sahip olması gerektiği vurgulanmaktadır.

Üçüncü olarak yürünebilir bir yer **güvenli** olmalıdır. Çalışmada güvenlik, algılanan ve gerçek (trafik) güvenlik olarak iki başlık olarak ayrılmaktadır. Trafik güvenliği açısından yürünebilir bir ortam, düşük trafik hacimlerinin veya yayalar için korumanın (tamponlar,

sinyalize yaya geçitleri, trafiği sakinleştirme vb.) var olduğu bir yer; algılanan suç açısından yürünebilir bir ortam ise, iyi aydınlatılmış, tuzak noktaları olmayan, kargaşanın ve tehdit olarak algılanan insanların olmadığı yerlerdir. Forsyth, algılanan güvenliğin yürünebilirlik için en önemlisi olduğunu, ancak algıların cinsiyet ve sosyal sınıf gibi faktörlerle göre büyük ölçüde değiştiğini belirtmektedir. Örneğin, geceleri iyi aydınlatılmamış sokaklarda yürümek kadınlar için güvenli olarak algılanmazken; erkekler için problem oluşturmayan bir durum olabilmektedir.

Dördüncü olarak yürünebilir bir yer **fiziksel olarak çekici** olmalıdır. Fiziksel olarak çekici bir yer ilginçtir, merak uyandırır ve insanları yürümeye teşvik eder. İnsanlar mecbur oldukları için değil o yeri görmek istedikleri için yürürler. Bunu sağlamak için yürünebilir bir yerin, insanların sadece yürümenin mümkün olduğunu fark etmelerini değil aynı zamanda yolculukları esnasında diğer ulaşım türleri içinden yürümeyi tercih etmesini sağlayacak fiziksel altyapı özelliklerine sahip olması gerekir. Örneğin, fiziksel olarak çekici olan bir yer; geniş ve bakımlı kaldırımlar, hareketli cadde cepheleri, trafik sakinleştirici önlemler, sokak ağaçları ve bitkilendirilmiş tamponlar, işaretli ve sinyalize yaya geçitleri, banklar, yön bulma tabelaları ve yaya ölçekli aydınlatma dahil bir fiziksel altyapı sunmalıdır.

Forsyth yürümenin temel amacını bir varış noktasına ulaşmak olarak değerlendiriyor ve bu sebeple yürünebilirliği bir yerden diğerine gitmek için çok temel olan fiziksel altyapıyla ilişkilendiriyor. Ona göre yürünebilir bir yerin sahip olması gereken fiziksel altyapının belirli niteliklere sahip olması gerekmektedir. Bu nitelikleri dört temel başlık altında ele alıyor. Ama Alfonso'nun aksine bu nitelikler arasında herhangi bir hiyerarşi kurmuyor.

Yazara göre yürünebilirlik için en önemli iki konu sokak tasarımı ve suç ve kazalardan korunmaktır. Bu sebeple güvenlik niteliğini diğer niteliklerle yakından ilişkili olarak görmesine rağmen ayrı bir başlık olarak ele alıyor. Güvenlik eksikliğinin yürümenin önünde büyük bir engel olduğunu belirtmektedir. Güvenlik eksikliğini giderebilmek için Tam Sokaklar (Complete Streets) ve Okula Giden Güvenli Yollar (Safe Routes to School) iki örnek çalışmadan bahsetmektedir. Bu örneklerde her yaş ve gruptan insanlar seyahat biçimlerine bakılmaksızın topluluk içinde sokak ve caddelerde güvenle hareket edebilmektedirler.

Yürünebilir bir çevrenin başka bir tanımı da 1910'lu yıllarda kurulan SPUR (The San Francisco Bay Area Planning and Urban Research Association) adlı kuruluş tarafından yapılmıştır. SPUR'un 2013 yılında hazırladığı 'Getting to Great Places' isimli raporda yürünebilir bir çevre için uygulanması gereken yedi ilkeden bahsedilmiştir.

Bunlardan ilki, ince damarlı yaya dolaşımı oluşturmaktır (Şekil 15). Yapı bloklarını küçültmek, sokakları yaya geçitleri ile birbirine bağlamak, yürüyüş ortamında yayalara

dakikada bir yeni rotalar sunmak ve makul bir sıklıkla kavşaklar önermek ince damarlı yaya dolaşımı sağlamanın temel yollarıdır. Rapora göre bunu sağlayınca, sık ve yoğun bir şekilde birbirine bağlanan yaya yolları hem gerçek hem de algılanan mesafeleri kısaltmaktadır. Mesafenin kısalması yayalara verimli erişim, görsel ilgi ve ilerleme hissi sağlamaktadır.



**Şekil 15.** İnce damarlı yaya dolaşımı oluşturmak (SPUR, 2013)

İkinci ilke, yapıları sokakların ve kamusal mekânların tam kenarlarına yerleştirmektir (Şekil 16). Bunu sağlamak yapılara erişimi kolaylaştırırken aynı zamanda dolaşım yollarını güçlendirmeye de yardımcı olur. Bina girişlerinin kaldırımların üzerinde olması sokak ile blok arasındaki mesafeyi kısaltır ve sokak kamusal hayattan özel hayata geçiş sağlayan yarı kamusal bir rol üstlenir. Ayrıca sokakların çevresinde oluşan kenarlar; sokakların ve diğer alanların tanımlanmasını sağlar. Böylece mekân daha okunaklı ve tutarlı hale gelir.



**Şekil 16.** Yapıları sokakların ve kamusal mekânların tam kenarlarına yerleştirmek (SPUR, 2013)

Üçüncü ilke, kamusal faaliyetleri desteklemek için işlevleri düzenlemek. Aktif kullanımları (perakende satış, etkinlik alanları vb.) yaya yolları boyunca stratejik olarak yerleştirmek, konut girişlerini kamusal alanlara doğru bir geçiş sağlayacak şekilde tasarlamak, güvenli ve özel alanları halka açık caddelerden uzağa yerleştirmek ve durak, ön sundurma ve balkonların (sokaktaki gözlerin) sayısını artırmak sokak kullanımını düzenlemeyi sağlayacaktır. Böylelikle, çevredeki sokakların etkinliği, canlılığı, sosyalliği, güvenliği ve kimliği üzerinde olumlu bir etkiye sahip olacaktır.



**Şekil 17.** Kamusal faaliyetleri desteklemek için işlevleri düzenlemek (SPUR, 2013)

Dördüncü ilke, otoparkları yapıların arkasına veya altına yerleştirmektir. Park alanlarını mümkün olan yerlerde çok katlı yapılar olarak kurgulamak ve yaya alanlarını engellemeyecek şekilde yerleştirmek hem otoparkların verimli bir şekilde yönetilmesine olanak sağlar hem de insanları sokaklara çeker.



**Şekil 18.** Otoparkları yapıların arkasına veya altına yerleştirmek (SPUR, 2013)

Beşinci ilke, yapı ve peyzaj detayları ile mekânı insan ölçeğine uygun hale getirmektir. Yoğun kütle hissini hafifletmek için yapı formlarını görsel olarak parçalamak, binalar, cephe elemanları ve kaldırımlar boyunca tenteler, aydınlatmalar ve tabelalar tasarlamak sokaklarda insan ölçeğini pekiştiren özelliklerdir. Böylelikle insanlar, sokakla buluştuğunu hisseder ve yapıyı çevreyi kendi bedenleri ölçeğinde deneyimler.



**Şekil 19.** Mekânı insan ölçeğine uygun hale getirmek (SPUR, 2013)

Altıncı ilke, açık ve sürekli yaya erişimi sağlamaktır. Bunu sağlamak en çok kaldırımların görevidir. Kaldırımların sık ve güvenli cadde geçitleriyle birbirlerine bağlanması şehir içinde kesintisiz bir yaya ağı oluşturur. Ağaçlar, aydınlatma elemanları, sokak mobilyaları, kamu sanatı vb. unsurlar içeren geniş kaldırımlar da şehrin bu yaya ağı dokusunu destekler.



**Şekil 20.** Açık ve sürekli yaya erişimi sağlamak (SPUR, 2013)

Yedinci ilke, bütüncül sokaklar tasarlamaktır. Bütüncül sokaklarda araç yolları, özel araç, toplu taşıma, bisiklet yolu ve otopark alanı arasında güvenli bir şekilde paylaşılır. Ayrıca arazi kullanımları ve tasarım da dikkate alınır; uygun bina yükseklikleri ve halka açık cadde alanının aktif olarak kullanılmasını sağlayan yapı cephelerinin tasarımı ve fonksiyonları yayaaların rahat edeceği ve dikkatini çekecek şekilde tasarlanır. Böylece bütüncül sokaklar, çeşitli seyahat modlarını barındırabilirken, aynı zamanda kamusal olanaklar, ticaret ve yeşil alanlar olarak da hizmet verebilir.



**Şekil 21.** Bütüncül sokaklar tasarlamak (SPUR, 2013)

Raporda bahsedilen yedi tasarım ilkesi, yürünebilir bir yerin nasıl olabileceğini dair yapılan diğer tanımlardan daha somut ve mekânda direkt olarak yansımaları görülebilecek bir biçimdedir. Bu yedi ilke, kentsel mekânın neredeyse olması gereken tüm detaylarına değinmektedir. Yapıların işlevleri, girişleri ve konumları, otoparkların konumları, sokak dokusu, rota seçenekleri, blok boyutları, kat yükseklikleri, kent mobilyaları ve yer seçimleri,

kaldırımlar vb. tüm detaylara değinen bu çalışma hem kamusal mekânların hem de mahallelerin tasarımına dair önemli bilgiler sağlamaktadır.

Yukarıda yürünebilirliği etkileyen fiziksel çevrenin özelliklerinden genel olarak bahsettikten sonra spesifik olarak yürünebilir çevrenin nasıl olması gerektiğine dair ana ve alt başlıkların belirlenmesi gerekmektedir. Yapılan literatür taraması sonucunda yürünebilirliği en çok etkileyen niteliklerin temel olarak arazi kullanımı, kamusal mekânlar, yapı tasarımları ve kent mobilyaları ile ilgili olduğu çıkarımı yapılmıştır.

Yürünebilir bir çevrenin özelliklerini anlamak için yürünebilirliği etkileyen unsurlara bakmak gerekmektedir. Yürünebilirlik literatürü incelendiğinde yürünebilirliği etkileyen ve kentsel çevreye bağlı olan iki önemli konu ön plana çıkmaktadır. Birincisi kentsel yapılı çevrenin fiziksel özellikleri ikincisi ise kentsel yapılı çevrenin algısal yani kentsel tasarım özellikleridir. Bu bölümde bu iki önemli konu ele alınacaktır.

### ***Yürünebilir çevrenin fiziksel özellikleri***

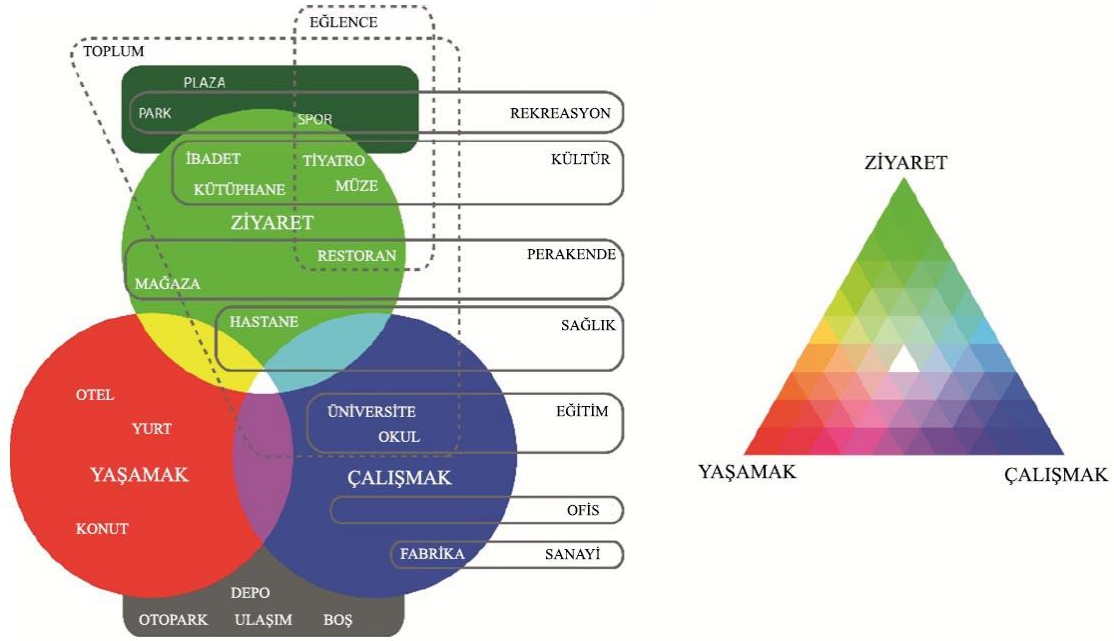
#### ***Arazi kullanımı***

Arazi kullanımının yürünebilirlik ile ilgisi ilk olarak kentin morfolojisi yani yerleşme formu ile ilgilidir. Forsyth'ın (2015) da tanımına göre yürünebilir bir yer **kompakt** bir yerleşim modeline sahip olmalıdır. Çünkü kompakt bir yerde destinasyonlar ve yapılar birbirine yakındır. Böyle bir yer insanların okul, park, mağaza, otobüs durağı ve iş yeri gibi temel olanaklara ulaşmak için kat etmeleri gereken mesafeyi kısaltmakta ve yürümeyi teşvik etmektedir.

Arazi kullanımının yürünebilirlik ile olan diğer bir ilgisi karma arazi kullanımı ve fonksiyonel çeşitliliktir. Southworth'e (2005) göre, karma kullanımlı bir arazide bir kişi yürüyerek 10-20 dakikada maksimum 800 metre uzaklıktaki donatılara erişebilmektedir. Tekel ve Özalp'e (2016) göre, yürüme mesafesindeki kafeler, dükkanlar, rekreatif faaliyetler gibi kullanımların çeşitliliği yürünebilirliğin gerçekleşmesinde önemlidir. Çünkü kentsel bir mekânda farklı işlevlerin varlığı her gruptan insanı çeker ve mekânın yayalar tarafından kullanımının artmasını sağlar. Ayrıca, sokak ölçeğindeki işlevsel çeşitlilik yürünebilir bir çevrenin kentsel tasarım özellikleri arasında bulunan görsel çeşitlilik niteliğini de desteklemektedir.

Tek merkezli kentlerde kent merkezi tek tip arazi kullanımından ziyade birden fazla işleve sahip karma arazi kullanımına sahiptir. Dovey ve Pafka (2020) esinlendikleri bir çalışmaya göre 28 farklı işlevi 3 ana başlık altında gruplamıştır. Bu üç başlık için bir üçgen oluşturuyorlar ve buna yaşama/çalışmak/ziyaret üçgeni adını veriyorlar. Bunu yapmalarının

amacı kentsel etkinlikleri ve pratikleri bağımsız işlevler olarak değil, birbiriyle ilişkili olarak anlamaya çalışan ilişkisel bir model geliştirmektir. Bu model sayesinde kent yaşamı üç temel işleve indirgenmiştir. Böylece farklı işlevler geniş kategoriler içinde bir araya getirilmiştir.



**Şekil 22.** Kent yaşamının üç temel işlevi (Dovey & Pafka, 2020)

Üçgende, yaşamak/ziyaret etmek (sarı) çoğunlukla yaşam tarzıyla (yaşadığımız, alışveriş yaptığımız, yemek yediğimiz ve oynadığımız yer) bağlantılıdır; yaşamak/çalışmak (macenta) işe gidiş geliş; çalışmak/ziyaret etmek (cam göbeği), işle bağlantılı olarak alışveriş yapma, yemek yeme ve oyun oynama şeklimizdir. Bu ilişkiler 'sakinler', 'çalışanlar' ve 'ziyaretçiler' olarak kenti kullanan profili de belirlemiş olur. Bu işlevlerin karışımı yürünebilirliği sağlanması için temeldir. Karışımın merkezine doğru yaklaştıkça renklerin açıldığı ve karışımın sağlandığı yani yürünebilirliğin gerçekleştiği görülmektedir. Üçgenin köşeleri ise yaşam, çalışma ve ziyaret işlevleri arasında gezinilemeyen şehirlerin işlevsiz kısımlarını ifade etmektedir.

Yukarıdaki gibi farklı işlevlerin daha genel başlıklar altında toplanması ve gruplanması önemlidir. Ancak bu gruplama kamusal mekânın ne amaçla kullanıldığını ifade ederken ne sıklıkla kullanıldığı tam olarak açıklamamaktadır. Bunu açıklamak için ise Üçeçam Karagel ve Karagel'in (2014) bir çalışması kullanılabilir. Üçeçam Karagel ve Karagel (2014) ticari faaliyetleri çeşitlerine göre perakende ticaret, yeme-içme-eğlenme-dinlenme hizmetleri, el sanatları ve küçük sanatlar ve büro hizmetleri olarak 4 ana gruba ayrılmıştır. Bunu yapmalarının amacı örneklem alanı olan çarşının içerisinde yoğunluğun hangi işyeri grubunda olduğu ortaya koymaktır. Perakende ticaretleri ise kendi içerisinde günlük ihtiyaçlar, periyodik ihtiyaçlar ve uzun vadeli ihtiyaçlar olarak 3 alt gruba ayırmışlardır. Günlük ihtiyaçlar, fırın, market gibi

faaliyet kollarını; periyodik ihtiyaçlar, kırtasiye, mağaza, hırdavatçı gibi faaliyet kollarını; uzun vadeli ihtiyaçlar ise kuyumcu, mobilyacı ve gelinlikçi gibi faaliyet kollarını içermektedir. Aslında bu faaliyet kollarının varlığı alanın ne sıklıkla kullanıldığını göstermektedir. Bu literatür çalışması bağlamında örneklem alanında bulunan iş yeri grubuna göre alanın kullanım sıklığı ortaya çıkacaktır.

Arazi kullanımının yürünebilirlik ile olan üçüncü ilgisi ise mekânlar ve işlevler arasında sağlanan bağlantılılıktır. Bağlantılılık, kentsel kamusal mekânda hareket seçeneği ve kolaylığı sağlaması nedeniyle yürünebilirliği etkilemektedir (Tekel & Özalp, 2016, s. 41). Yaya yolları, kaldırımları, yaya geçitleri (alt-üst geçitler) bağlantılılığı sağlayan bağlantılardır. Bu bağlantıların doğrudanlığı da önemlidir. Forsyth (2015) nispeten doğrudan yolları geçilebilir ortam olarak değerlendirmekte ve insanların bir yerden diğerine büyük engeller olmadan gitmelerine olanak tanıyan temel fiziksel koşullar olduğunu belirtmektedir.

### *Meydanlar*

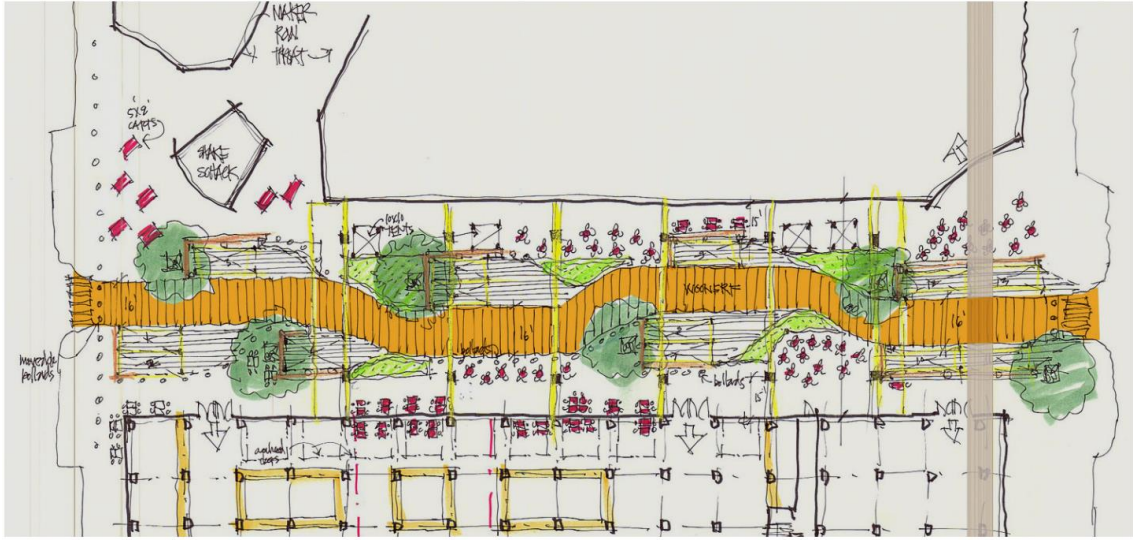
Kentsel alanlarda kamusal mekân denince akla ilk olarak meydanlar ve cadde ve sokaklar gelmektedir. İnsan ölçeğine bağlı olarak meydanlar anıtsal ve samimi olarak algılanabilir. Yüksek katlı yapılar ve büyük boşluklar meydanlara anıtsal nitelik kazandırmaktır. Bu yer ve aidiyet duygusuyla da ilgilidir. Çünkü meydanlar kullanıcıları için yere ait olma duygusu geliştirir (Oktay, 2007). Oktay'a (2007) göre, meydanların kullanıcılara yere ait olma duygusu yaratması için;

- fiziksel olarak iyi tanımlanmış olması: yani mekânın yapılar tarafından çevrelenerek kapalılık hissi yaratması
- insan ölçeğinde olması: yapı yüksekliğinin genişlik ile orantılı olması
- meydanın boyutu: meydan ne basık ve kalabalık olarak algılanacak kadar küçük olmalı ne de boş ve sınırsız büyük olarak algılanacak kadar büyük olmalı
- meydanın kültürel ve toplumsal değerleri: tarihi yapıların korunması ve kentsel peyzaj ile bütünleştirilerek canlandırılması ve sanatsal yapıtların varlığı
- meydanın günün tüm saatlerinde ve farklı gruptan kişiler tarafından kullanılması: işlevsel çeşitliliğin sağlanması
- meydanın dış mekân aktivitelerine katkıda bulunması: meydanı çevreleyen yapıların ön cephelerinde arkad, balkon ve cumbalar gibi cephe hareketliliklerine ve zemin katların dükkan, restoran ve kafe gibi ticari işlevlere sahip olması

- meydanın görsel çeşitliliğe sahip olması: meydanın, çevresindeki yapılar ve meydanın içinde bulunan unsurlar (anıt, çeşme, heykel vb.) vasıtasıyla uyum, düzen veya zıtlıklar oluşturması (örneğin Louvre Müzesi'nin avlusundaki Cam Piramit bulunduğu meydana hareketlilik katmıştır.)

### *Cadde ve sokaklar*

Yürünebilirlik için en önemli konulardan biri sokak ve cadde tasarımı tasarımıdır. Sokak tasarımının iyi olması güvenlik eksikliğini gidermeye de yardımcı olmaktadır. Bu konuda Tam Sokaklar (Complete Streets) ve Woonerf (yaşayan sokak) çalışmaları ön plana çıkmaktadır.



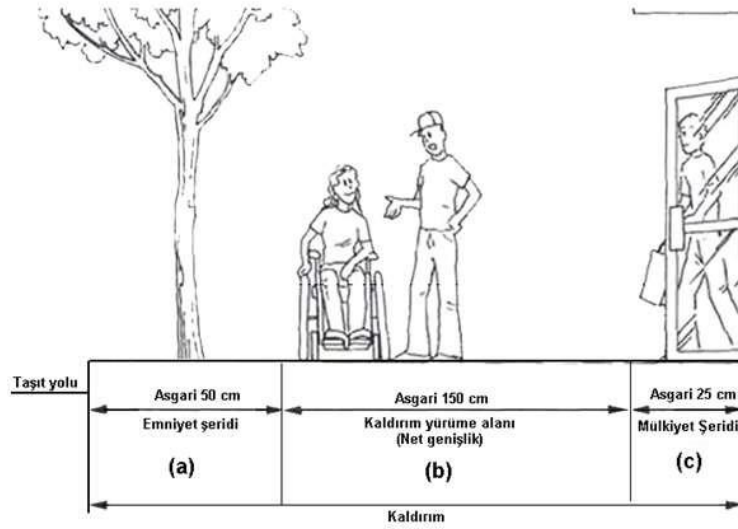
**Şekil 23.** Woonerf eskiz çalışması örneği (Anonymous, 2022a)

Woonerf sokaklar altında çocuklar için sokakları daha yaşanabilir hale getirmeyi hedefleyen projeler kapsamında geliştirilmektedir. Çocuklar için yaşanabilir sokaklar tüm kentli için güvenli ve yaşanabilirdir. Bu sokakların bileşenleri bulunmaktadır. Bunlar; mekanın kimliğinin vurgulayan farklı bir giriş, trafiği yavaşlatan virajlar, yönlendirici ve sınırlayıcı (ağaçlar, mobilyalar vb.) elemanlar ve aralıklı olarak araçlar için park alanlarıdır (Tandoğan, 2014). Woonerf sokaklar sayesinde güvenli, yürünebilir, oyun oynanan ve sonucunda sokak kültürünün yaşandığı kamusal mekânlar ortaya çıkmaktadır.

### *Kaldırımlar*

Kaldırımlar, yayalara ayrılmış olan bir bölgedir ve yayaların yürümesini daha kolay ve güvenli hale getirmeyi sağlar. Bir yolculukta “varış noktası” ve “güzergah” en önemli iki bileşendir. Kaldırımların insanların bir varış noktasına doğrudan bir rota bulacak ve gecikmeleri en aza indirecek şekilde tasarlanması yayaların kaldırımları kullanımını kolaylaştırmaktadır. Bunu sağlamak için kaldırımların sık sık kesintiye uğramaması ve kaldırımların üzerinde engellerin bulunmaması gerekir.

Kaldırımların belirli tasarım özellikleri vardır. Bunlardan biri genişlik standardıdır. TS 12576 numaralı standarda göre, hareket kısıtlılığı olanlar dahil İki kişinin yan yana rahatça yürüebilmesi için kaldırımların en az 1,5 m (150 cm), en ideal 2 m genişliğinde olması gerekir (Şekil 24). Çünkü yayaların yürüyeceği alan dışında dükkân giriş-çıkışları ve sokak mobilyalarının bulunduğu alanlar da kaldırımlar üzerinde yer almaktadır. Kaldırımlar, otobüs duraklarında minimum 3 metre ve dükkân önlerinde minimum 3,5 metre olmalıdır (Kaplan ve diğerleri, 2011). Kaldırımların tasarım amaçlarına örnek olarak, yayalar için güvenli, rahat bir yürüyüş yolu ve araç trafiğine karşı bir tampon alan oluşturmak verilebilir.



**Şekil 24.** Kaldırım bölgeleri a (emniyet şeridi); b (yürüme alanı); c (mülkiyet şeridi) (TS 12576)

Kaldırımların yukarıda bahsedilen tüm bu nitelikleri ve amaçları sağlayarak yürünebilirliği desteklemesi için tasarlanırken belirli zonlara ayrılması gerekmektedir. NACTO (National Association of City Transportation Officials) tarafından hazırlanan Şehir Sokak Tasarım Rehberi kitabında (2013) kaldırımların cephe, yaya, sokak mobilyası ve tampon bölge olmak üzere dört ana bölgeye ayrılması gerektiğinden bahsedilmektedir (Şekil 25).



**Şekil 25.** Kaldırımlar üzerindeki dört ana bölge (NACTO, 2013)

Şekil 25'te görüldüğü gibi; (1) Cephe bölgesi, giriş yolları ve kapıları, kaldırım kafeleri ve panolar aracılığıyla, yapının bir uzantısı olarak işlev gören kaldırımın bölümünü

tanımlamaktadır. (2) Yaya geçiş bölgesi, caddeye paralel uzanan ve yayalar için birincil olan erişilebilir yoldur. Yayaların yürümek için güvenli ve yeterli bir yere sahip olmasını sağlamak ve yerleşim yerlerinde 1,5-2 m genişliğinde ve şehir merkezinde veya ticari alanlarda 2,5-3,5 m genişliğinde olması gerekmektedir (NACTO, 2013). (3) Sokak mobilyası bölgesi, kaldırım yükseltisi ile yaya geçiş bölgesi arasındaki aydınlatma, banklar, gazete büfeleri, elektrik direkleri, ağaç çukurları ve bisiklet park yeri gibi sokak mobilyalarının ve olanaklarının bulunduğu bölüm olarak tanımlanmaktadır. Sokak mobilyası bölgesi, yağmur bahçeleri veya akışlı ekiciler gibi yeşil altyapı unsurlarından da oluşabilir. (4) Tampon bölge, çeşitli unsurlardan oluşabilen kaldırımın hemen yanındaki alandır. Bunlar arasında kaldırım uzantıları, parkletler, yağmur suyu yönetimi özellikleri, park yeri, bisiklet rafları, bisiklet paylaşım istasyonları ve kaldırım kenarı bisiklet şeritleri veya bisiklet yolları bulunmaktadır. Bu unsurlar ile yayalar araç trafiğinden korumuş olmaktadır.

### *Yapılar*

Bir sokak çevresindeki yapılar ile tanımlanmaktadır. Yapı yüksekliği, çekme mesafeleri, nizamları, yol genişliği, kaldırım genişliği gibi faktörler mekânın algılanmasında ve dolayısı ile yürüme davranışında etkili olmaktadır. Yapı yüksekliğinin yol genişliği ile ilişkisi, bu kavramların en önemlilerinden biridir. Mekânsal olarak rahat hissettiren alanlar ve seyahat yolları yaratmak için, bu oran 1/1 ila 1/4 arasında değişmeli ve 1/6'yı geçmemelidir. Bu ideal aralık, yayalara daha rahat ve doğru şekilde ölçeklendirilmiş kapalı bir alan algısı yaratacaktır (McNally, 2010).

Yürünebilirliği artırmak için caddelerin en önemli unsuru blok genişliğidir. Genel olarak daha dar blok genişlikleri, yayalar için daha fazla erişilebilirlik sağlamak, geçiş fırsatlarının artmasına izin vermekte ve yayalar için daha doğrudan rotalar sağlamaktadır. Yürünebilirliği etkileyen kentsel tasarım özelliklerinden biri olan bağlantılılık ilkesi anlatılırken de bahsedildiği gibi, yürünebilirliği artırmak için 90 ile 120 metre aralığındaki blok genişlikleri önerilmektedir (McNally, 2010). Aynı zamanda daha dar blok genişlikleri trafiği dağıtma eğilimindedir ve bu da otomobiller tarafından yoğun şekilde sıkışık olan daha az yolun olmasını sağlamak ve caddeleri yayalar için daha güvenilir hale getirmektedir.

Yürünebilirlik için mesafenin de önemli konusu bir unsur olduğundan bahsedilmişti. Gehl (2010) yapıların düşey bir cephe ifadesine sahipse yürüyüşlerin daha kısa ve üstesinden gelinebilir görüldüğünü; güçlü yatay hatları olan yapıların ise uzaklığı vurguladığını bahsetmiştir. Bu durumda yine dar blok genişliğinin algısal olarak da kentsel kamusal mekânı etkilediği söylenebilir.

### *Yürünebilir çevrenin kentsel tasarım özellikleri*

Kentsel yapılı çevrede insanların sokak ortamına ilişkin genel algılarını anlamak için kentsel tasarım özellikleri incelenmelidir. Bu özellikler, bireyin bir mekâna nasıl tepki verdiğini, kendi tutum ve tercihlerine göre oradaki koşulları nasıl değerlendirdiğini yansıtan mekânın algısal niteliğiyle ilgilidir (Ewing & Handy, 2009).

Kentsel tasarım literatürü incelendiğinde yürüme ortamını etkileyebilecek çok sayıda algısal niteliğin var olduğu görülmektedir. Örnek olarak Ewing ve Handy'nin (2009) yaptığı bir çalışmada 51 algısal kalitenin olduğu görülmektedir.

**Tablo 3.** Fiziksel Çevrenin 51 Farklı Algısal Niteliği (Ewing & Handy, 2009)

1. UYARLANABİLİRLİK	14. MUHAFAZA	27. YENİLİK	40. ÇEŞİTLİLİK
2. AYIRT EDİCİLİK	15. ANLAM	28. ŞEFFAFLIK	41. ZITLIK
3. KARMAŞIKLIK	16. FERAHLIK	29. TAMAMLAYICILIK	42. ANLAŞILIRLIK
4. ZENGİNLİK	17. TUTARLILIK	30. İNSAN ÖLÇEĞİ	43. SİĞİNAK
5. BELİRSİZLİK	18. BEKLENTİ	31. AÇIKLIK	44. GÖRÜNÜRLÜK
6. ÇEŞİTLİLİK	19. GİZEM	32. BİRLİK	45. YÖN DEĞİŞTİRME
7. OKUNABİLİRLİK	20. BÖLGESELLİK	33. KARMAŞIKLIK	46. İLGI
8. DUYGUSALLIK	21. UYUMLULUK	34. TANIMLANABİLİRLİK	47. DÜZENLİLİK
9. MERKEZİLİK	22. ODAK	35. SÜSLÜLÜK	48. CANLILIK
10. HAKİMİYET	23. DOĞALLIK	36. BAKIM	49. DERİNLİK
11. BAĞLANTI	24. DOKU	37. SÜREKLİLİK	50. SAMİMİYET
12. TEKİLLİK	25. KONFOR	38. GÖRÜNTÜLENEBİLİRLİK	51. RİTİM
13. NETLİK	26. FORMALİTE	39. OLASILIK	

Kevin Lynch (1960), çevreyi tanımak ve zihinde modellemek için okunaklılık ve imgelenebilirlik üzerinde durmuştur. Jan Gehl (2010) duyular ve ölçek ilişkisinden yola çıkarak kentsel mekânda insan boyutunun önemini vurgulamıştır. Ewing ve diğerleri (2006) ise, hem yürünebilirliği ilgilendiren hem de diğer yazarların (Lynch ve Gehl) bahsettiği nitelikleri kapsayan 8 kentsel tasarım özelliğinin öneminden bahsetmiştir. Bunlar; imgelenebilirlik, okunaklılık, kapalılık, insan ölçeği, şeffaflık, bağlantı, çeşitlilik ve uyumdur. Bu özellikler kentsel kamusal mekânlarda ölçülebilir biçimdedir ve aşağıda detaylı olarak açıklanmıştır.

#### *İmgelenebilirlik*

Kevin Lynch (1960, s. 10) imgelenebilirliği “herhangi bir gözlemcide güçlü bir imge yaratma olasılığı taşıyan fiziksel objenin niteliği” olarak tanımlamaktadır. Bir yerin imgelenebilir olması akılda kalıcılığı ve tanınırlığı artırmaktadır. Çevrenin imgesinin tanımlanabilmesini ise biçim, renk ve fiziksel düzenlemeler ile bağdaştırmaktadır. Ewing ve Clemente ise (2013) imgelenebilirliği farklı, tanınabilir ve akılda kalıcı kılan bir yerin kalitesi olarak tanımlamakta ve bir yerin imgelebilirliğinin yüksekliğini bu kalite niteliklerine bağlamaktadır.

Ewing ve Handy'nin 2009 yılında yaptıkları bir saha çalışmasına göre, mekânda bulunan insan sayısı, tarihi yapıların oranı, açık havada yemek yemenin varlığı, gürültü seviyesi, peyzaj öğelerinin çokluğu ve dikdörtgen formdan farklı bir forma sahip yapıların varlığı imgelenebilirliği önemli ölçüde etkilemektedir.



**Şekil 26.** Hem peyzaj öğelerinin hem de açık havada yemek yeme alanlarının birlikte tasarlandığı bir sokak (Anonymous, 2022b)

İmgelenebilirlik yapılarla, kamusal mekânlarla, insan varlığı ve etkinliğiyle, işaret öğeleriyle ve yer duygusuyla ilgili olan bir kentsel tasarım özelliğidir. Farklı, karmaşık şekillere sahip, rengiyle ön plana çıkan ve mimari tarzıyla karakterize olan yapılar imgelenebilirliği güçlendiren unsurlardır. Benzer şekilde, biçimi ve boyutu farklı olan, tarihi yapı oranı fazla olan, anıtsal çeşme ve yapıları barındıran ve sanat-kültür etkinlikleri gerçekleşen kamusal mekânlar imgelenebilirliği yüksek mekânlardır.



**Şekil 27.** Boyutları ve biçimleri farklı olan yapıların bir arada olduğu alan (Madrid, İspanya) (Anonim, 2022c)



**Şekil 28.** Farklı forma sahip yapı (Philadelphia Belediye Sarayı) (Anonymous, 2022d)

İmgelenebilirliğin önemli bir bileşeni işaret öğeleridir. İşaret öğeleri, çevresindeki alanı tanımsızlıktan kurtarır ve o yere kimlik ve görsel estetik kazandırır (Tunnard & Pushkarev, 1963). İşaret öğeleri bazen bir saat kulesi olabilirken bazen bir kilise olabilir ama sadece büyük bir yapıyı veya nesneyi ifade etmez. Lynch'in Kent İmgesi (1960) kitabında bahsettiği gibi "işaret öğeleri bir kapı kolu ya da kubbe" olabilir. Önemli olan işaret öğesinin kentle kurduğu ilişki içerisinde tekilliği, konumu ve hizmet ettiği amacıdır. Bu bazen kentsel bir alanda görsel vistayı sonlandırmak, insanları yönlendirmek veya buluşma noktası olmak gibi amaçlar olabilir. Bu amaç doğrultusunda zihinde yarattığı imge değişebilmektedir.



**Şekil 29.** İşaret öğesi niteliği taşıyan Elizabeth Kulesi (Londra, İngiltere) (Anonim, 2022e)

İmgelenebilirlik yer duygusuyla da ilgilidir. Yerdeki yaşam, yerel mimari, topografya, iklim ve mimari kalite unutulmaz bir izlenim yaratabilmektedir (Ewing & Handy, 2009).

İmgelenebilirliğin diğer bir bileşeni insan varlığı ve etkinliğidir. Bir alandaki insan sayısı ve gerçekleşen faaliyetlerin yerin imgelenebilirliğini etkilediği bilinmektedir. Açık

havada yemek yiyen, dans eden, oturan insanlar diğer insanları çeker ve yer hakkında zihinde imgelenbilecek bilgiler bırakır.

### *Kapalılık*

Kapalılık, sokakların ve kamusal mekânların yapılar, duvarlar, ağaçlar ve diğer dikey unsurlar tarafından görsel olarak tanımlanma durumunu ifade eder (Ewing & Clemente, 2013). Kapalılık mekânın anlamlandırılması ve tanımlanmasını sağlamaktadır. Cullen'ın (1961) ifadesine göre bir mekâna konum ve kimlik duygusu aşıl原因an en güçlü nitelik kapalıdır. Bu durumda bir mekânın anlamlandırılmasında bu kadar önemli rol oynayan bir niteliğin belirli standartlarının olması gerekmektedir.

Rahat bir kapalılık hissi sağlamak sokak genişliği ve yapı yüksekliği arasındaki ilişkiye bağlıdır. Bunu sağlamak için Allan Jacobs (1993) sokak genişliğinin yapı yüksekliklerini geçmemesi gerektiğini belirtmiştir. Yapı yüksekliklerinin sokak genişliğine oranının en az 1/2 olması gerektiğini öne sürmüştür. Diğer tasarımcılar ise ideal bir kapalılık hissi için 3/2 kadar yüksek ve 1/6 kadar düşük oranlar önermişlerdir (Ewing & Clemente, 2013).

Jacobs (1993) ve Appleyard (1987) yapıların “boşlukta oturmaktan ziyade mekânı tanımlaması ve hatta çevrelemesi” ihtiyacından bahsetmektedir. Kentsel bir ortamda kapalılık kesintisiz yapı cepheleriyle oluşabilmektedir ve bu şekilde sıralanan yapılar genellikle "sokak duvarları" olarak adlandırılmaktadır. Böyle bir durumda yapılar dış mekânın 'duvarları' olarak, sokak ve kaldırımlar 'zemin' olarak ve yapılar kabaca eşit yükseklikteyse, gökyüzü görünmez bir tavan olarak algılanabilir (Ewing & Handy, 2009). Bu benzetmeyle Ewing & Handy (2009) bir dairenin odasında olan kapalılık hissini kentsel bir mekâna uyarlamıştır.

Rahat bir kapalılık hissi için yapı cephelerinin konumları ve zemin katların tasarımları da önemlidir. City and County Of Denver'ın (1993, s. 46) hazırladığı sokak tasarımı kılavuzunda kapalılık hissini sokaklar üzerinde nasıl oluşturulacağı şöyle tarif edilmekte: “Bina cepheleri birbirine yakın hizalanmalı ve mağaza girişleri ve pencereleri ile noktalanmış sürekli bir cephe oluşturmalıdır. Bu, yaya için rahat bir kapalılık duygusu ve yayayı cadde boyunca devam etmeye teşvik eden sürekli bir vitrin üretir.” Örneğin, Barselona şehrinde yapıların cepheleri ile kapalılık hissi oluşturulmuştur (Şekil 30).



**Şekil 30.** Kapalı yapı bokları (Barcelona, İspanya) (Anonim, 2022f)

Kapalılık hissi sadece cadde ve sokaklarda değil, kamusal mekân niteliği taşıyan meydanlarda da sağlanabilmektedir. Şekil 31’de görüldüğü gibi Vatikan’da bulunan Aziz Petrus Meydanı Aziz Petrus Bazilikası ve çevresinde bulunan sütunlu yapılar vasıtasıyla kapalılık hissine sahiptir. Yukarıdan bakılınca da meydanın içinde bulununca da bu hissi algılamak mümkündür.



**Şekil 31.** Aziz Petrus Meydanı kuş bakışı ve meydanın içinden bir görüntü (Vatikan, Vatikan) (Anonim, 2022g)

Aziz Petrus Meydanında kapalılık hissi yapılar ile sağlanırken; Arjantin’de bulunan Mayo Meydanı’nın kapalılık hissi sokak ağaçlar ile, Londra’da bulunan Trafalgar Meydanında ise kapalılık hissi merdivenler ve Nelson Sütunu ile sağlanmaya çalışılmıştır (Şekil 32). Buradan kamusal mekânlarda sağlanan kapalılık hissini türlerinin çeşitlendiği genellemesi yapılabilmektedir.



**Şekil 32.** Mayo Bulvarı (Arjantin, Güney Amerika) (sol) (Anonim, 2022h) ve Trafalgar meydanı (Londra, İngiltere) (sağ) (Anonim, 2022ı)

Kapalılık hissi oluşturan önemli unsurlardan biri ağaçlardır. Ağaçlar mekânı hem yatay hem de dikey olarak tanımlar. Yatay olarak bir açık alanı çevreleyerek; dikey olarak ise dal ve yapraklarıyla bir tavan oluşturarak mekânı tanımlar. Sokaklarda ağaçlar birbirine yakın ve sık sık yerleştirilmişlerse kapalılık hissi oluşturabilir. Ayrıca bu şekilde tasarlanmış ağaç dizinleri yayalar için yönlendirici olmaktadır.



**Şekil 33.** Hem dikeyde hem de yatayda kapalılık hissi oluşturarak mekânı tanımlayan ağaç dizinleri (Anonymous, 2022j)

### *İnsan ölçeği*

Ewing ve Clemente (2013) insan ölçeğini, “insanların boyut ve oranlarına uyan ve insanların yürüme hızına karşılık gelen fiziksel öğelerin bir boyutu, dokusu ve eklememesi” olarak tanımlamaktadır. Boyut, doku ve eklemenebilme özellikleri temelde yapı yüksekliği ve genişliği, sokak genişliği ve mimari bileşenlerin boyutu; sokak ve kaldırım dokusu, yapı detayları, peyzaj unsurları ve kaldırım sürekliliği, kent mobilyasının mekâna uygunluğu gibi bileşenlerle ilgilidir.

Alexander vd. (1977) dört kat ve üzeri; Lennard ise (1987) altı kat ve üzeri yapıların insan ölçeğinin dışında olduğunu belirtmektedir.



**Şekil 34.** Yükselmeden önce geri çeken yapı örnekleri (Anonymous, 2022k) ve (Anonim, 2022l)

Roger Trancik'e (1986) göre, insan ölçeğinin dışında olan yüksek katlı yapıların hissettirdiği yoğun kütle hissini yumuşatmak için yüksek katlı yapıların alt katlarının yayılması (genişlemesi) ve üst katların yükselmeden önce geri çekilmesi sağlanarak sokak ve yapılar insan ölçeğinde bir tanım kazanabilir (Şekil 34).

Ayrıca yapı ve sokakların ölçeğini yumuşatmak için sokak ve caddelerde, saat kuleleri (Hedman, 1984) ve sokak ağaçlarının (Arnold, 1993) kullanılması önerilmektedir. Yüksek binaların veya geniş caddelerin yayaları korkutacağı yerlerde, yapraklar ve dallardan oluşan bir gölgelik, daha büyük hacim içindeki daha küçük alanın aynı anda deneyimlenmesine izin verir (Arnold, 1993) (Şekil 35).



**Şekil 35.** Sokak ağaçlarının insan ölçeğine katkısı (Al-Kodmany, 2013)

İnsan ölçeği, yer ve aidiyet duygusunu geliştirmektedir. Aidiyet duygusu güven hissini artırmakta, bu sayede yabancılaşıma ve suç işleme eğilimi azalmaktadır. Yani insan ölçeği kentlinin mekânla kurduğu ilişkiyi etkileyebilmektedir.

İnsan ölçeğine dair ilişkiler, samimi ile anıtsal arasında değişmektedir. Bu durum, yapı yüksekliği ve sokak genişliği arasındaki anlamlı ilişkiden doğrudan etkilenmektedir. Yüksek katlı yapıların (örneğin plazalar gibi) ve geniş cadde ve kamusal mekânların bulunduğu mekânlar, orta veya düşük katlı yapıların ve dar sokakların bulunduğu mekânların aksine insan ölçeğinden uzak ve samimi olmayan mekânlar olarak algılanabilmektedir. Bunun sebebi küçük ölçekli alanların daha samimi, büyük ölçekli yapıların ise anıtsal olarak algılanmasıyla ilgilidir. Benzer şekilde açık alanların fazla olması ve cadde görüş hatlarının çok uzun olması yani caddelerin bitiş noktalarının yaya tarafından görünmemesi insan ölçeği algısını azaltmaktadır.

### *Şeffaflık*

Şeffaflık, insanların bir sokağın veya başka bir kamusal mekânın ötesindeki insan faaliyetlerini görebilmesini ve algılayabilmesini ifade eder (Ewing & Handy, 2009). Şeffaflık genel olarak sokak ölçeği ve yapıların sokağa bağlanan noktalarıyla yani zemin katlarla ilgilidir. Zemin katlarda şeffaflığı etkileyen fiziksel unsurlar arasında duvarlar, pencereler, kapılar, çitler, çevre düzenlemesi ve orta blok boşluklarına açılan açıklıklar bulunur.

Şeffaflık, insan faaliyetlerinin görülmesini ve iç faaliyetlerin dışsallaştırılmasını sağlamaktadır. Bu sayede kamusal mekân merak uyandırır ve davetkar nitelik kazanır. Temel bir şeffaflık örneği olarak; yoldan geçenleri içeri bakmaya ve ardından alışveriş yapmaya davet eden vitrinlere sahip bir alışveriş caddesi verilebilir (Şekil 36).



**Şekil 36.** Şeffaflığı yüksek alışveriş caddesi örnekleri (Anonim, 2022m)

Şekil 37’de görüldüğü gibi boş duvarlar ve yansıtıcı cam binalar, vitrinlerin aksine, şeffaflığı yok eden tasarım öğelerindedir. Jacobs (1993), boş duvarları ve garajları olan sokakların insan faaliyetlerinin uzakta olduğunu düşündürdüğünü ancak boş duvarların ağaçlar veya çalılar tarafından sarılırsa, yerleşim belirtileri sağlayan bir miktar şeffaflık sergileyebileceğini ifade etmiştir.



**Şekil 37.** Şeffaflığı düşük boş duvarlara sahip cadde örneği (Anonymous, 2022n)

Ewing ve Clemente’ye (2013) göre, şeffaflık en çok sokak düzeyinde önemlidir. Çünkü burası iç ve dış mekân arasında en büyük etkileşimin gerçekleştiği yerdir. Şeffaflıkta en önemli

konu iç faaliyetlerin ‘dışsallaştırılması’ veya kaldırıma taşınmasıdır. Buna en iyi örnek açık havada yemek yeme, kaldırım kafeleri ve sokak mağazacılığıdır. Ayrıca Jacobs (1993), birçok girişi olan sokakların, sokağın ötesindeki insan faaliyetlerinin algılanmasına katkıda bulunduğunu belirtmektedir. Birden çok girişi olan sokaklar genel olarak daha dar olan ara sokaklara bağlanmaktadır. Bu durum bağlanabilirlik niteliğini de güçlendirmektedir.



**Şekil 38.** İç mekânların dışsallaştırıldığı sokak örneği (Anonymous, 2022o)

#### *Görsel çeşitlilik*

Görsel çeşitlilik, bir yerin “görsel zenginliğini” ifade eder (Ewing & Clemente, 2013). Bir yerin görsel zenginliği genel olarak fiziksel özellikleriyle ilgilidir. Görsel çeşitlilik, mekâna canlılık ve çekicilik katarak; yürünen mesafenin daha kısa algılanmasını sağlar. Görsel çeşitliliği destekleyen fiziksel özellikler; yapıların sayı ve çeşitleri, sokak süslemeleri ve mobilyaları, peyzaj elemanları, tabelalar ve insan faaliyetleri ile ilgilidir.

Yapıların dokusu, genişliği, yüksekliği, boyutları, şekilleri, geri çekme hareketleri, malzemeleri, renkleri, mimarisi, cepheleri ve süslemeleri görsel çeşitliliğin en önemli niteliklerinden biridir. Jacobs (1993) ve Appleyard'a (1987) göre, farklı düzenlemelerdeki dar binalar görsel çeşitliliğe katkıda bulunurken, geniş binalar azalmaktadır.

Monoton, düz bina cephesi yerine hareketli cephelere ve farklılıklara yer verilmelidir. Aynı zamanda farklı yapılar yürünen yolu farklı ve ilgi çekici kılmaktadır. Jan Gehl (1987) ilginç bir yürüyüş ağının, yolculuğu yönetilebilir aşamalara bölmesi nedeniyle, yürüme mesafesini daha kısa gösterme gibi bir psikolojik etkiye sahip olduğunu söylemektedir.

Sadece yapı detayları değil, işaretler, tabelalar, insanlar, zemin yüzeyleri, değişen ışık düzenleri ve hareketi gibi unsurlar da bir yerin görsel çeşitliliğine katkı sağlar. Jacobs (1993),

gözleri meşgul tutmak için ışığın sürekli hareket ettiği birçok farklı yüzeye duyulan ihtiyaçtan bahsetmiştir.

Tabelalar ve işaretler de kaotik ve yaya trafiğine engel olacak biçimde yerleştirilmediği durumlarda, görsel ilgi uyandırabilir ve kamusal mekânları daha davetkar hale getirebilir. Bu işaret ve tabelalar gece aydınlatıldığında ise muhteşem olabilir.

Sokak mobilyaları hem insan ölçeğine hem de görsel çeşitliliğe katkıda bulunur. Jacobs (1993), insan ölçekli sokak lambalarının, çeşmelerin, bankların, kaldırımların, hatta sanatsal faaliyetlerin uyum içinde birleştiğinde muhteşem yerler oluşturduğunu belirtmektedir.

Henry Arnold (1993) ve Allan Jacobs (1993) gibi yazarlar ağaçların yaprak ve dallarının arasından süzülen güneş ışığına değer vermiştir. Bu ışık süzmesinin mekâna hayat verdiğinden bahsetmişlerdir. Işık ve gölgenin hareketi ile zemin ve duvarlarda halı motifine benzer desenler ortaya çıkmakta ve bu desenler yerin çeşitliliğine etki etmektedir.

İnsanların varlığı ve etkinliği, hareket halinde oldukları durumda, bir yerin görsel çeşitliliğinde büyük paya sahiptir. Gehl (2010) derki; insanlar diğer insanlardan etkilenir. İnsanlar başkalarıyla bir araya gelir, sohbet eder, birlikte hareket ederler ve o yerde merak duygusu ve hareketlilik sağlayarak çeşitliliği desteklerler.

Yayaların ve araçların görsel çeşitlilik gereksinimleri farklıdır. Ortalama araç ve yaya hızları farklı olduğu için, yavaş yürüyen yayaların ilgilerini sürdürebilmek için bir yerin yüksek düzeyde çeşitli olması gerekir. Ancak aynı ortam hızlı olan sürücüler için kaotik gelebilir. Bu sebeple transit araç yolları tamamen araçlara ait olduğu için detay ve çeşitlilik seviyesi düşüktür.



**Şekil 39.** İnsan varlığının sokak ölçeğinde görsel çeşitliliğe katkısı (Anonymous, 2022p)

Görsel çeşitlilik sadece cadde ve sokak ölçeğinde değil daha büyük bir ölçekte hatta kentin tamamında da ortaya çıkabilir. Arazi kullanımlarının, konut türlerinin, faaliyetlerin, ulaşım modlarının ve insanların entegrasyonu çeşitlilik yaratır ve bu da çeşitliliği artırır (Gehl,

2010). Çeşitlilik aslında kompaktlığın da doğal bir sonucudur. Birbirine yakın ticari, konut ve sivil kullanımların karışımı, gündüz ve gece boyunca insan trafiği yaratır ve dolayısıyla mekâna çeşitlilik ve canlılık sağlar.

### *Uyum-tutarlılık*

Uyum, görsel bir düzen duygusu anlamına gelir. Uyum, mekâna süreklilik ve içerisinde kolayca gezinme imkanı sağlar. Uyum içerisinde olan bir mekân tutarlı ve tamamlayıcı olur. Tutarlılık derecesi yapıların, çevre düzenlemesinin, sokak mobilyalarının, döşeme malzemelerinin ve diğer fiziksel unsurların ölçeği, karakteri ve düzenlenmesindeki tutarlılık ve tamamlayıcılıktan etkilenir.

Jacobs'a (1993) göre cadde ve sokaklardaki yapılar, aynı olmasa bile boy ve görünüş açısından birbirlerine benzer olabilirlerse, birbirleriyle iyi geçiniyormuş ve uyum içindeymiş gibi görünebilirler. Ağaçlar da bu düzenin bir parçası olabilir. Birbirine yakın dikilen ağaçlar, kesintisiz bir ışık ve gölge düzenini sağlayarak buldukların yerim tutarlılığına katkı sağlamaktadır.

Aslında tutarlılığın asıl meselesi süreklilik ve düzenlenmiş çeşitliliktir. Tutarlılık, monotonluktan uzak tekrarlanan bir tasarımı benimsemektir. Hedman'e (1984) göre, tekrarlandığında görsel birlik yaratabilen bazı nitelikler şunlardır; yapı silüetleri, yapılar arasındaki boşluklar, yapıların geri çekmeleri, pencere/perde/kapı aralıkları, yapı formunun kütlesi, giriş yollarının konumu, yüzey malzemesi ve bitiş, gölge desenleri, yapı ölçeği, mimari stil ve çevre düzenlemesidir.

Tutarlılık ve görsel çeşitlilik, genellikle karşıt olarak algılansa da çeşitlilik ve tutarlılığın birlikte başarılabilirdiği mekânlar "çeşitli ve düzenli" olarak algılanmaktadır. Ancak çeşitlilik ve tutarlılık arasındaki denge kurulmazsa ya çok sıkıcı ya da dağınık mekânlar ortaya çıkabilir. Tutarlılık aslında monoton bir tekrardan ve sadelikten ziyade tasarımın ve tematik sıralamanın sürekliliğini ifade eder (Ewing & Clemente, *Measuring Urban Design; Metrics for Livable Places*, 2013).

### *Okunabilirlik*

Okunabilirlik, bir yerin mekânsal yapısının bir bütün olarak anlaşılabilme ve gezinebilme kolaylığı anlamına gelir. Lynch'e (1960) göre okunabilirlik, kent manzarasının görünürlüğü, kent parçalarının kolayca tanınabilirliği ve tutarlı bir doku içinde düzenlenebilirliğidir. Okunabilirlik, bir mekânda anlaşılabilme ve gezinebilme kolaylığı sağlar. Okunabilir bir mekânda; insanlar istenen hedefe kolayca ulaşır, hızlı hareket eder ve alternatif rota seçeneğine sahip olur.

Okunabilirlik ve tutarlılık arasında ölçek farkı vardır. Tutarlılık, sokak ölçeğinde bir tamamlayıcılığı ifade ederken; okunabilirlik, bir şehrin kolayca anlaşılmasını ve gezinmesini sağlayan düzenli bir cadde veya diğer büyük ölçekli öğeler düzenine atıfta bulunur.

Okunabilirlik için önemli olan bir yerin güçlü kenarlara, belirgin noktalara ve yoğun düğümlere sahip olmasıdır ve böyle bir yer insan zihninde daha kalıcı olur, daha kolay hatırlanır.

Okunabilirlik, yol bulmayı, insanların istenen bir hedefe ulaşmak için fiziksel çevrede başarılı bir şekilde hareket etmesini, iki nokta arasında bir rota belirlemesini, birincil rota geçilmez olduğunda alternatif bir rota seçebilmesini, bir rota boyunca gezinmeyi ve yeni bir mekânsal çevre öğrenmeyi kolaylaştırır (Ewing & Clemente, Measuring Urban Design; Metrics for Livable Places, 2013).

Sokak ağı düzeni ve ızgara sokak dokusu okunabilirlik üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Düzenli bir sokak ağı insanların bir yere aşına olmasa bile gezinmelerini kolaylaştırır. Farklı genişlikte ve yönde sıralanmış bloklar sokak ağında gezinmeyi zorlaştırmaktadır.

Görsel sonlandırma ve sapma noktaları da okunabilirliğe katkıda bulunur. Büyük ölçekte, büyük yapılar, yer işaretleri ve doğa unsurları olabilir. Küçük ölçekte, trafik çemberleri, yollardaki virajlar veya diğer küçük ölçekli unsurlar kullanılarak görsel sonlandırma oluşturulabilir. Bu insanlara, bir yerden başlayıp bir yerde durmaları gerektiğini ifade eder ve mekâna tanım duygusu katarak okunabilirliği artırır.

### *Bağlantılılık*

Bağlantı, yapıdan yapıya, yapıdan sokağa, mekândan mekâna veya sokaktan diğer sokağa gibi farklı unsurları birleştirme eğiliminde olan fiziksel ve görsel bağlantıyı ifade etmektedir. Bu sayede insanlar mekânlar arasında kolay erişim sağlar.

Bağlantılar kaldırımlar, yaya yolları, yaya geçitleri, alt ve üst geçitler, kapılar, tüneller ya da pasajlar olabilir. Bunlar, farklı yerleri birbirine bağlar ve mekânlar arasında kolay erişim sağlar. Bağlantılar, cadde boyunca boylamasına ya da yanlamasına meydana gelebilir ve bir standardı olmasa da belirli aralıklarla tekrar etmesi gerektiği savunulmaktadır. Jacobs (1993), 90 metrede bir sokak bağlantılarının olmasını savunmaktadır. Yaya erişebilirliğini en üst düzeye çıkarmak için sokak ızgarasına dik yaya ağının kurulmasını ve 60-90 metrede bir yaya yolu geçişlerinin sağlanması önerilmektedir (Ewing & Clemente, Measuring Urban Design; Metrics for Livable Places, 2013). Bicycle Federation of America (1998) kitabında ise her 30 metrede bir yaya geçitlerinin yerleştirilmesi önerilmektedir.

Bağlanabilirlik ızgara sokak dokusu ile ilgili olduğu kadar blok genişliği ile de ilgilidir. Duany and Plater-Zyberk (1992) blok genişliklerinin 70 ile 180 metre arasında olması gerektiğini; McNally ise (2010) 90 ile 120 metre arasında olması gerektiğini önermektedir.

Sokak ve çevresinde bulunan yapılar arasındaki bağlantı da önemlidir. Bunu sağlamak, açık görüş hatları, güçlü kaldırım bağlantıları ve ağaçlar ile olabilir. Sürekli ve yapının geometrisine paralel olarak sıralanmış ağaçlar psikolojik olarak yapıların sokağa bağlandığı hissini verebilir.

## MATERYAL VE YÖNTEM

Bu çalışma kentsel kamusal mekânların yürünebilirliğini ölçerken yürünebilirliğin kamusal mekânın kentsel tasarım özellikleri ve fiziksel özellikleriyle olan ilişkisini sorgulamaktadır. Çevrenin fiziksel özellikleri ve kentsel tasarım özellikleri yürünebilirlik üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. İnsanların buluşma, bir araya gelme ve karşılaşma ihtimalinin yüksek olduğu kamusal mekânlar farklı türde aktiviteye imkân tanıdıkları ölçüde canlı ve çeşitliliği yüksek kamusal mekânlara dönüşmektedir. Bu anlamda kamusal mekân olan cadde ve meydanların, konut dokusu içerisinde yer alması ve hem yaya hem de araç trafiğine adil biçimde olanak sağlaması canlılık ve çeşitlilik açısından önemlidir. Bu gibi kamusal mekânlar günlük ihtiyaçların karşılanması yanı sıra rekreatif ve ziyaret amaçlı kullanımlara da hizmet etmektedir. Böylelikle hem meydanlar hem de caddeler sosyal etkileşimin, kamusallaşmanın ve bu sayede yürünebilirliğin yüksek olduğu kamusal mekânlara dönüşmektedir. Bu kamusal mekânların en önemli unsuru olan yayalar, cadde ve meydanlara yürüyerek ulaştığında ve bu mekânlarda yaya olarak var olabildiğinde yürünebilirlik artmakta, kent ve kentliler adına birçok fayda ortaya çıkmaktadır.

Bu bağlamda yayaların yürümesine olanak sağlayan kamusal mekânların yürünebilirlik kriterleri belirlenmiştir. Bu kriterlerin belirlenmesi ile yürünebilirliğin ölçüldüğü bir araştırma modeli geliştirilmiştir. Bu model geliştirilirken; daha önce hazırlanan “yürünebilirlik” ve “yaya hareketleri” konulu ulusal tezler ve bu tezlerin araştırma modelleri incelenmiştir. Ayrıca bu araştırmadan ayrı olarak nitel ve nicel araştırma yöntemleri irdelenmiş, bu sayede yürünebilirliğin ölçülmesinde kullanılacak olan farklı yöntemler belirlenmiştir. Yapılan literatür taraması örneklem alanında yürünebilirliği ölçmek konusunda dikkat edilmesi gereken faktörlerin belirlenmesini sağlamıştır. Bu tezlerin yöntem ve bulguları incelenmiştir. Yöntem ve bulgulara dair çıkarımlar aşağıda oluşturulan tablolarda ve tabloların devamında açıklanmıştır.

**Tablo 4.** 2006-2020 Yılları Arasında Hazırlanan “Yürünebilirlik” ve “Yaya Hareketleri” Konulu Ulusal Tezlerin Yöntemlerinin İncelenmesi

TEZ NUMARASI	YÖNTEM																		
	TEZ		KAMUSAL MEKÂNSAL ANALİZLER						SAYIM		ANKET						DİĞER		
											ÖRNEKLEM SEÇİMİ		DEĞERLENDİRME YÖNTEMİ						
	DOKTORA	YÜKSEK LİSANS	KENTSEL TASARIM ÖZELLİKLERİ	DOKÜMAN ANALİZLERİ	FONKSİYON-İŞLEV ANALİZİ	MORFOLOJİK YAPI	AĞ VEYA TOPOLOJİK ANALİZLER	KAMUSAL MEKÂN DİZİMİ MODELİ	YAYIN SAYI	TAŞIT SAYI	RASTLAN TISAL OLARAK	BİLİN ÇLİ SEÇİM	SEMANTİK FARKLILAŞ TIRMA YÖNTEMİ	3'LÜ DEĞER LEN DİRME (İYİ, ORTA, KÖTÜ)	LİKERT ÖLÇEĞİ NE DAYALI PUANLAMA	İKİNCİL VERİLER	PSİKO-KAMUSAL MEKÂNSAL ANALİZLER	DEM OG RAFİK VERİLER	
1- (Özer, 2006)		✓	✓					✓	✓										
2- (Yazıcıoğlu Halu, 2010)	✓			✓	✓	✓			✓		✓			✓	✓	✓	✓		
3- (Özer, 2014)	✓			✓	✓	✓		✓	✓		✓		✓						
4- (Kürkçüoğlu, 2015)	✓			✓	✓	✓	✓		✓		✓			✓			✓	✓	
5- (Ahmetreisoglu, 2017)		✓	✓		✓				✓	✓	✓			✓			✓		
6- (Ertuğrul, 2019)		✓	✓		✓	✓			✓								✓		
7- (Akçam, 2019)		✓	✓									✓			✓		✓		✓
8- (Kayhan, 2019)		✓	✓														✓		
9- (Karadal, 2020)		✓	✓	✓	✓	✓					✓			✓			✓		✓
9 TEZ ÇALIŞMASI	3	6	6	4	6	5	1	2	6	1	5	1	1	2	3	1	7	1	2

İncelenen tez çalışmalarında kullanılan yöntemler tablo 4'te gösterilmiştir. Bu çalışmalarda, yürünebilirliği ölçmek ve yaya hareketlerini anlamak için 4 farklı yöntemin kullanılmış olduğu görülmektedir. Bunlar; mekânsal analizler, yaya sayımları, anket çalışması ve diğer analizlerdir (demografik, psikokamusal mekânsal vb.). İncelenen tezlerden Yazıcıoğlu Halu'nun (2010), Kürkçüoğlu'nun (2015) ve Ahmetreisioğlu'nun (2017) tezlerinde bütün analiz yöntemleri kullanılmıştır. Bu tezlerden Yazıcıoğlu Halu'nun (2010), Kürkçüoğlu'nun (2015) doktora tezi, Ahmetreisioğlu'nun (2017) ise yüksek lisans tezidir. Bütün analiz yöntemlerinin kullanıldığı bir tane yüksek lisans tez çalışmasının olduğu görülmektedir. Bu da, yürünebilirlik konusunda böyle yoğun bir yöntem çalışmasını kapsayan yeterli nicelikte yüksek lisans tez çalışmasının olmadığını göstermektedir.

İncelenen tüm tezler kamusal mekânsal analizleri içermektedir. Kamusal mekânsal analizlerde ise en çok kentsel tasarım özelliklerinin ve fonksiyon/işlevlerin incelendiği görülmektedir (Tablo 4). Hiç sayım yapılmayan ya da hiç anket yapılmayan tez çalışmaları vardır. Ancak bütün tezlerde kamusal mekânsal analizler yapılmıştır. Bu da aslında yürünebilirliğin direkt olarak yapıyı çevrenin kamusal mekânsal özellikleri ile ilişkili olduğunu göstermektedir.

Tezlerde yapılmış olan mekânsal analizlerin içerikleri:

- Kentsel tasarım özellikleri; güvenlik, konfor, görsel estetik ve çekicilik, erişilebilirlik, eğim, bağlam, kapalılık, çeşitlik, okunabilirlik gibi algısal niteliklerdir.
- Doku analizleri; doluluk-boşluk dokusu, yapı adası dokusu, sokak dokusu analizi gibi analizlerdir.
- Fonksiyon-işlev analizleri; arazi kullanımı, zemin kat fonksiyonu, birinci kat fonksiyonu, alanda bulunan ticari kullanımlar gibi unsurlardır.
- Morfolojik yapı; yapı nizamları ve yapı adalarının dolu-boş dengesi, yapı adalarının ve ada ortası boşlukların niteliği, ulaşım özellikleri (yaya yolu -araç yolu, yol genişlikleri) gibi özelliklerdir.
- Ağ-Topolojik analizler; düğüm/kesişme noktaları ve bağlantılar, yapı adası, çıkmaz sokak, rota sayısı gibi unsurlardır.

Sayım çalışması 6 tezde yapılmış, 3 tezde sayım yapılmamıştır. Sayımlar hem yaya hem de araç sayımını içermektedir. Bu tezlerden 5 tanesinde yaya sayımı yapılırken sadece 1 tanesinde hem yaya hem de araç sayımını yapılmıştır. Sayımlar bazı tezlerde gözlem yoluyla yapılırken bazı tezlerde dijital kayıt altına alınarak yapılmıştır.

Anket çalışması 6 tezde uygulanmıştır. Anket çalışmalarında örneklem seçimi rastlantısal ve bilinçli seçim olarak iki türde gerçekleşmiştir. Çalışmaların çoğunda örneklem seçimi rastlantısal olarak yapılmıştır. Sadece Akçam'ın (2019) tez çalışmasında örneklem bilinçli olarak seçilmiştir. Yazıcıoğlu Halu'nun (2010) tezinde anket çalışması örneklem ile röportaj yoluyla yapılmıştır. Anket çalışmalarının değerlendirilmesi yöntemi de farklılaşmıştır. Anketler genel olarak likert ölçeğe dayalı değerlendirilirken; Özer'in (2014) tez çalışmasında nadir kullanılan bir yöntem olan semantik farklılaşma yöntemi kullanılmış olduğu görülmüştür (Tablo 4).

İkincil verilerden genel olarak tezlerde çok fazla yararlanıldığı görülmektedir. İkincil verilerin kapsamı geniştir. Raporlar, fotoğraflar, dökümanlar, geçmişte yapılan anketler gibi birçok yöntemi kapsamaktadır. Hazırlanan tez çalışmalarında genel olarak diğer kullanılan yöntemleri (örneğin; kamusal mekânsal analizler, anket çalışması, yaya hareketleri gözlemi vb.) desteklemek amacıyla kullanılmıştır. Tezlerin hepsi kamusal mekânsal analizleri içerdiği için kamusal mekânı daha iyi anlamak adına ikincil verilerin de tüm tezlerde yöntem olarak kullanıldığı ve özellikle fotoğraf çekimi yöntemi ile anlatımın desteklendiği görülmüştür.

Tezlerde kullanılan mekânsal analizlerin içerikleri:

- İkincil veriler; hava fotoğrafları ve uydu fotoğrafları, haritalar, fotoğraflar ve dokümantasyon çalışmaları, kesit okumaları, istatistiksel raporlar, araştırma raporları, önceki anket çalışmaları ve veri setleri ve tarihi dokümanlardır.

**Tablo 5.** 2006-2020 Yılları Arasında Hazırlanan “Yürünebilirlik” ve “Yaya Hareketleri” Konulu Ulusal Tezlerin Bulgularının İncelenmesi

TEZ NUMARASI	BULGULAR															
	TEZ DERECELERİ		MEKÂNSAL ANALİZ BULGULARI					YAYA SAYIM BULGULARI					ANKET BULGULARI			
	DOKTORA	YÜKSEK LİSANS	ALANIN FİZİKSEL ÖZELLİKLERİ	ALANIN SOSYAL ÖZELLİKLERİ	ALANIN ALGISAL ÖZELLİKLERİ	ALANIN İKLİMSEL ÖZELLİKLERİ	ALANIN TARİHSEL SÜREÇTEKİ DEĞİŞİMLİĞİ	KİŞİ SAYISI VE CADDELERİN YOĞUNLUKLARI	YAYA HAREKET YÖNLENDİRİDOKULARI	KULLANICI PROFİLİ	HAF TA İÇİ-HAF TA SON U	KAMUSAL MEKÂNIN KULLANIM AMACISIKLIĞI	KULLANICILARIN DEMOGRAFİK ÖZELLİKLERİ	KULLANICI ALGISI	ALANA ERİŞİM MESAFESİ-SÜRESİ	MEMNUNİYET DURUMU
1- (Özer, 2006)		✓	✓					✓	✓	✓	✓					
2- (Yazıcıoğlu Halu, 2010)	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓		
3- (Özer, 2014)	✓		✓		✓			✓	✓	✓	✓			✓		
4-(Kürkçüoğlu, 2015)	✓		✓	✓	✓			✓	✓		✓	✓				
5-(Ahmetreisioğlu, 2017)		✓	✓				✓	✓		✓	✓	✓				
6- (Ertuğrul, 2019)		✓	✓	✓				✓	✓		✓					
7- (Akçam, 2019)		✓	✓										✓		✓	
8- (Kayhan, 2019)		✓	✓				✓									
9- (Karadal, 2020)		✓	✓				✓						✓			✓
9 TEZ ÇALIŞMASI	3	6	9	3	3	1	4	6	4	4	6	2	2	2	1	1

Yukarıda bahsedilen tezlerde yapılan mekânsal analizler, yaya sayımı ve anket çalışması gibi analiz çalışmaları sonucunda elde edilen bulgular da incelenmiştir. Mekânsal analizler tüm tezlerde gerçekleştirilmiş ve bu sayede çalışma alanlarının fiziksel özellikleri tanımlanabilmiştir. Yazıcıoğlu Halu'nun (2010) tez çalışması kapsamlı bir mekânsal analiz yapmış ve bu sayede alanın fiziksel, sosyal, algısal, iklimsel ve tarihsel süreci hakkındaki bulgulara ulaşılmıştır (Tablo 5). Tezlerin 4 tanesinde alanın tarihsel gelişim/değişim verilerinin önemsendiği ve bu verilerden çıkarımlar yapıldığı görülmektedir. Alanın iklimsel özellikleri sadece Yazıcıoğlu Halu'nun (2010) tez çalışmasında konu edinilmiştir. Bu da yürünebilirlik ile iklim arasında direkt bir bağlantı kurulmadığını ya da henüz pek fazla çalışmanın olmadığını göstermektedir. Alanın algısal özelliklerine dair bilgiye ise Yazıcıoğlu Halu'nun (2010), Özer'in (2014) ve Kürkçüoğlu'nun (2015) doktora tezlerinde yapılan kamusal mekânsal analizler sonucunda ulaşılmıştır.

İncelenen tezlerin mekânsal analizleri sonucunda elde edilen bulguların içerikleri:

- Kentsel kamusal mekânın algısal özellikleri; algı türleri, yer ve yer duygusu, çevresel betimleme ve anlam, kimlik ve imgedir.
- Kentsel mekânın sosyal özellikleri; kamusal mekân/özel mekân, aktivite, kamusal mekân ağı ve hareket ve güvenlidir.
- Kentsel mekânın fiziksel özellikleri; organik ve inorganik kentsel mekân, kentsel mekânın dokusu, arsa kullanımı, fonksiyon ve merkez, yapı adası dokusu, binaların yapısı ve sokak dokusudur.
- Kentsel mekânın iklimsel özellikleri; iklimi, bitki örtüsü ve topografyadır.

Yaya sayımı 6 tez çalışmasında, hafta içi ve hafta sonu olmak üzere farklı günlerde yapılmıştır. Böylece örneklem alanının hangi gün ve saatlerde daha fazla kullanıldığı, kullanım yoğunluğunun hafta içi ve hafta sonu değişimi ve kullanım amacı ortaya çıkmıştır. Örneğin, kentsel kamusal mekânın hafta sonu kullanım oranı artıyorsa sosyal aktivitelere daha fazla olanak sağladığı, hafta içi kullanım oranları artıyorsa iş amaçlı kullanımların yoğunluk kazandığı çıkarımları yapılabilmektedir. Yaya sayımları sayesinde sayım yapılan caddelerdeki kişi sayısı ve hangi caddede daha yoğun yaya hareketliliğinin olduğu belirlenmiştir. Aynı zamanda, farklı saatlerde yapılan sayımlar sayesinde bu yaya hareketliliğinin gün içerisindeki değişimi de gözlemlenebilmiştir. Sayım yaparken cinsiyet ve yaş kriterlerine dikkat eden çalışmalarda alanı kullanan kişi profili belirlenebilmiştir. Ancak sayım yapılan caddeden geçen ya da caddeyi kullanan kullanıcıların cinsiyet ve yaş kriterlerine göre ayrı sayılabilmesi için kalabalık bir gözlemci grubuna ihtiyaç olduğu tezlerde belirtilmiştir. Son olarak, yapılan sayım ve gözlemlerle beraber yaya hareket yönelimlerinin de tespit edildiği görülmüştür (Tablo 5).

Tablo 5'e göre incelenen bu tezlerde anket çalışmasıyla kamusal mekânın kullanım amacı-sıklığı, kullanıcıların demografik özellikleri, kullanıcıların kamusal mekâna dair algısı, alana erişim mesafesi-süresi ve memnuniyet durumu gibi bilgilerin elde edilebileceği tespit edilmiştir. Tezlerin çoğunda kamusal mekânın kullanım amacı, yaya sayımlarının hafta içi ve hafta sonu yapılmasıyla ve alanın fiziksel özellikleriyle açıklanmaya çalışılmıştır. Yazıcıoğlu Halu'nun (2010) ve Özer'in (2014) tezlerinde sorulan sorular ile kamusal mekâna dair kullanıcı algısı anlaşılmıştır. Diğer tezlerden farklı olarak Kürkçüoğlu'nun (2015) ve Ahmetreisioğlu'nun (2017) tezlerinde anket sorularıyla alanın kullanım amacı öğrenilmiştir. Karadal'ın (2020) tezinde ise anket soruları vasıtasıyla kullanıcıların demografik verileri ile memnuniyet durumu arasında bir ilişki kurulmaya çalışılmıştır. Yani aslında anket çalışmasıyla elde edilen pek fazla ortak bulguya rastlanmamıştır. Aslında anket çalışması ile, alana ve kullanıcıya dair ne öğrenmek istendiğine ve anket çalışması yapılmasının amacına göre farklı sonuçların elde edildiği görülmüştür.

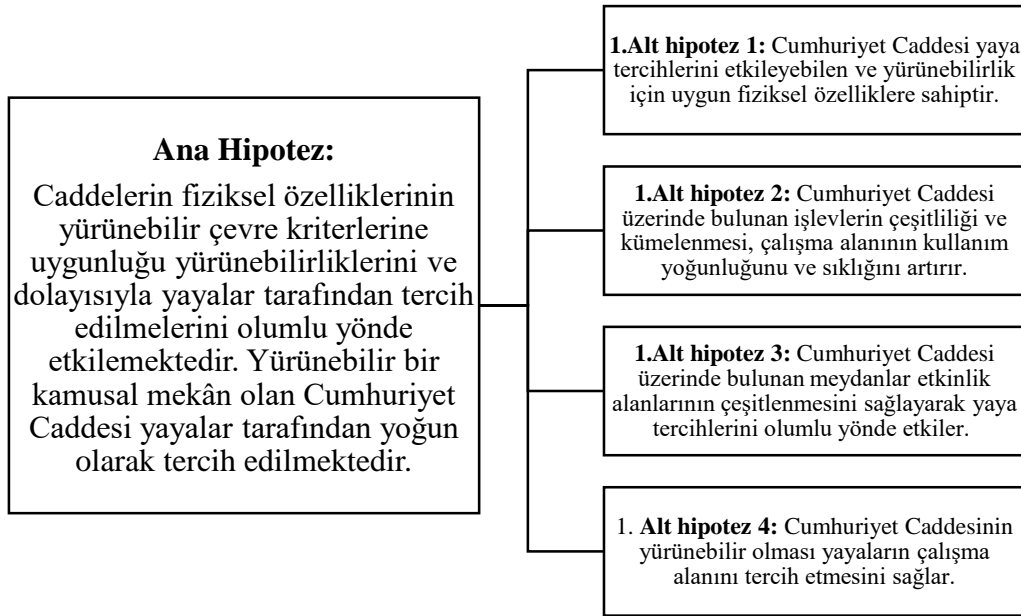
İncelenen bu tez çalışmalarında konu, yöntem ve bulgularda ortaklıklar olduğu kadar farklılar da gözlenmiştir. Kullanılan araştırma yöntemleri açısından dikkat çeken en önemli unsur nitel ve nicel araştırma yöntemlerinin birbirlerini destekler nitelikte birlikte kullanılmış olmasıdır. Bu tez çalışmalarında nitel araştırma nicel araştırma ile desteklenmektedirler. Yani bu çalışmalar yaya hareketlerini/ davranışlarını ve topluma dair bir olguyu anlamaya çalışırken nicel/sayısal verilerden faydalanmaktadır. Yaya hareketlerini/yönelimlerini incelerken yayaların araştırma alanı içinde hangi bölgelerde ne derece yoğunlaştıklarını somut bir biçimde ortaya koyabilmek için nicel bir araştırma yöntemi olan yaya sayımı yapılırken; tespit edilen bu yoğunlaşmaların nedenlerini ve yaya tercihlerini ortaya koyabilmek için (çevredeki işlevler ve yaya aktiviteleri vb. tespiti için) gözlem ve anket gibi nitel yöntemler kullanılabilir. Anketler hem bir durumu anlamak için görünmeyen nedenleri ortaya koyabilmeyi hem de istatistik yöntemlerden faydalanarak nitel olan bu verilerin sayısal olarak da ifade edilebilmesi ile nicel sonuçlar elde edebilmeyi sağlamaktadır. Böylece farklı araştırma yöntemlerinin birbirlerini destekler nitelikte bir arada kullanılabilmesi araştırma süreçleri tasarlanabilmektedir.

Baltacı'ya (2018) göre, toplumsal ve bireysel olarak deneyimlenen bir olay veya olguyu açıklamak için araştırmacının insanları doğal ortamında gözlemlemesi ve incelemesi nitel araştırma iken; bu olay veya olguyu açıklamak için çeşitli varsayımlar geliştirmesi ve bu varsayımları test etmek için farklı hesaplama yöntemleri ile sayısal veriler elde etmesi ise nicel araştırmadır. Bu tez çalışması da insan davranış ve hareketlerini incelemesi yönüyle nitel araştırma özelliği taşırken; bu incelemeyi açıklarken sayısal verileri kullanması yönüyle de

nicel araştırma özelliği göstermektedir. Yani bu tez çalışması *karma araştırma yöntemi* çerçevesinde yürütülmüştür. Bu yöntem, nitel ve nicel araştırma arasında köprü kurmaktadır.

Karma araştırma yöntemi, araştırmacının belirlediği araştırma sorularıyla ilişkili olan yöntem ve yaklaşımları seçmesine olanak sağlar. Bu yönüyle seçmecî bir yaklaşım sunmaktadır. Bu bağlamda, tez çalışmasında kullanılacak olan yöntemlerin seçimine yön veren araştırma soruları şunlardır:

- Cadde ve meydan gibi kamusal işlevleri olan mekânların fiziksel özelliklerinin yaya tercihlerine etkisi nedir?
- Cadde ve meydan gibi kamusal işlevleri olan mekânlardaki işlevlerin çeşitliliği ve kümelenmesi yaya tercihlerini etkiler mi?
- Cadde ve meydan gibi kamusal işlevleri olan mekânların fiziksel ve işlevsel özellikleri yürünebilirliği artırır mı?
- Cadde ve meydan gibi kamusal işlevleri olan mekânlardaki çeşitli etkinlik alanlarının varlığı mekânın kullanım yoğunluğunu ve sıklığını değiştirebilir mi?
- Yaya tercihleri kamusal mekânın yürünebilir olmasına bağlı mıdır?



**Şekil 40.** Tez çalışmasının ana ve alt hipotezleri

Tez çalışmasının ana ve alt hipotezleri Şekil 40'ta verilmiştir. Hazırlanan bu hipotezlere göre, çalışma alanı olan ve kamusal mekân niteliği taşıyan Cumhuriyet Caddesi ve 4 meydanın mekânsal özellikleri ile bu alanları kullanan yayaların tercihleri arasındaki ilişkinin ortaya konması amaçlanmıştır.

Bu bağlamda oluşturulan hipotezleri test etmek amacıyla çalışmada ilk olarak, arazi kullanımını (işlevsel özellikler vb.), yaya hareket/etkinliklerini ve kullanıcı profilini anlamak için nitel araştırma kapsamına giren **gözlem** tekniği kullanılmıştır. Yaya tercih ve yönelimlerini anlamak için yine nitel araştırma özelliği taşıyan **mekânsal analizler** (arazi kullanımı, işlevsel çeşitlilik ve özellik, yaya etkinlik alanları vb.) ve **anket çalışmaları** yürütülmüştür. Ayrıca yayaların yoğunlaştığı noktaları tespit etmek için nicel araştırma yöntemi olan **yaya sayımı** tekniği kullanılmıştır. Böylece çalışma farklı yöntem ve sayısal veriler ile desteklenmiş, birden fazla veri toplama yönteminin ve analiz şekillerinin araştırmaya dahil olması sağlanmış ve araştırmanın karmaşıklığı ortadan kaldırılmıştır. Nicel araştırma bu yönüyle nitel araştırmayı desteklemiş ve çalışma karma araştırma niteliği göstermiştir.

Baki ve Gökçek'e (2012) göre, tek bir çalışma hem nicel hem de nitel araştırmayı aynı çerçevede içerisinde kullandığında araştırılan olayın çeşitli yönlerini açıklamaya yardımcı olur ve bütüncül bir anlayış sağlar. Bu tez çalışmasında sadece yayaların tercihleri değil aynı zamanda yayaların kamusal mekânları kullanım yoğunlukları ve sıklıkları da araştırılmıştır. Bu bağlamda yayaların tercihleri "yaya sayımları" ile ortaya konabiliyorken; kamusal mekânların kullanım yoğunluk ve sıklıkları ve yaya tercihleri ancak yapılacak olan "anket çalışması" ile ortaya çıkarılmıştır. Çünkü yayaların hareket ve yönelimleri günlük sayımlar ile tespit edilebilirken, aynı kullanıcının kamusal mekânı kullanım yoğunluk ve sıklığı ancak o kişiye yöneltilen "röportaj", "derinlemesine görüşme" ya da sıklıkla kullanılan "anket çalışması" yöntemiyle öğrenilmektedir. Bu sebeple bu tez çalışması hazırlanırken mekânsal analizler ve yaya sayımlarına ek olarak anket çalışması da yapılmıştır. Dolayısıyla araştırılan olay farklı yöntemler ile açıklanmaya/ispatlanmaya çalışılmış ve teze bütüncül bir anlayış katılmıştır.

Yukarıda tez çalışmasında kullanılan 3 farklı yöntemin öneminden ve gerekliliğinden bahsedilmiştir. Aşağıda ise kullanılan yöntemler daha detaylı olarak anlatılmıştır.

### **Mekânsal Analizler**

Cumhuriyet Caddesi Cumhuriyetin İlanı (1923) ve daha sonrasında hazırlanan 1939 Lambert Planı ile kentsin ana eksenine haline gelmiştir (Dursun, 2020). O dönemden bu yana cadde ve üzerindeki meydanlar kent için önemli kamusal mekânlar olarak ön plana çıkmıştır. Cadde üzerindeki meydanlar farklı dönemlerde ve farklı amaçlarla tasarlanan kamusal mekânlardır. Bu meydanlardan Kale Meydanı kente dair en eski tarihi eseri (2500 yıllık kale surları) içinde bulundurmasına rağmen, iç kale çevresindeki Tarihi Erzurum Evleri restore edilerek ve eski yapılar yıkılarak etrafı açılan ve 2020 yılında tamamlanan cadde üzerindeki en yeni meydandır. Yakutiye Meydanı kentin ilk Kent Meydanı özelliği taşımasının yanı sıra içinde iki farklı tarihi eseri barındırmaktadır. Bu eserler; meydana ismini evren Yakutiye

Medresesi ve Lala Mustafa Paşa Camisi'dir. Kent Meydanı, önceden orada bulunan Cumhuriyet Dönemi'nden kalma Halk Eğitim Merkezi Binası yıkılarak oluşturulmuştur (Şekil 41). Havuzbaşı Meydanı ise Cumhuriyet Caddesi'nin tam ortasında bulunan, Cumhuriyetin İlanından sonra tasarlanan ve o zamandan beri aktif olarak kullanılan bir meydandır.



**Şekil 41.** 2012 yılında Halk Eğitim Merkezi Binası yıkılarak oluşturulmuş Kent Meydanı (Erzurum Arşiv, Erişim Tarihi: 2023, Ocak Ayı)

Çalışma alanı olan Cumhuriyet Caddesi ve üzerindeki meydanlar sahip olduğu ticaret alanları ve kamu kurumları ile kentin hem merkezi iş alanı hem de yönetim merkezidir. Cadde birden fazla ara sokak ve caddeye olan bağlantısıyla kentin önemli ulaşım güzergâhı niteliği de taşımaktadır. Ayrıca kent merkezinde bulunan bu kamusal mekânlarda (cadde ve meydanlar) işlevsel çeşitlilik ve donatı alanları fazla olduğu için yaya hareketliliği de fazladır. Bu sebeple cadde ve yakın çevresine gün içerisinde hem zorunlu olarak hem de tercihe bağlı olarak yoğun yaya akışı gerçekleşmektedir. Ancak hem kentsel tasarım özellikleri hem de yapılı çevrenin fiziksel özelliklerinden dolayı caddenin yürünebilir olmadığı gözlemlenmiştir. Bunun sebebi ise; caddenin sahip olduğu yoğun yaya hareketliliğinin cadde üzerinde ve meydanlarda yaya etkinliklerine zemin oluşturma potansiyeli varken; bunun aksine herhangi bir yaya etkinliği gerçekleşmemekte ve yayaların cadde üzerinden farklı yönlere doğru dağıldığı gözlemlenmektedir. Bu sebeple yaya hareketliliği açısından kentin en işlek caddesi olan bu alanın tercih edilebilirliğinin yürünebilirlik ile ilişkisini anlamak ve üretilen hipotezin doğruluğunu test etmek amacıyla bu alan çalışma alanı olarak seçilmiştir.

Kamusal mekânların fiziksel özellikleri yürünebilirlik kriterlerine uygunsuzsa yayalar tarafından daha fazla tercih edilmektedir. Çalışmanın temel hipotezine göre Cumhuriyet Caddesi yürünebilir bir kamusal mekândır. Hipotezin doğruluğunu test etmek, çalışma alanının fiziksel ve tasarım özelliklerini tespit etmek ve bunu yaya tercihleri ile bağdaştırmak için mekânsal analiz yöntemi kullanılmıştır. Mekânsal analizler esnasında nicel veriler elde etmek için fotoğraflama, GIS vb. programlar kullanılmıştır.

Bu bağlamda, çalışma alanı olan Cumhuriyet Caddesi ve üzerinde bulunan 4 meydanların (Kale, Yakutiye, Kent ve Havuzbaşı Meydanları) hem fiziksel hem de kentsel tasarım özellikleri incelenmiştir. Bunun sonucunda mekânsal analizler ile, işlevlerin dağılımları, toplu taşıma duraklarının ve yaya geçitlerinin erişilebilirliği, caddenin bağlantılılığı, kaldırımların sürekliliği ve mekânsal algıyı biçimlendiren kriterler incelenerek; çalışma alanının fiziksel özelliklerinin yürüme tercihinin etkisi, oluşturabileceği potansiyel yaya hareketliliği ve kullanıcı profili (çalışan, sakin, ziyaretçi) tespit edilmiş, yürünebilirliğe olan katkısı ortaya konulmuştur. Çalışma alanı için önceden belirlenmiş olan 8 ölçülebilir kentsel tasarım özelliğinin (imgelenebilirlik, okunabilirlik, kapalılık, insan ölçeği, şeffaflık, bağlantı, görsel çeşitlilik ve uyum) varlığı ve yürünebilir bir çevre oluşturma durumu incelenmiştir (bkz., sayfa 71). Bu analiz yöntemi ikincil veri kullanım yöntemi ile desteklenmiştir. İkincil veri yöntemi olan fotoğraflama tekniği ile yürünebilir kamusal mekânların sahip olması gereken nitelikler fotoğraflar aracılığı ile sorgulanmış, görünür kılınmış ve karşılaştırılmıştır.

### **Çalışma alanının fiziksel özelliklerini incelemek;**

Tez çalışması için örneklem alanı belirlendikten sonra 2022 yılında ocak ve eylül ayları arasında sık sık araziye çıkılmıştır. İlk olarak alanın arazi kullanımını çıkarılmış, yapıların cephe genişlikleri ve kat yükseklikleri belirlenmiş, cadde üzerindeki toplu taşıma durakları ve duraklar arası mesafeler ölçülmüş, caddeye bağlanan önemli cadde/sokaklar ve bunların bağlantı noktaları belirlenmiş, cadde üzerindeki kaldırımların uzunlukları ve yaya geçitleri tespit edilmiştir.

Arazi kullanımını çalışması esnasında, cadde üzerinde bulunan bütün yapıların kat sayıları ve tüm katlardaki işlevler tespit edilmiştir. Tespit edilen işlevler T.C. Ticaret Bakanlığının Hizmet Ticaret İstatistikleri internet sitesinden yararlanarak belirli başlıklar altında gruplandırılmıştır. İşlevler 14 farklı ana başlık altında toplanmıştır ve bu liste aşağıda verilmiştir:

- 1. Avm**
- 2. Boş Yapı:** boş ve harabe yapılar

3. **Büro ve Mesleki Hizmetler:** hukuk, sendika-oda, reklam-matbaa, danışmanlık- emlak, turizm-seyahat, mimarlık-mühendislik, inşaat şirketleri ofisi
4. **Diğer Hizmetler:** boya- inşaat malzemesi, züccaciye, hırdavat, kuyumcu, iş merkezi/hanı, mobilya-beyaz eşya
5. **Eğitim Hizmetleri:** dershaneler, okullar, kurslar
6. **Finans Hizmetleri:** banka ve sigortalar
7. **Gıda Malzemeleri:** market, şarküteri, kasap, fırın, uncu, kuruyemişçi, balcı, balıkçı, çay satışı
8. **Kişisel ve Özel Hizmetler:** kuaför-berber, güzellik salonu, eczane, optik, fotoğrafçı, terzi-ayakkabı tamiri
9. **Konaklama:** yurt ve oteller
10. **Konut**
11. **Resmi Hizmetler:** askeri kışla, polis evi, dini yapılar, idari kurumlar
12. **Tarihi ve Dini Yapılar**
13. **Telekomünikasyon Hizmetleri:** iletişim ve mobil
14. **Kültürel ve Eğlence Hizmeti:** çay evi, pc, internet kafe, alışveriş mağazaları, kafe-restoran, kitap-kırtasiye, müzik, tiyatro-sinema, spor salonu

Gruplanan işlevler Adobe Photoshop (A.P.) programında haritalandırmak için Erzurum Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı'ndan kent merkezinin 1/1.000 ölçekli mevcut halihazır haritası temin edilmiştir. Bu harita üzerinde gerekli düzenleme ve güncellemeler yapılarak, cadde üzerinde bulunan yapıların zemin katları da dahil olmak üzere tüm katlarındaki işlevler 8 farklı haritada gösterilmiştir. Daha sonra bu işlevler Microsoft Excel programında sayısallaştırılarak arazideki işlevlerin dağılım oranları belirlenmiştir.

Yürünebilir çevre, toplumun tümünün eşit şekilde erişebildiği, kamusallığı yüksek, farklı amaçlara cevap verebilen, kullanıcıların kullanım sıklığı yüksek ve işlevsel çeşitliliği fazla olan alanlardır (bkz., sayfa 56). Cadde ve meydan gibi kamusal mekânlarda bulunan bu işlevlerin yaya hareketliliği yaratma ve arttırma potansiyeli vardır. Bu işlevlerin yaya hareketliliği oluşturma potansiyelini anlamak için çalışma alanında bulunan “kentsel işlevlerin yaya hareketliliği yaratma potansiyelini” gösteren bir matris tablosu oluşturulmuştur (bkz., Tablo 7). Daha sonra bu matris ile yaya sayım sonuçları arasında beklenen ilişkinin var olup olmadığı tartışılmıştır.

### **Çalışma alanının kentsel tasarım özelliklerini belirlemek;**

İlk olarak, cadde ve meydanların yakın çevresinde, Kevin Lynch'in 5 imgesel elemanın (bölgeler/alanlar, yollar/izler, sınırlar/kenarlar, işaret öğeleri ve düğüm noktaları) varlığı incelenmiştir. İmgesel elemanların varlığı kentsel tasarım özellikleri ile ilişkili olduğu için yürünebilirlik açısından önemlidir. Daha sonra yürünebilirlik için önemli olan kentsel tasarım (*imgelenebilirlik, okunaklılık, kapalılık, insan ölçeği, şeffaflık, bağlantı, çeşitlilik ve uyum*) özellikleri cadde ve meydanlar üzerinden incelenmiş, araziye dair fotoğraflar çekilmiştir. Elde edilen tüm veriler A.P. programında haritalandırılmıştır. Mekânsal veriler haritalandırılarak

kamusal mekânın fiziksel ve tasarım özelliklerini tespit edilmiş ve daha sonrasında bu özellikler ile yaya tercihleri arasındaki ilişkiyi ortaya konmuştur. Bu vasıta ile üretilen hipotezlerin doğruluğu tespit edilmeye çalışılmıştır.

### **Yaya Sayımları ve Gözlemler**

Tez çalışmasında çalışma alanının fiziksel özellikleri ile yaya tercihleri arasında bir ilişki olduğu alt hipotez 1’de öne sürülmüştür. Bu hipotezin doğruluğunu test etmek amacıyla, mekânsal analizler yapıldıktan sonra yaya tercih ve hareketlerini anlamak için nicel araştırma yöntemi olan yaya sayım çalışması ile yayaların çalışma alanını nasıl kullandıkları; yaya yoğunluklarının alan üzerinde nasıl değiştiği tespit edilmiştir.

Bu bağlamda çalışma alanı olan Cumhuriyet Caddesinde ve cadde üzerinde bulunan 4 meydanda (Kale, Yakutiye, Kent ve Havuzbaşı Meydanları) hafta içi ve hafta sonu birer gün olmak üzere toplam 2 günde sayım yapılmıştır. Bu çalışmada, farklı gün ve saatlerde yaya hareket ve yoğunluk değişiminin somut bir biçimde ölçülmesi amaçlanmıştır. Cadde üzerinde yapılan sayım caddenin hangi bölgesinin, hangi gün ve saatlerde yayalar tarafından daha yoğun olarak kullanıldığı ve dolayısıyla o bölgede işlevsel, fiziksel veya tasarım özellikleri açısından neler olduğu hakkında yorum yapabilme imkânı sağlamıştır. Meydanlarda yapılan sayımlarla ise hangi meydanın, hangi gün ve saatlerde yayalar tarafından daha yoğun olarak kullanıldığı ve ne amaçla kullanıldığı bilgisini elde edilmiştir. Ayrıca sayım yöntemi ile çalışma alanının yayalar tarafından yoğun tercih edilen bir bölge olup olmadığı, hangi amaçlarla kullanıldığı, hangi işlevlerin çevresinde daha fazla yaya hareketliliğinin olduğu ve yaya hareketlerinin değişim zamanları ortaya konmuştur. Meydanları ve caddeyi kullanan kullanıcı profiline ve kullanım amacının farklı olabileceği düşüncesiyle, cadde ve meydanların sayımları ayrı başlıkları altında değerlendirilmiştir.

### **Cadde üzerinde yapılan yaya sayımları;**

İncelenen tez çalışmalarında yaya sayımlarının genel olarak hafta içi ve hafta sonu belirlenmiş olan günlerde yapıldığı tespit edilmiştir. Bu sebeple örneklem alanına dair sayımlar hafta içi bir gün ve hafta sonu bir gün olmak üzere toplam 2 günde yapılmıştır. Sayım yapılan günler 17 Mayıs Salı ve 21 Mayıs Cumartesi günüdür. Her iki günde de hava sıcaklığı 17 derece ve güneşlidir. Bu günlerde cadde üzerinde sabah (08:00-09:00), öğle (12:00-13:00) ve akşam (17:00-18:00) saatlerinde yani gün içerisindeki üç pik saatte sayım yapılmıştır. Bu saatler yayaların iş giriş-çıkış ve öğle molası saatleri olduğu için yaya hareketliliğinin en yoğun yaşandığı saatlerdir.

Belirlenen gün ve saatlerde yaya sayımı yapılırken yayalar yaş, cinsiyet gibi demografik özelliklerine göre gruplanmamıştır. Çalışmanın amacı, sayımlarda kullanıcı profilini belirlemekten ziyade yaya hareketliliği yoğunluğunun olduğu noktaları ortaya çıkarmak olduğu için böyle bir gruplamaya gidilmemiştir. Ayrıca sayılan yayalar cadde üzerinden hızlıca geçip gitmektedir. Bunu gruplayabilmek ve ayrı olarak kayıtlara geçirebilmek için kalabalık bir gözlemci grubuna ihtiyaç duyulmuştur. Ancak gözlemci sayısı sınırlılığından dolayı böyle bir yöntem uygulanmamıştır.



**Şekil 42.** Örneklem alanı üzerindeki 5 kavşak ve sayım yapılan yönler

Bir grup gözlemci tarafından cadde üzerindeki 5 kavşakta 23 farklı yönde sayım yapılmıştır. Sayım yapılan 23 farklı yöndeki cadde, sokak ve bulvarlar tablo 6’da verilmiştir. Gözlemci ve sayım grubu sabah, öğle ve akşam bu 23 noktada 5’er dakika beklemiştir. (5 dakikada geçen yaya sayısı daha sonra 12 ile çarpılarak 1 saat boyunca o noktalardan geçen yaya sayıları elde edilmiştir.) Her noktada 2 gözlemci karşılıklı olarak aynı anda sayım yapmıştır. Yolun hem sağından hem de solundan geçen aşağı ve yukarıya doğru yönü fark etmeksizin her iki yöne giden bütün yayalar sayıma dahil edilmiştir. Yukarıda bahsedildiği gibi yayalar cinsiyet, yaş vb. demografik özelliklerine göre gruplama yapılmadan hepsi sayılmıştır. Çünkü yayalar cadde üzerinden hızlı bir biçimde yürüyerek geçmektedir. Böyle bir durumda eksik sayım yapmamak için ya yayalar demografik özelliklerine göre gruplama yapılmadan sayılmalı ya da sayımlar dijital kayıt alınarak daha sonra bu kayıtlar izlenip bir gruplama oluşturulmalıdır. Bu tez çalışmasında dijital kayıt yöntemi de kullanılmamıştır. Çünkü hem gözlemci ekibinde dijital kayıt almak için uygun ekipmanlar hem de sayım yapılan noktalarda yayaların tümünün kayda alınabileceği uygun noktalar yoktur. Ayrıca sayım yapılan birçok noktada askeri kıışalar, lojmanlar ve polis evi olduğu için bu noktalarda dijital kayıt yasağı bulunmaktadır. Diğer bir sebep ise dijital kayıt almak ve ekipmanların kurulması/toplanması açısından uzun zaman alan bir yöntemdir. Sayım noktaları fazla olduğu için gözlemci ekibi bu kadar uzun bir vakide sahip değildir. Tüm bu sebeplerden dolayı böyle bir gruplamaya gidilmemiştir.

Tablo 6. Sayım Yapılan Caddeler

<b>Kavşak 1</b>	1. Terminal Caddesi
	2. Erzurum- Erzincan Yolu
	3. Üniversite Caddesi
	4. Fatih Sultan Mehmet Bulvarı
	5. Cemal Gürsel Caddesi
<b>Önemli Bağlantılar</b>	6. Orgeneral Selahattin Demircioğlu Caddesi
	7. Merkez Yönetim Caddesi
<b>Kavşak 2</b>	8. Hastaneler Caddesi
	9. Yenişehir Caddesi
	10. Cemal Gürsel Caddesi (Batı Yönü)
	11. Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)
<b>Kavşak 3</b>	12. Saray Bosna Caddesi
	13. Çaykara Caddesi
	14. Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)
	15. Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)
<b>Kavşak 4</b>	16. Ali Ravi Caddesi
	17. Menderes Caddesi
	18. Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)
	19. Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)
<b>Kavşak 5</b>	20. Yeni Kapı Caddesi
	21. Kars Kapı Caddesi
	22. Taş Mağazaları Caddesi
	23. Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)

Sayım sonuçları Microsoft Excel programında sayısallaştırılmış ve çizgi grafikleri elde edilmiştir. Çizgi grafikleri hem hafta içi hem de hafta sonu 23 noktada elde edilen yaya sayılarının sabah, öğle ve akşam karşılaştırılmasını vermektedir. Veriler sayısallaştırılıp grafikleri oluşturulduktan sonra cadde üzerindeki 23 nokta ArcGIS 10.3 uygulaması yardımıyla görselleştirilmiştir. 17 Mayıs salı günü sabah, öğle ve akşam ve 21 Mayıs cumartesi günü sabah, öğle ve akşam haritaları olmak üzere 6 farklı sayım haritası elde edilmiştir. Haritada, 23 noktada 60 dakikada boyunca geçen yaya sayıları her haritada 5 gruba ayrılmış ve yayanın en yoğun olduğu bölgeler kırmızı renkle ifade edilirken; yayanın en seyrek olduğu bölgeler koyu yeşil renk ile ifade edilmiştir.

Özel etkinlik günlerinde kamusal mekânlar normalde ağırladığı yaya sayısından daha fazla yayayı belirli saatlerde ağırlamaktadır. Böyle bir durumda kamusal mekânların, hizmet edebildiği yaya kapasitesi, yürünebilir mesafelerde olması, yürümeye engel teşkil edecek

unsurları içermemesi, toplu taşıma noktaları ile bağlantılı olması gibi birçok özelliği ön plana çıkmaktadır. Çünkü aynı gün ve saat içerisinde yüzlerce hatta binlerce yaya aynı anda ve aynı alanda bulunmaktadır. İnsanların özel gün ve kutlamalarda beraber buldukları bu kamusal mekânlara yürüyerek ya da toplu taşıma araçları ile ulaşması büyük önem taşımaktadır. Çünkü kutlamalar için bu alanlara ulaşmak ve kutlamalar bitince bu alanlardan ayrılmak isteyen bütün yayaların özel araç kullanması çözülmesi zor bir trafik sıkışıklığı yaratacaktır. Bu da kent ve kentli için istenmeyen bir durumdur. Bu noktada kamusal mekânların yürünebilir ve erişebilir olması ön plana çıkan konulardır. Benzer biçimde kamusal mekânların kutlamalar esnasında yaya tahsis edebileceği kamusal mekânlar barındırması da gerekmektedir. Bu noktada ise kamusal mekânların yaya-araç trafiğini dengeleyecek biçimde tasarlanması önemlidir.

Çalışma alanında özel gün ve kutlamalarda mekânda yaşanan yaya hareketliliğini gözlemlemek amacıyla; 17 Mayıs salı ve 21 Mayıs cumartesi günü sayımları dışında 15 Mayıs pazar ve 19 Mayıs perşembe günleri de çalışma alanında sayım yapılmıştır. 15 Mayıs pazar günü çalışma alanında Gençlik ve Spor Bayramı haftasının açılışı yapılmıştır. 19 Mayıs perşembe günü ise kutlamalar ve kortej yürüyüşü yapılmış ve yapılan sayımlara göre 3.000'den fazla kişi meydanı kullanmıştır. Bu sayım E.B.B.'nin internet sayfasında bulunan "Şehir Kameraları" uygulamasından izlenmiştir (Şekil 43).



**Şekil 43.** 19 Mayıs Gençlik ve Spor Bayramı'nda çalışma alanını kullanan kişilerin "şehir kameraları" uygulaması üzerinden alınan ekran görüntüsü

Yapılan gözlemlerde, kutlamalar için Kent Meydanı'nın seçildiği görülmüştür. Bu meydan yakın çevresinde aynı anda en fazla kişiyi barındıracak büyük boş bir alana sahip olan ve engel (kent mobilyaları, ağaçlar vb.) olmadan sahne biçimine dönüştürülebilecek tek

meydandır. Bu sebeple kutlamalar için bu meydan seçilmiştir. Meydanın büyük boş bir alana sahip olması sayesinde kutlama günü hızlıca meydana sandalyeler yerleştirilmiş ve bir gösteri alanı oluşturulmuştur. Kortej yürüyüşü bu meydandan başlayıp Kale Meydanının önüne kadar devam etmiş daha sonra tekrar bu meydana dönüş yapılarak son bulmuştur. Yürüyüş sonrasında bu meydanda gösteriler devam etmiştir. Meydana ulaşan yayaların genel olarak toplu taşıma duraklarından ve yürüyerek meydana ulaştıkları görülmüştür. Çünkü gösteri ve yürüyüş için Cumhuriyet Caddesi her türlü araç trafiğine kapatılmıştır. Bu sebeple insanlar araçlarıyla belirli bir yere kadar gelmişse de cadde boyunca yürüyerek meydana ulaşmıştır. Kutlamalar bittikten sonra ise yayaların genel olarak Havuzbaşı Meydanı çevresinden cadde ve toplu taşıma durakları yönüne doğru yaya olarak yöneldikleri gözlemlenmiştir. Cadde boyunca yürüyüş esnasında araç trafiği açısından güvenlik problemi yaşanmamıştır. Ancak Havuzbaşı Meydanı çevresinde oluşan yoğun araç trafiği hem araçlar hem de yayalar açısından karmaşaya sebep olmuştur. Çünkü yayalar meydana geçmeye çalışırken sürekli araç trafiği ile karşılaşmış bazen trafik ışıklarını dikkate almış bazen ise almamışlardır. Bu da hem yayalar açısından hem de araçlar açısından sürekli kesintilerin yaşanmasına sebep olmuştur.

#### **Meydanlarda yapılan yaya sayımları;**

Kale, Yakutiye, Kent ve Havuzbaşı meydanlarında 17 Mayıs Salı ve 21 Mayıs Cumartesi günü bir grup gözlemci tarafından sabah saat 08:00'dan akşam 18:00'a kadar 2 saat aralıklarla 6 kez yaya sayımı yapılmıştır. Bu saatler 08:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00 ve 18:00'dır. Sayımlar iki saatte bir yapılmıştır. Sayım öncesi yapılan pilot çalışmalarda meydanların kullanım yoğunluğunun belirli aralıklarla değiştiği gözlemlenmiştir. Bu sebeple sayım saatleri arasındaki süre farkı kısa tutulmuş ve iki saatte bir olarak belirlenmiştir. Yapılan sayım sonuçlarında sabah saatlerinde olmasa bile öğleden sonra bu saat aralıklarında kullanım yoğunluğunu tüm meydanlarda sürekli değiştiği görülmüştür. Sayımlar anlık olarak meydana bulunan kişilerin sayılması ile gerçekleştirilmiş ve cadde üzerindeki sayım noktalarında yapıldığı gibi (5 dk) belirli bir süre tutulmamıştır. Sayım sonuçları Microsoft Excel programında sayısallaştırılmış ve belirli çizgi grafikleri elde edilmiştir. Çizgi grafikleri hem hafta içi hem de hafta sonu meydanlarda bulunan yaya sayılarının saatlere göre karşılaştırmasını vermektedir. Bu karşılaştırılma grafikleri araştırma bulguları ve tartışma kısmında verilmiştir. Meydanlarda yaya hareketleri ve etkinliklerini anlamak için sayımlar dışında bir grup gözlemci yaya hareketlerini gözlemiştir. Yapılan gözlemler A.P. programında fotoğraflarla desteklenerek haritalanmıştır.

## Anket Çalışmaları

Tez çalışmasında kamusal mekânların işlevsel çeşitliliği, kümelenmesi ve çeşitli etkinlik alanlarının varlığı yaya tercihlerini ve dolayısıyla kamusal mekânların kullanım yoğunluk ve sıklığını olumlu etkilediği alt hipotez 2 ve 3'te öne sürülmüştür. Bu hipotezin doğruluğunu test etmek amacıyla, mekânsal analizler ve yaya sayım çalışmasına ek olarak anket çalışması da yapılmıştır. Nitel araştırma yöntemlerinden biri olan anket çalışması yaya tercihlerinin doğru ve bütüncül biçimde anlaşılmasını sağlamaktadır. Anket çalışması ile kullanıcıların çalışma alanını tercih sebepleri, kullanım amaç, sıklık ve yoğunluğu ortaya konmaya ve böylece mekânsal analizler ve yaya sayımları ile gözlemlenemeyen ancak yaya tercihlerini belirleyen dinamikler anlaşılmaya çalışılmıştır.

Anket çalışması hem meydan hem cadde ölçeğinde yapılarak farklı mekânsal kurgulara sahip kamusal mekânların yaya tercihlerini ve dolayısıyla bu alanların yürünebilirliği nasıl etkilediği anlaşılmaya çalışılmıştır. Anket çalışması ile örneklem alanının kullanım amaçları, sıklığı, kullanıcı profili sorgulanarak yapılan diğer analizlerin güvenilirliği ve doğruluğu da desteklenmiştir. Çalışma alanında mekânsal analizler ve sayımlar yapıldıktan sonra anket çalışmasını yürütmek için örneklem seçimi yapılmıştır.

Nitel araştırmalarda gözlemlenecek ve incelenecek olan insan topluluğu ve dolayısıyla örneklem seçimi önemli bir faktördür. Çünkü örneklemin evreni temsil etmesi gerekir. Bu sebeple örneklem seçimi sistematik ve rasyonel olarak yapılmalıdır. Burada tümevarımsal yani parçadan bütüne doğru gidilmesi söz konusudur. Bu sürecin doğru yürütülmesi için örnekleme türleri ve kullanım amaçlarının iyi bilinmesi gerekir (Baltacı, Nitel Araştırmalarda Örnekleme Yöntemleri ve Örnek Hacmi Sorunsalı Üzerine Kavramsal Bir İnceleme, 2018).

Literatüre göre nitel araştırmada örnekleme yöntemleri olasılıklı ve amaçlı örnekleme olmak üzere ikiye ayrılır (Yağar & Dökme, Niteliksel Araştırmaların Planlanması: Araştırma Soruları, Örneklem Seçimi, Geçerlik ve Güvenirlik, 2018). Nitel çalışmalarda daha çok amaçlı örnekleme yöntemleri kullanılmaktadır. Amaçlı örnekleme yöntemi sınırlı kaynakların etkin kullanımını ve bilgi bakımından zengin vakaların belirlenmesini sağlayan bir tekniktir (Yağar & Dökme, Niteliksel Araştırmaların Planlanması: Araştırma Soruları, Örneklem Seçimi, Geçerlik ve Güvenirlik, 2018). Nitel araştırmada en çok kullanılan amaçlı örnekleme yöntemleri; farklılıkları ve geniş çaplı durumları belirlemek için kullanılan **Maksimum Çeşitlilik Örnekleme**; odaklanmak, çeşitliliği azaltmak, analizi basitleştirmek ve grup görüşmelerini kolaylaştırmak için kullanılan **Benzeşik (Homojen) Örneklem**; tipik, sıradan, normal veya ortalama durumları göstermek için kullanılan **Tipik Durum Örnekleme**; kişiden kişiye, kişiden de durumlara ulaşarak farklı olguları açıklayabilmek için kullanılan **Kartopu**

**veya Zincir Örneklem;** önyargıyı azaltmak; inanırlık ve güvenilirliği arttırmak için kullanılan **Amaçlı Rastlantısal Örneklem** vb. yöntemlerdir.

Nitel araştırmalarda rastlantısal örneklem yöntemi evrendeki bütün ögelere eşit ve bağımsız belirlenme ihtimali vermektedir (Baltacı, Nitel Araştırmalarda Örneklem Yöntemleri ve Örnek Hacmi Sorunsalı Üzerine Kavramsal Bir İnceleme, 2018). Bununla birlikte örneklemin evreni temsiliyeti amaçlanıyorsa kullanılacak örneklem yönteminin olasılıklı örneklem olması gereklidir (Kılıç, 2013). Bu da hem araştırmacının örneklem seçiminde önyargılarından doğacak olan olumsuz etkileri gidermekte hem de örneklemin evreni doğru yansıtması özelliğini artırmaktadır. Rastlantısal örneklemin bir türü olan **amaçlı rastlantısal örneklem yöntemi** ise araştırmacının rastgele yöntem ile evrenden seçtiği örneklem grubundan bir alt grup daha çekmesini ifade etmektedir (Tashakkori & Teddlie, 2010). Buradaki amaç ise bu alt grubun araştırmaya en çok katkı sağlayacak olmasıdır.

Evrenin geniş ve çeşitli olması, evrenin tamamına ulaşmayı ve veri toplanmasını zorlaştırmaktadır (Baltacı, Nitel Araştırmalarda Örneklem Yöntemleri ve Örnek Hacmi Sorunsalı Üzerine Kavramsal Bir İnceleme, 2018). Çalışma alanının genişliği, kullanıcı çeşitliliği ve alanın belirli bir kitleye değil, tüm kentliye hizmet etmesi nedeniyle evrenin tümüne ulaşmak mümkün değildir. Dolayısı ile bu çalışmada da evreni temsil edebilecek nitelikte çeşitliliği içeren bir örneklem grubu seçilmeye çalışılacaktır. Bu seçim yönteminde örneklem seçimi yapılırken **amaçlı rastlantısal örneklem yöntemi** kullanılmıştır. Çünkü, örneklemin evreni en doğru şekilde temsil etmesi için, anket çalışmasının direkt olarak çalışma alanında ve bu çalışma alanında bulunarak alanı aktif kişilerle yapılması amaçlanmıştır. Bunun sebebi çalışma alanını kullanan profil ile doğrudan iletişime geçerek alanın kullanım amacını, kullanıcı profilini vb. diğer faktörleri 1. kişilerle (alanı kullanan kullanıcı ile) görüşerek tespit etmektir. Bu sebeple, anket çalışması Erzurum ili genelinde değil direkt olarak Erzurum ili kent merkezinde bulunan ve çalışma alanı olan Cumhuriyet Caddesi ve 4 meydanda gerçekleştirilmiştir. Sayımların yapıldığı Cumhuriyet Caddesi'nde ve 4 meydanda, 17 Mayıs Salı ve 21 Mayıs Cumartesi günlerinde sayım yapılırken aynı anda bir grup anketör tarafından da anket çalışması yürütülmüştür.

Cadde ve meydanların fiziksel ve kentsel tasarım özellikleri ve kullanım amaçları farklı olduğu için çeşitli soruların bulunduğu iki farklı anket formu hazırlanmıştır. Anket çalışmasını yapmadan önce anketörler yakın çevresinde bulunan kişilere pilot anket çalışması uygulanmıştır. Yapılan pilot çalışma ile hem anketörlerin eğitilmesi sağlanmış hem de anket soruları test edilmiştir. Bu çalışmalar sonrasında soru ekleme ve çıkarma ile anketler

değiştirilmiş, hızlı ve uygulanabilir, doğru cevaplar verme olasılığının daha yüksek olduğu soru listeleri oluşturulmuştur.

Sayım ve dolayısıyla anket yapılan günlerde hava güneşli ve sıcakken; haftanın diğer günlerinde genel olarak kapalı ve yağışlı geçmiştir. Bu sebeple anket yapılan profilin değişmemesi ve yanlış sonuçlar elde edilmemesi için aynı mevsimde, aynı ayda ve aynı hafta içerisinde seçilmiş olan günlerde anket çalışması yürütülmüştür. 17 Mayıs Salı ve 21 Mayıs Cumartesi günleri amaçlı rastlantısal ve maksimum çeşitlilik örnekleme yöntemleri kullanılarak meydan ve caddede bulunan kişilerden farklı yaş, cinsiyet vb. demografik özelliklere sahip kişilerin sayısının dağılımını eşit tutarak seçilen kişilerle anket çalışması yürütülmüştür. Yürütülen anket çalışmasında meydanlarda yapılan anketler esnasında bir sorun çıkmamış ve gönüllü olarak ankete katılmak isteyen kişilerle anket çalışması yapılmıştır. Ancak cadde üzerinde anket yaparken cadde üzerinden yürüyüp giden kişiler anket yapmak için durmak istememiştir. Bu sebeple cadde üzerinde yapılan anket sayısı hedeflenen sayıya ulaşmamıştır. Yapılması hedeflenen cadde anketi sayısı 75 taneyken; yapılan cadde anket sayısı 34 ile sınırlı kalmıştır. Meydanlarda yapılması hedeflenen anketi sayısı her meydan için 25 yani toplamda 100 taneyken; ancak meydanlarda sayım yapılan günlerde 71 anket yapılabilmıştır. Bunlardan Havuzbaşı Meydanında 20 anket, Kent Meydanında 11, Yakutiye Meydanında 27 ve Kale Meydanında 13 anket yapılmıştır. Buradan meydanlar için hedeflenen anket sayısına yaklaşıldığı ancak aynı olumlu durumun caddede yapılan anketler için geçerli olmadığı görülmektedir.

Sonuç olarak, aynı çalışmada birlikte kullanılmasıyla teze bütüncül bir anlayış katan anket çalışması, mekânsal analizler, gözlem ve yaya sayım analizleri sentezlenerek yorumlanmış ve araştırma bulguları elde edilmiştir. Bu analizlerin tümü cadde ve meydanlar için ayrı ayrı uygulanması dolayısıyla elde edilen bulgular da çeşitlenmiştir. Bulgular, çalışma alanının işlevsel çeşitlilik ve kümelenmesini, kentsel tasarım özelliklerini, fiziksel özelliklerini, kullanım amaç ve sıklığını, yaya tercihlerini, yaya sayısının yoğunlaştığı noktaları vb. birçok veriyi ortaya koymuştur. Bu veriler sayesinde araştırma sorularına cevap bulunmuş ve hipotezlerin doğruluğu test edilebilmiştir. Bir sonraki bölümde araştırma bulgulara detaylı bir biçimde ele anlatılmıştır.

## ARAŞTIRMA BULGULARI VE TARTIŞMA

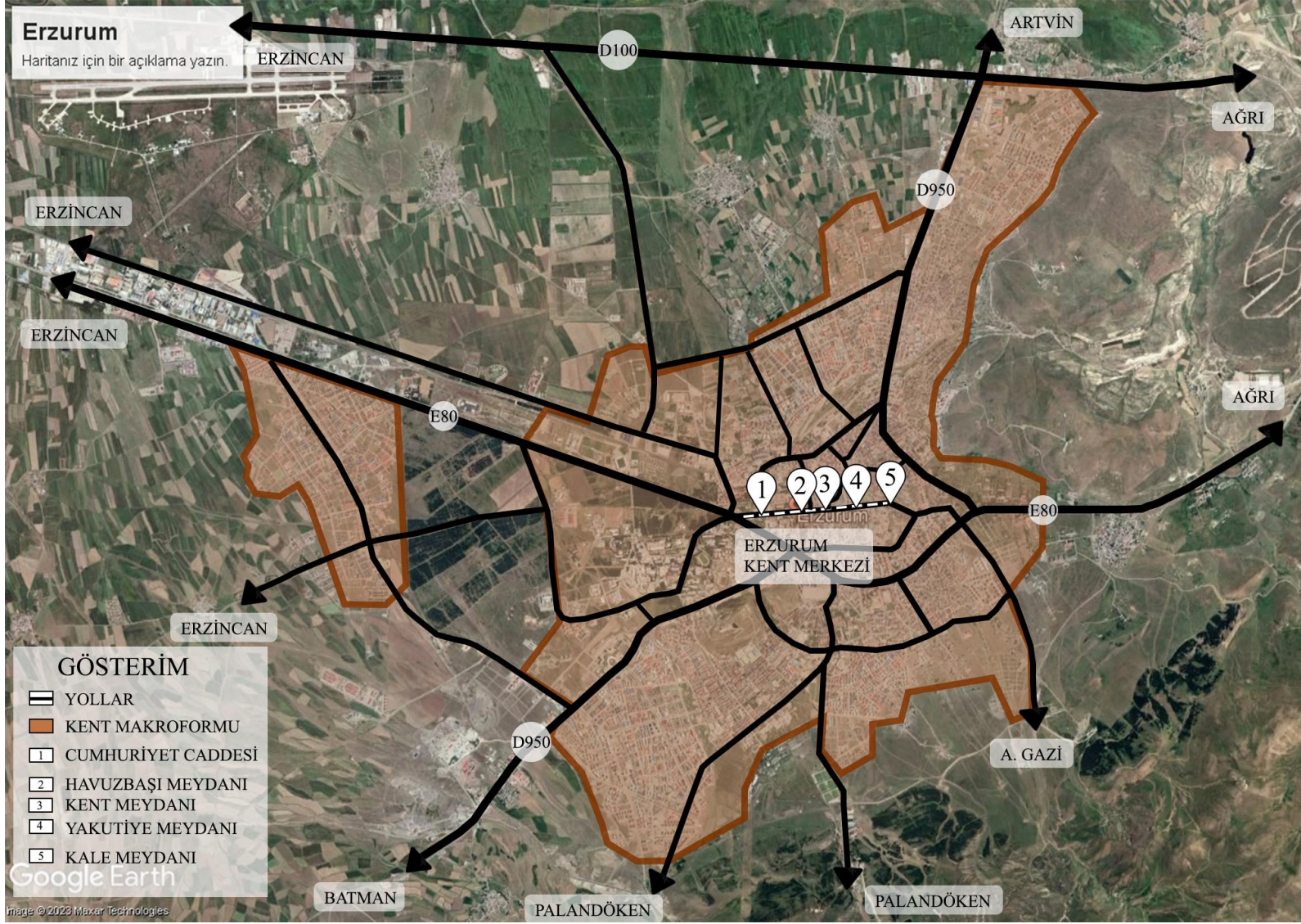
Yapılan literatür taramasına göre yürünebilirliğin ölçülmesinde kullanılan, yaya sayımı, gözlem, anket çalışması ve mekânsal analizler (kentsel tasarım özelliklerinin ve yapılı çevrenin fiziksel özelliklerinin araştırılması) gibi belli başlı yöntemler vardır. Bu tez çalışmasında da bu yöntemler kullanılmış ve elde edilen bulgular bu bölümde tartışılmış/karşılaştırılmıştır. Ayrıca bu bölüm araştırma sorularına cevap bulunan bölüm de olmuştur. Bu bağlamda bu bölümde ilk olarak Cumhuriyet Caddesi'nin, daha sonra ise cadde üzerindeki meydanların tasarımı, fiziksel özellikleri, gözlem, yaya sayımı ve anket çalışması ile elde edilen bulgulardan bahsedilmiştir. Aşağıda bu bölüm 9 aşamalı olarak kısaca özetlenmiştir. Metnin devamında ise detaylı olarak açıklanmıştır.

- 1. Çalışma alanı ve yakın çevresinin tanıtılması:** Çalışma alanının genel özellikleri ve yakın çevresinde bulunan işlevler tespit edilmiştir. Çalışma alanı kentin okunabilirliğini ve anlamlandırılmasını sağlayan Kevin Lynch'in 5 imgesel elemanı bağlamında incelenmiştir.
- 2. Cadde üzerinde kentsel tasarım özelliklerinin incelenmesi:** Çalışma alanı olan Cumhuriyet Caddesi üzerinde daha önce belirlenmiş olan imgelenebilirlik, okunaklılık, kapalılık, insan ölçeği, şeffaflık, bağlantı, çeşitlilik ve uyum nitelikleri incelenmiştir.
- 3. Caddenin arazi kullanımının çıkarılması:** Cadde üzerinde bulunan yapıların kat sayıları ve işlev dağılımları incelenmiştir.
- 4. Caddenin fiziksel özelliklerinin incelenmesi:** Cadde üzerindeki yapıların ve adaların cephe genişlikleri, caddeye bağlanan önemli cadde ve sokaklar, cadde üzerindeki toplu taşıma durakları ve duraklar arası mesafeler ve cadde üzerindeki kaldırım uzunlukları ve yaya geçitleri incelenmiştir.
- 5. Cadde üzerinde yapılan yaya sayımlarının incelenmesi:** 17 Mayıs salı ve 21 Mayıs cumartesi günleri sabah, öğle ve akşam vakitlerinde yapılan yaya sayımları incelenmiştir.
- 6. Cumhuriyet Caddesi anket çalışması:** 17 Mayıs salı ve 21 Mayıs cumartesi günlerinde cadde üzerinde yapılan anket çalışması sonucunda edilen veriler aktarılmıştır.
- 7. Meydanların kentsel tasarım özelliklerinin ve fiziksel özelliklerinin incelenmesi:** Kale, Yakutiye, Kent ve Havuzbaşı Meydanlarının kentsel tasarım özellikleri ve fiziksel özellikleri incelenmiştir.

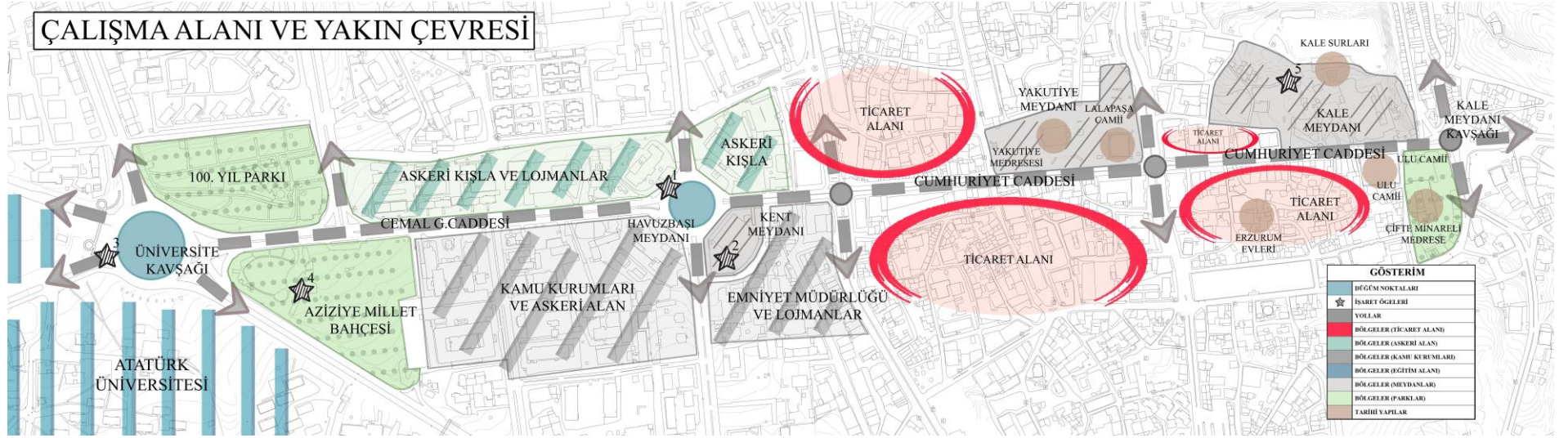
- 8. Meydan sayımları ve gözlemlerinin incelenmesi:** 17 Mayıs Salı ve 21 Mayıs Cumartesi günleri sabah saat 08:00'dan akşam 18:00'a kadar 6 kez yapılan meydan sayımları incelenmiş ve gözlem bulguları aktarılmıştır.
- 9. Meydanlarda yapılan anket çalışması:** 17 Mayıs Salı ve 21 Mayıs Cumartesi günlerinde meydanlarda yapılan anket çalışması sonucunda edilen veriler aktarılmıştır.

### **Çalışma Alanı ve Yakın Çevresinin Tanıtılması**

Çalışma alanı Erzurum kent merkezinde bulunan ve kentin ana aksı niteliği taşıyan Cumhuriyet Caddesi ve üzerinde bulunan meydanlardır. Cumhuriyet Caddesi ve yakın çevresi var olan ticaret alanları ve kamu kurumları dolayısıyla kentin hem merkezi iş alanı hem de idari merkezi rolünü üstlenmektedir. Bu sebeple cadde kentlinin her gün ev ve iş yeri arasında seyahat ettiği, yoğun ve zorunlu bir biçimde kullandığı bir akstır. Kentin geçmişte üstlenmiş olduğu askeri merkez özelliğinin etkisiyle de kent merkezinde yer seçmiş olan askeri kışlalar ve kapalı site biçiminde bulunan lojmanlar da cadde üzerinde bulunmaktadır. Bu sayede cadde mevcut konut dokusu içinde yer almaktadır. Ayrıca cadde kentin iki üniversitesinden biri olan Atatürk Üniversitesine yakın olması ve cadde üzerinde kamu kurumları, ticari birimler, rekreatif amaçlı kullanılan açık yeşil alanlar ve meydanların bulunması dolayısıyla çeşitli profilde insanların farklı periyotlarla kullandığı bir kamusal mekândır.



Şekil 44. Çalışma alanının Erzurum kentindeki konumu

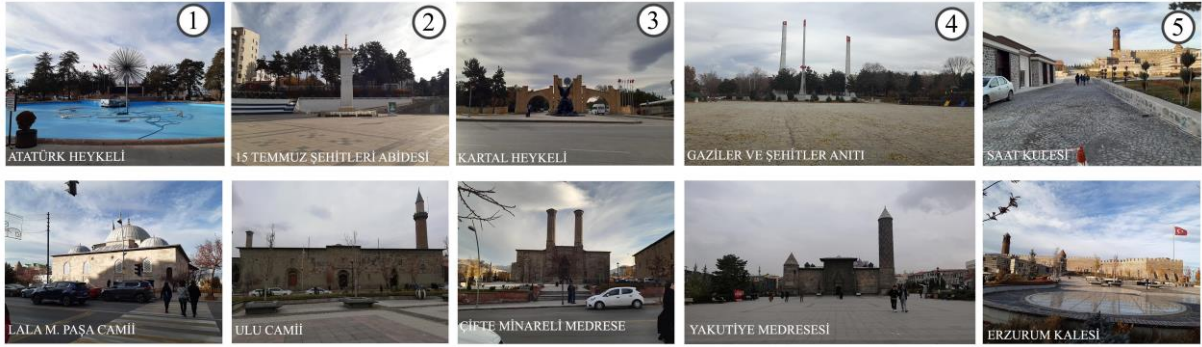


**Şekil 45.** Çalışma alanı ve yakın çevresine dair kavramsal şema

Cumhuriyet Caddesi Şekil 45'te görüldüğü gibi Havuzbaşı Meydanı ve Kale Meydanı arasında yer almaktadır. Ancak çalışma alanı bu kısım ile sınırlı tutulmamış, Cumhuriyet Caddesi'nin devamı sayılabilecek Cemal Gürsel Caddesi ve yakın çevresi de çalışma alanına dahil edilmiştir. Bu sebeple çalışma boyunca Üniversite Kavşağı ve Kale Meydanı Kavşağı arasında kalan cadde Cumhuriyet Caddesi olarak nitelendirilmiştir. Cumhuriyet Caddesi Şekil 45'te görüldüğü gibi işlevsel çeşitlilik açısından Havuzbaşı Meydanından tam ortadan ikiye bölünmüş durumda gibidir. Meydanın batısında kalan kısım daha çok kamu kurumlarının, askeri yapıların ve açık yeşil alanların bulunduğu bir alandır. Meydanın doğusunda kalan kısım ise batısına göre daha fazla işlevsel çeşitliliğe sahiptir. Bu kısımda ticaret alanları, kamu kurumları, askeri yapılar, açık yeşil alanlar ve tarihi-kültürel değerlere sahip yapılar bulunmaktadır. Caddenin batı kısmı yaklaşık 730 metre; doğu kısmı ise 1100 metre uzunluğundadır. Çalışmanın temel amacı yürünebilirliği ölçmek olduğu için bu mesafelerin bilinmesi önemlidir. Daha önce bahsedildiği gibi bir kişinin ihtiyaçlarını karşılamak için ortalama yürüme mesafesi 20 dk yani 800 metredir (bkz., sayfa 54). Cumhuriyet Caddesinin uzunluğu ortalama 1900 metredir ve caddeyi boydan boya yürümek ortalama 48 dakikaya denk gelmektedir. Buradan bir çıkarım yapmak gerekirse; yürüme mesafesi standartlarından dolayı aynı anda caddenin bütününe yürümeye uygun olmadığı söylenebilir.

Çalışma alanının çevresiyle olan ilişkisini anlamak için bulunduğu alandaki rolüne ve sağladığı katkıya bakılabilir. Bunu anlamak için Kevin Lynch'in 5 imgesel elemanın çalışma alanındaki temsili incelenmiştir. Kevin Lynch'in 5 imgesel elemanından ilki **bölgeler/alanlardır**. Şekil 45 incelendiğinde birden fazla bölgenin var olduğu görülmektedir. Bunlar; tarihi çekirdek alanı, meydanlar, parklar, resmi hizmet alanları, ticaret alanları, askeri alanlar ve eğitim (üniversite) alanıdır. Çalışma alanının birden fazla bölgeye sahip olması işlevsel çeşitliliğe katkı sağlayabileceği gibi aksi olarak, bölgelerin fonksiyonlara göre kümelenmesi çalışma alanında yaya hareketliliği açısından canlılığın zayıf olmasına da sebep olabilir. İkinci imgesel eleman **yollar/izlerdir**. Cadde genelinde izlerin genel olarak araç trafiğine ait olduğu ve araç yolunun sağ ve solunda bulunan kaldırımların yayalara ait izler taşıdığı anlaşılmaktadır. Yolların tek tip olması ve farklı ulaşım biçimlerine ait izlerin bulunmaması aslında örneklem alanına olan erişilebilirliği zayıflatmaktadır. Ayrıca bu durum, farklı ulaşım biçimi ile alana ulaşmak isteyen kişileri kısıtlamakta ve adil ulaşım hakkını sekteye uğratmaktadır. Farklı ulaşım modlarına ait ayrılmış yolların bulunmaması ise güvenliğin zayıflamasına sebep olmaktadır. Üçüncü imgesel eleman **sınırlar/kenarlardır**. Çalışma alanının başlangıç ve bitişine ait belirgin sınırlar bulunmamakla beraber caddenin bittiği batı kısımda bulunan Üniversite alanının sınırlayıcı bir özelliğinin olduğu söylenebilir. Caddenin doğu kısmında ise Kale Meydanı ve çevresinde topoğrafyanın sınırlayıcı bir etkisi vardır. Hem caddeyi hem de

yaya hareketlerini fiziksel olarak sınırlayan diğer bir unsur ise askeri alanlardır. Bu askeri alanlar demir parmaklıklar ve duvarlar ile kapatıldığı için sınırlayıcı özellik taşımaktadır (bkz. Şekil 70- 9C ve 9H). Dördüncü imgesel eleman **işaret öğeleridir**. Çalışma alanında 5 farklı işaret öğesinin olduğu görülmektedir (Şekil 46). İşaret öğelerinin varlığı kentsel mekânın zihinde kalıcılığını ve dolayısıyla imgelenebilirliğini artırıcı yönde olumlu etki yaratmaktadır. Cadde ve yakın çevresinde bulunan tarihi yapılar ve işaret öğeleri caddenin imgelenebilirliğini artırmaktadır (bkz., Şekil 49). Bu işaret öğelerinden Kartal Heykeli ve Atatürk Heykeli tam olarak kavşak noktaları üzerinde olduğu için buldukları kavşaklara düğüm noktası niteliği kazandırmaktadır. Beşinci imgesel eleman **düğüm noktalarıdır**. Düğüm (odak) noktaları, Kevin Lynch'in (1960) kentte bulunan bazı yerlere yüklediği bir kavramdır. Lynch'in (1960) tanımına göre düğüm noktaları, yol kavşakları ve bazı karakteristiklerin yoğunlaştığı noktalarıdır. Bu noktaları insanlar kullanabilmektedir. Belirli noktaların dışında meydanlar gibi büyük alanlar da düğüm noktası niteliği taşıyabilmektedir. Bu sebeple Kartal Kavşağı ve Havuzbaşı Meydanı kent için kavşak noktası olmanın yanı sıra üzerinde bulunan işaret öğelerinin katkısıyla düğüm noktası niteliği de taşımaktadır. İnsanlar birbirleriyle buluşurken veya birilerine yol tarif ederken bu noktaları yer belirleyici lokasyon olarak kullanmaktadır. Dolayısıyla bu noktalar için insanların yoğun olarak, özellikle buluşma amaçlı kullandığı alanlar olduğu söylenebilir.



**Şekil 46.** Cadde üzerindeki işaret öğeleri ve tarihi yapılar

### **Bölüm sonu değerlendirmesi**

Kent merkezleri işlevsel çeşitliliğin en zengin olduğu, perakende ticaretin yoğunlaştığı, ağsal ilişkilerin (işlevler arası bağlantıyı sağlayan sistemler) en güçlü olduğu ve idari faaliyetlerin yürütüldüğü alanlardır (Işınkaralar & Varol, 2021). Çalışma alanı kent merkezinde bulunması dolayısıyla bu bağlamda ele alındığında; bir kent merkezinde bulunması gereken hem idari hem de ticari işlevlere sahip olduğu görülmektedir. Çalışma alanı kent içerisinde doğu batı eksenli olarak birden fazla işlevi (örneğin, üniversite, meydanlar, parklar, ticari birimler, kamu kurumları vb.) birbirine bağlaması yönüyle ağsal ilişkileri de güçlü görülmektedir. Ayrıca

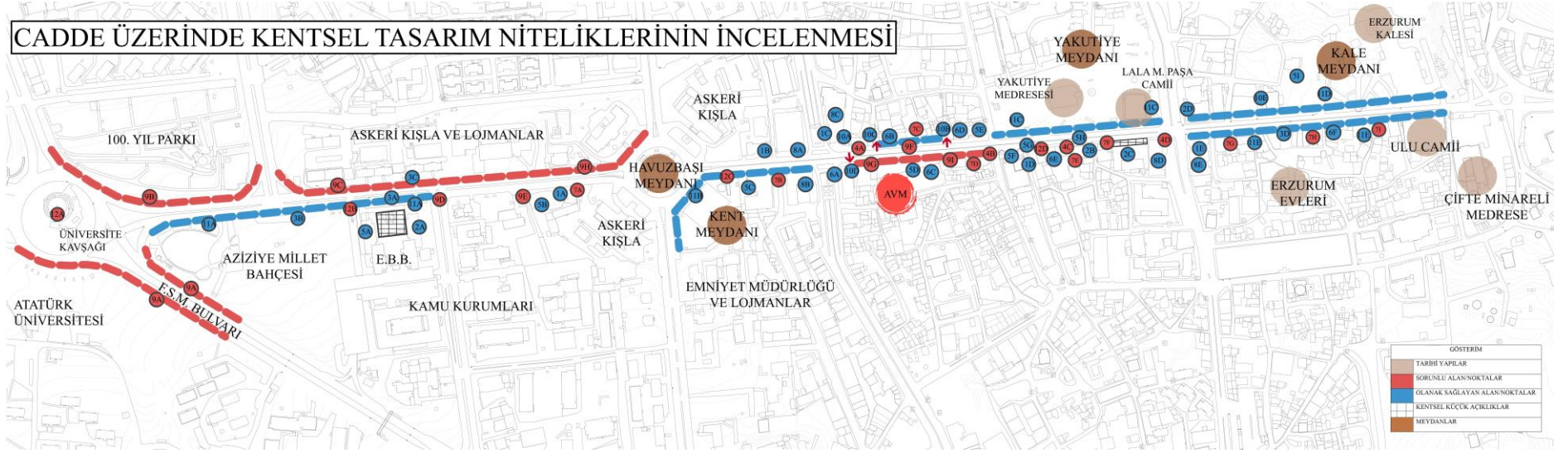
çalışma alanı içerisinde ve çevresinde Kevin Lynch'in 5 imgesel elemanın da bir temsilinin bulunduğu görülmüştür. Bu da çalışma alanının imgelenebilirliğine olumlu katkı sağlamaktadır. Ancak çalışma alanı ve yakın çevresi için genel çerçevede olumlu görünen bu işlevsel çeşitlilik, ilişkisellik ve imgesel elemanların var olması çalışma alanının yürümeye uygun veya yürünebilirliğinin yüksek olduğunun bir ispatı değildir. Çünkü bu işlevlerin birbirleri ile olan ilişkisi, bu ilişkinin çeşitliliği, işlevlerin yer seçimi, işlevsel kümelenmenin veya çeşitliliğin varlığı, fiziksel çevre özellikleri, tasarım özelliklerinin doğruluğu detaylı analizler ile tartışılabilir ve sağlıklı işleyip işlemediği ortaya çıkarılabilir. Yani özetle genel çerçeve olumlu görünebilir ama bu durum yanıltıcı olabilmektedir.

**Genel bir değerlendirme olarak;** caddede belirli işlevlerin kümelendiği görülmektedir. Örneğin caddenin batısında resmi hizmet alanlarının (askeri kışla ve lojmanların ve kamu kurumları) kümelendiği görülmektedir. Bu durum hafta sonlarında ve günün akşam saatlerinde caddenin batısında yaya hareketliliği açısından olumsuz bir durum yaratmaktadır. Ayrıca askeri birimler mahremiyeti yüksek, kullanıcı profili sınırlı alanlardır. Dolayısıyla kapalı siteler şeklinde bulunan bu alanlar kamusal ve yaya hareketliliğini sınırlayıcı olumsuz etki yaratmaktadır. Caddenin doğusunda ise ticaret alanlarının ve açık kamusal mekânların yani meydanların yoğunlaştığı görülmektedir (Şekil 45). Bu durum hem cadde boyunca kullanımda bir dengesizlik oluşturmakta hem de mevsimsel olarak kullanımda eşitsizliklere sebep olmaktadır. Çünkü Erzurum uzun süren kış mevsimi ve kar yağışları dolayısıyla kış kenti niteliği taşımaktadır. Doğru tasarlanmaması durumunda kış aylarında açık kamusal mekânların kullanıcı sayısı ve kullanım yoğunluğu azalmaktadır. Ayrıca ticari birimlerin belirli bir alanda kümelenmesi yaya akışını o yöne doğru yönlendirecek ve yaya yoğunluğunun eşit dağılımını engelleyecektir. Bu durumun Cumhuriyet Caddesi üzerinde yaşanma ihtimalinin yüksek olduğu işlevsel kümelenmeden anlaşılmaktadır. Diğer bir önemli konu ise kamusal mekânların konut dokusu içerisinde bulunması ve günlük kullanımlara uygun olması gerekliliğidir. Ancak Cumhuriyet Caddesi ve yakın çevresinde konut dokusunun zayıf olduğu görülmektedir. Bu durumda günlük kullanımlara hizmet etme ihtiyacı oluşmadığı için caddenin günlük olarak kullanıcı sayısı ve kullanımı sınırlanmaktadır.

## **Cumhuriyet Caddesi Üzerinde Kentsel Tasarım Özelliklerinin İncelenmesi**

Cumhuriyet Caddesi kentsel tasarım özellikleri bakımından incelenmiş olup cadde üzerinde yürünebilirlik açısından sorun oluşturan ve olanak sağlayan nitelikler belirlenmiştir. Yukarıdaki haritada yürünebilirlik açısından *sorun* oluşturan alan ve noktalar kırmızı daireler ile; *olanak* sağlayan alan ve noktalar ise mavi daireler ile gösterilmiştir. Her daireye ait sayılar üzerlerinde mevcuttur. Harita üzerinde renk ve sayılar ile mekânsal bir gösterim amaçlanmıştır. Aşağıda cadde üzerinde tespit edilen sorun ve olanaklar farklı kentsel tasarım özellikleri başlığı altında ele alınmıştır.

## CADDE ÜZERİNDE KENTSEL TASARIM NİTELİKLERİNİN İNCELENMESİ



Şekil 47. Kentsel tasarım özelliklerinin Cumhuriyet Caddesi üzerinde incelenmesi

## İmgelenebilirlik

İmgelenebilirlik gözlemcide güçlü bir imge yaratarak akılda kalıcılığı ve tanınırlığı artırmaktadır. Bir kamusal mekânın imgelenebilirliği farklı biçim ve renkteki yapıların, tarihi yapıların, meydanların, anıtların, heykellerin ve insan etkinliklerinin varlığıyla anlam kazanmaktadır (bkz., sayfa 73).

Cumhuriyet Caddesi bu bağlamda incelendiğinde, genel olarak cadde üzerinde bulunan yapıların dikdörtgen forma sahip olduğu görülmüştür. Dikdörtgen formdan farklı biçime sahip 7 farklı yapı vardır (Şekil 48). Bu tarz yapılar dikkat çekici yapılardır ve insan zihninde kalıcılığı fazladır. Bu yapıların buldukları alanda sayılarının az olması önemlidir. Çünkü az sayıda dikkat çekici yapı insan zihninde farklılaşmakta ve kalıcılığı artmaktadır.



**Şekil 48.** Cadde üzerinde farklı forma sahip yapıların varlığı

Caddenin batısında bulunan Lüks Pastanesi ve Ticaret ve Sanayi Odası yapıları (Şekil 48, 1A) dairesel formlarıyla ve caddenin batısında tek bir bölgede yan yana bulunmalarıyla dikkat çekmektedir.

Caddenin doğusunda bulunan KUDAKA binasının 1930-40'lı yıllar arasında tekeli binası olarak yapıldığı bilinmektedir (Sağlam, 2021). Bu yapı dikdörtgen formda olmasına rağmen kat sayısı ve Cumhuriyet Dönemi mimari tarzıyla çevresindeki diğer yapılardan ayrılmaktadır (Şekil 48, 1B). Yine caddenin doğusunda bulunan Çaykara İş Merkezi (1C), cephe hareketlerindeki girinti ve çıkıntılarla, Gratis Mağazasının bulunduğu yapı (1D) cephesindeki yarım daire formuyla ve Adalet Sarayı ve Yakutiye Belediyesi (1E) yine cephe hareketleriyle.

hareketliliğiyle dikdörtgen formdan farklılaşarak caddenin imgelenebilirliğini artırmaktadır. Adalet Sarayı ve Yakutiye Belediyesi (1E) cephe hareketliliğinin dışında tarihi değeriyle de örneklem alanına önem kazandırmaktadır. Bu yapılar 1902 yılında askeri ve idari amaçlarla inşa edilmiştir (Sağlam, 2021). Günümüzde de idari işlevlerini korumakta ve çalışma alanına Cumhuriyet Dönemi Mimarisi'nden kalma anıtsal bir imgelenebilirlik kazandırmaktadır.



**Şekil 49.** Cadde üzerinde bulunan tarihi yapılar

Cumhuriyet Caddesi üzerinde tamamı caddenin doğusunda yani “tarihi çekirdekte” bulunan tarihi ve kültürel öneme sahip 5 farklı değer bulunmaktadır (Şekil 49). Bunlardan ilk ikisi Yakutiye Meydanının içinde bulunan Yakutiye Medresesi ve Lala Mustafa Paşa Cami’sidir. Bu iki yapının da yapılış tarihi çok eski yıllara dayanmaktadır. Yakutiye Medresesi 1300’lü yıllarda İlhanlılar döneminde inşa edilmiştir. Lala Mustafa Paşa Camii ise 1500’lü yıllarda Osmanlı Dönemi’nde Osmanlı Mimarisi ile inşa edilmiştir (URL12, 2022). Kale Surları ve tam karşısında bulunan Çifte Minareli Medrese ve Ulu Camii Kale Meydanı içerisinde ve çevresinde bulunmaktadır. Erzurum kalesi Bizanslılar Dönemi’nde M.S. 5. yy.’da inşa edildiği tahmin edilmektedir (Anonim, 2022r). Çifte Minareli Medrese 1200’lü yıllarda Selçuklular Dönemi’nde, Ulu Camii 1100’lü yıllarda Saltuklular tarafından inşa edilmiştir (Anonim, 2022s). Bu tarihi yapıların varlığı hem caddenin hem de kentin imgelenebilirliği artırmaktadır. Çünkü bu yapıların inşa edildiği zamana dair yaşam biçimini ve halkın kültürünü yansıtmaları açısından değerlidir. Ayrıca hem tarihi-kültürel değeri vardır hem de kente özeldir ve tekrar

aynılarının tasarlanması mümkün değildir. Bu sebeple bu yapıların imgelenebilirliği yüksektir ve buldukları kentsel kamusal mekânın imgelenebilirliğini artırmaktadır.



**Şekil 50.** Cadde üzerinde ve yakın çevresinde bulunan işaret öğeleri

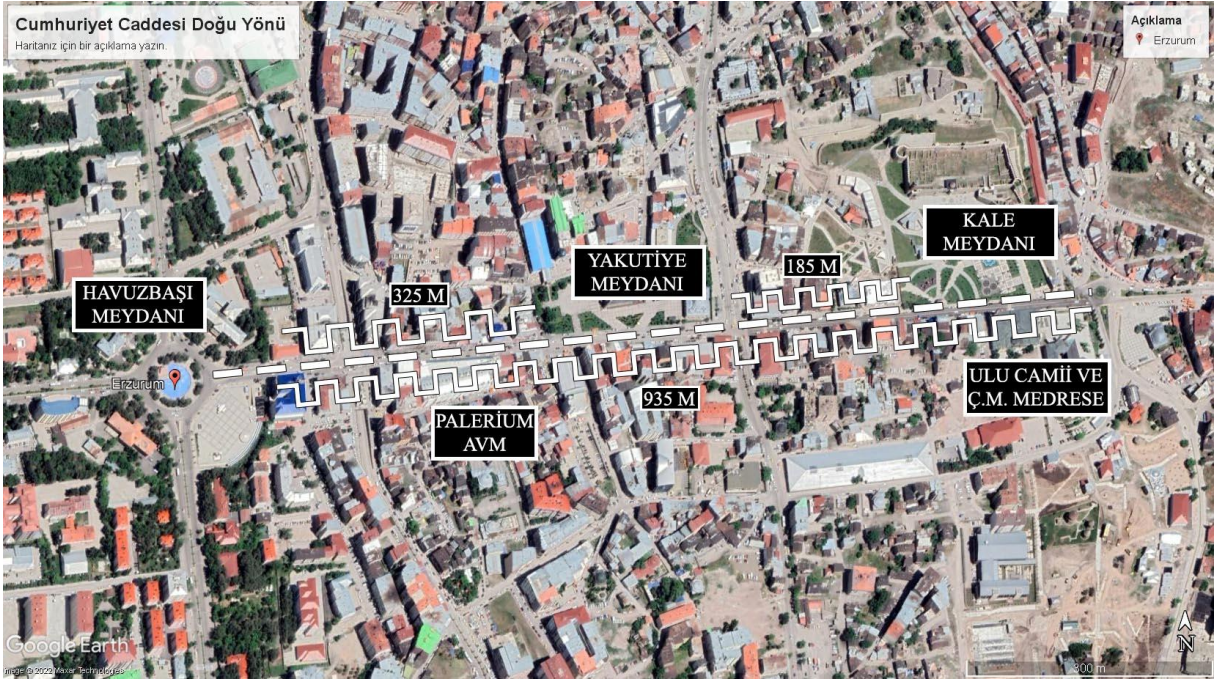
İşaret öğelerinin imgelenebilirlik üzerinde olumlu etkilerinin olduğundan bahsedilmiştir (bkz., sayfa 73). Bu sebeple cadde ve yakın çevresinde işaret öğelerinin varlığı incelenmiştir. Cumhuriyet Caddesindeki meydan, açık yeşil alan ve kavşaklarda belirli işaret öğeleri bulunmaktadır. Bu işaret öğelerinden bazıları tarihi bazıları ise sembolik değere sahiptir ve sembolik olan işaret öğelerinin milli bilinci geliştirmek amacıyla tasarlanmış olduğu anlaşılmaktadır. Şekil 50'deki işaret öğelerinden en eskisi kale surları içerisinde bulunan Saat Kulesi (5) diğer ismiyle tepsi minaredir. Kentte İslami döneme ait olan bir eserdir. Hem kültürel hem de tarihi öneme sahiptir. Havuzbaşı Meydanında bulunan Atatürk Heykeli'nin (3) ise Cumhuriyet döneminde; 15 Temmuz Şehitleri Abidesi'nin (2) ise 2016 yılından sonra yapıldığı ve bu iki öğenin de milli bilinci geliştirmek amacıyla tasarlandığı bilinmektedir. Üniversitenin girişinde bulunan Çift Başlı Kartal Heykeli (1) ise kentin bir sembolü olarak kullanılmaktadır. Aynı zamanda Çift Başlı Kartal Erzurum Spor futbol takımının da sembolüdür. Bütün bu anıt ve heykeller cadde ve kent hakkında insan zihninde belirli izler bırakmakta ve böylece örnek alanının imgelenebilirliğini artırmaktadır.

## Kapalılık

Kapalılık kamusal mekânın tanımlanmasını ve anlamlandırılmasını sağlamaktadır. Kapalılığın yapılar, duvarlar ve ağaçlar ile sağlanmaktadır. Cumhuriyet Caddesi bu bağlamda incelendiğinde; caddenin doğu kısmında kapalılık hissini yapılar ile daha fazla sağlandığı görülmektedir (Şekil 51). Çünkü caddenin batısındaki yapılar tam olarak cadde üzerinde sıralanmamıştır. Yani caddeye cepheleri direkt olarak yoktur. Bu kısımdaki yapıların çoğu kamu kurumu ve askeri alan ve lojmanlar olduğu için belirli çekme mesafeleri ve ön bahçeleri bulunmaktadır (bkz., Şekil 70).

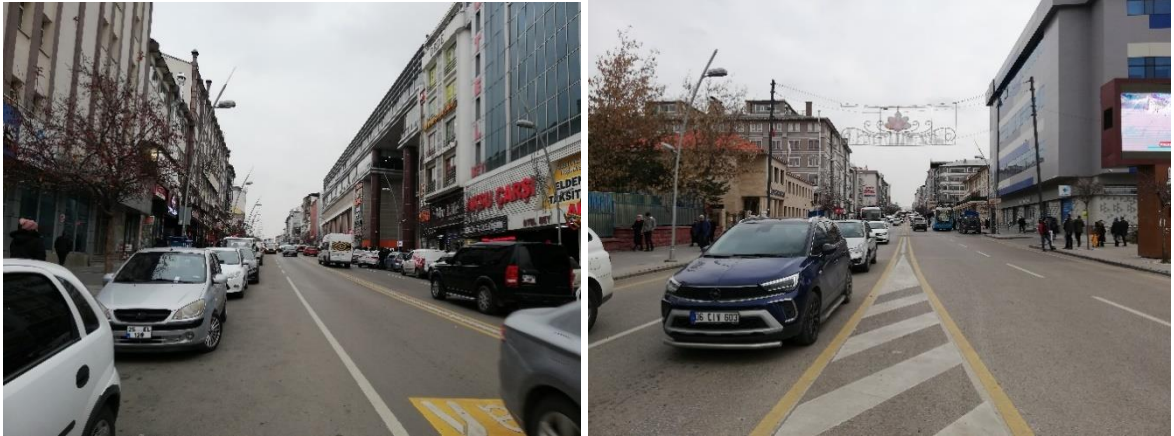


Şekil 51. Cumhuriyet Caddesi batı kısmı caddeye cephesi olan yapılar



**Şekil 52.** Cumhuriyet Caddesi doğu kısmı caddeye cephesi olan yapılar

Caddenin doğusunda bulunan yapıların ise caddeye direkt olarak cephesi bulunduğu için kapalılık hissi bu kısımda daha yoğundur ve caddenin lineer biçimi bu kısımda daha net okunmaktadır (şekil 52). Ayrıca burada bulunan yapıların doğu ve batı hattında aynı hizada yer alması yapılar tarafından engellenmeyen açık görüş hatlarının varlığını sağlamaktadır. Böylece açık görüş hatlarıyla yayalar varacakları destinasyonu görebilmekte ve kendini güvende hissetmektedir.

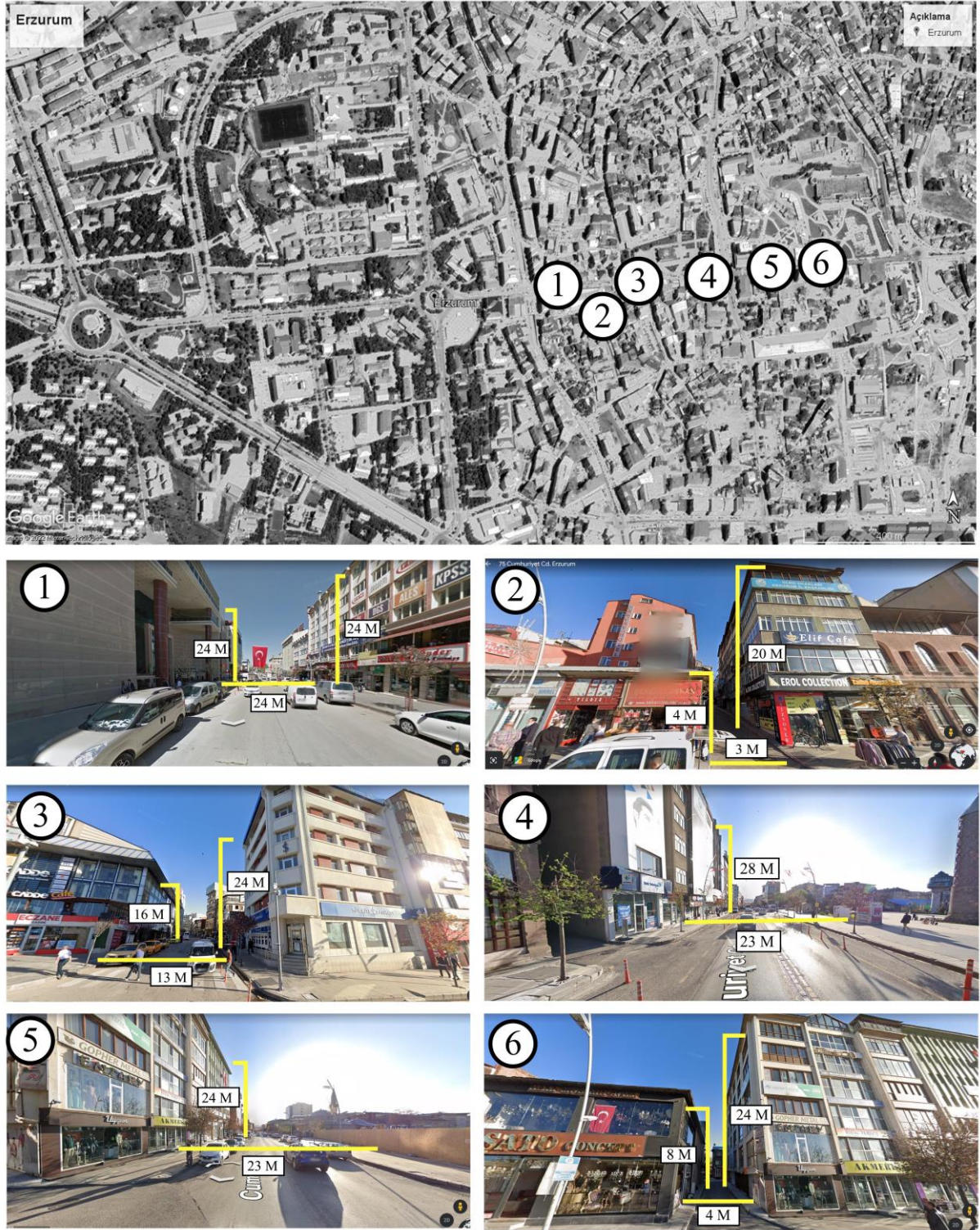


**Şekil 53.** Cadde üzerinde yapıların sağladığı lineer bir kapalılık hissini varlığı

Şekil 53'te (sağ) görüldüğü üzere caddede kapalılık hissini başlangıcını vurgulayan solda Kudaka binası ve sağda Türk Telekom binası bulunmaktadır. Ancak caddenin bitişinde aynı vurgudan bahsedilememektedir. Çünkü caddenin bitişinde bulunan Kale Meydanı kapalılık hissini aksine kentsel bir açıklık yaratmaktadır (Şekil 53).

Yapı yüksekliğinin sokak genişliğine oranı kapalılık hissi ve insan ölçeği için önemli bir unsurdur. Rahat bir kapalılık hissi için sokak genişliği yapı yüksekliğinin ( $h/2$ ) yarısı değerinde olmalıdır (bkz., sayfa 74). Cumhuriyet Caddesine cephesi olan yapıların sokak genişliğine bakıldığında; cadde genişliği genel olarak 20-25 metre arasında değişmektedir. Caddenin araçlara ait olan kısmı ise 13-15 metre arasında değişmektedir. Yani caddenin yarısından fazlası araç yoluna aittir. Bu durum caddenin genel olarak araçlara ait olduğunu ve yayalara ayrılan kısmın sınırlı olduğunu göstermektedir. Caddenin iki tarafında da ortalama 4 metre genişliğinde yaya kaldırımları vardır. Bu kaldırımlardan karşıdan karşıya geçişlerde caddenin tam ortasından geçen araç yolu trafik akışından dolayı güvenlik problemi yaratmaktadır.

Cadde üzerindeki en yüksek yapı 7 katlıdır. Her katın yüksekliği ortalama 4 metre olursa yapının yüksekliği toplamda 28 metre oluyor. Cadde üzerinde yapıların yüksek katlı olduğu birkaç örnek alandan yapı yüksekliği ve sokak genişliği oranı alınmıştır. Bu oran genel olarak  $(1/1)$  1'e yakın çıkmıştır (örneğin 24m yapı yüksekliği / 23m sokak genişliği). Bu oran cadde boyunca kapalılık açısından rahatlık hissini fazla olduğunu göstermektedir (Şekil 54, 1,4,5). Kapalılık hissini cadde boyunca tanımsız olduğu gözlenmiştir. Ancak Cumhuriyet Caddesinin aksine caddeye bağlanan ara sokaklarda aynı rahatlık hissinden bahsetmek mümkün değildir (Şekil 54, 2,3,6). Genel olarak yapı yüksekliğini sokak genişliğine oranı  $1/6$  çıkmıştır. Bu oran sokakların dar olduğunu ve rahat bir kapalılık hissine sahip olmadığını göstermektedir.



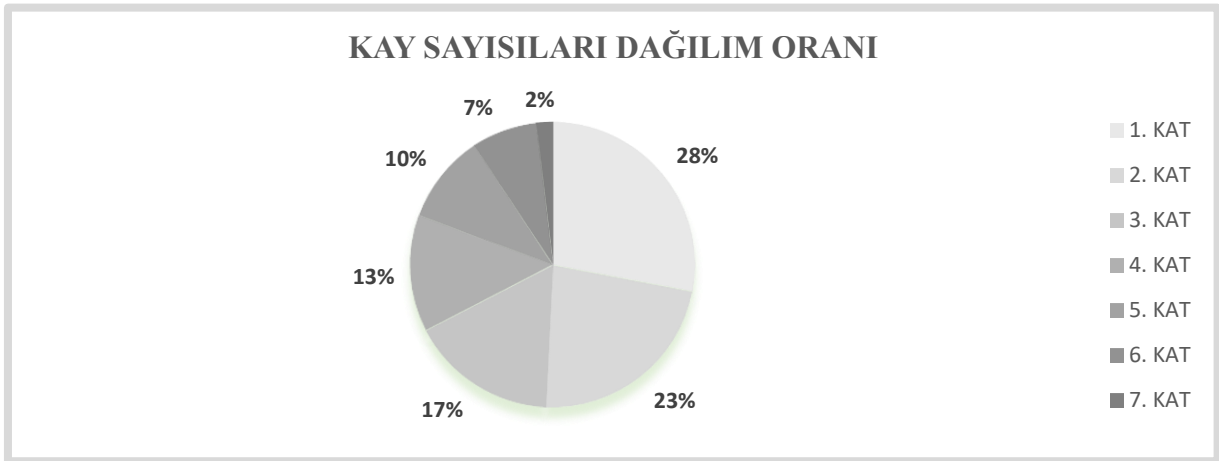
**Şekil 54.** Caddeler üzerindeki bazı noktalarda sokak genişlikleri ve yapı yüksekliklerinin ölçüleri

Yapı yüksekliğinin sokak genişliğine oranına dair standartlar hakkında bilgi edinmek amacıyla Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği incelenmiştir. Mevzuatta caddenin bütününe genişliği hakkında sayısal verilere yer verilmişken bu bütün içerisinde araç ve kaldırımların genişliğine dair bir ayırım yapılmamıştır. Yönetmeliğin yapılaşmaya ilişkin hükümlerinin 9. maddesinde 6 (24 m) katlı yapıların bulunduğu yolların genişliğinin 15-20 metre arasında ve 8

(32m) katlı yapıların bulunduğu yolların genişliğinin ise 20-25 metre arasında olması gerektiği belirtilmektedir (Yönetmelik, 2017). Cumhuriyet Caddesi için yapılan ölçümler doğrultusunda cadde genişliği yönetmelikteki standartlara sınırdadır uyarken caddeye bağlanan ara sokakların bu standartlara uygun olmadığı tespit edilmiştir. Bu durumda caddeye bağlanan ara sokakların cadde ile kapalılık açısından bir bütünlük sağlamadığı tespit edilmiştir. Çünkü cadde kapalılık standartlarına göre çok geniş kalmaktayken ara sokaklar çok dar kalmaktadır. Bu da bir çelişki oluşturmaktadır ve yayaları yürümeye teşvik etmekten uzaklaşmaktadır.

### İnsan ölçeği

İnsan ölçeği yer ve aidiyet duygusunu geliştirmektedir. Böylece insanların kamusal mekâna dair güvenlik algıları artmakta, yabancılaşma ve suç eğilimi azalmaktadır. İnsan ölçeği temelde yapı yüksekliği ve cephe genişliği, sokak genişliği ve mimari bileşenlerin boyutu; sokak ve kaldırım dokusu, yapı detayları, peyzaj unsurları ve kaldırım sürekliliği, kent mobilyasının mekâna uygunluğu gibi bileşenlerle ilgilidir.



**Şekil 55.** Cadde üzerindeki yapıların kat sayıları dağılım oranı

Bu bağlamda Cumhuriyet Caddesi incelendiğinde; cadde üzerindeki yapılar genelde çok yüksek katlı yapılar olmamakla beraber yapıların %50'si 1 veya 2 katlı yapılardan oluşmaktadır (Şekil 55). Cadde üzerindeki en yüksek yapı 7 (28 metre) katlıdır. Yapı yüksekliklerinin fazla olmaması caddenin insan ölçeğinde olmasına katkı sağlamaktadır.

Cadde üzerinde sadece iki tane yapının önünde cephe hareketliliği ile geri çekme yapıp küçük meydancıklar diyebileceğimiz açıklıklar vardır (Şekil 56, 2A ve 2C). Bu yapılar Erzurum Büyükşehir Belediyesi binası ve Özel İdare Ticaret İş Merkezi binasıdır. Büyükşehir belediyesinin önünde bulunan ağaçlar, su ögesi ve banklar sayesinde belediyenin önünde tasarlanan açıklık küçük bir meydan niteliği kazanmakta ve alana insan ölçeğine kazandırmaktadır. Ancak bu meydancığın belediye önünde bulunması ve çevresinde bulunan işlevler ile ilişkisiz olması dolayısıyla yayalar tarafından fazla talep görmeyen bir alan olmasına

sebeptir. Aynı peyzaj öğelerini Özel İdare Ticaret İş Merkezi'nin oluşturduğu açıklıkta görmemekteyiz. Bu durumda belediyenin ön kısmı oturup dinlenecek veya beklenilecek bir alan niteliği kazanırken iş merkezinin ön kısmı hızlıca geçip gidilen veya ticari birimlere giriş-çıkış yapılan bir cephe niteliği kazanmaktadır.



**Şekil 56.** Yapı önünde küçük açıklıkların oluşması ve yapıların yükselmeden önce geri çekmesi

Yapıların yükselmeden önce geri çekmesi ve zemin kattaki yapının geniş tasarlanması da mekâna insan ölçeği tanımı kazandırmaktadır. Şekil 56'da (2B, 2D) görüldüğü üzere yapılar yükselmeden önce geri çekmiş ve alt kattaki yapı geniş tasarlanmıştır. Bu da alana insan ölçeği kazandırmıştır. Ancak bu yapıların özellikle de İstikbal Mağazasının bulunduğu binanın çevresindeki yapılara göre daha önde bulunduğu ve bu durumun kaldırımın daralmasına sebep olduğu görülmektedir. Yapının alana bir yandan insan ölçeği katarken diğer bir yandan yayalara ait olan kaldırımı daraltması oluşturduğu pozitif durumu nötrlemektedir.



**Şekil 57.** Ağaçlar ile tanımlanmış yaya kaldırımları

Yol boyunca sıralanmış sokak ağaçları da kamusal mekâna insan ölçeği katmaktadır. Cumhuriyet Caddesinin batı kısmında bulunan kaldırımlarda sokak ağaçlarının daha fazla olduğu görülmektedir (Şekil 57). Cadde üzerinde ağaçların en az olduğu kısım ise Kent Meydanı ve çevresidir (Şekil 58). Bu sebeple insan ölçeğine en uzak ve kapalılık hissi en zayıf alan Kent Meydanıdır. Ayrıca sokak ağaçlarının yayayı yönlendirici özelliği de bulunmaktadır. Kent Meydanında sokak ağaçlarının olmaması alanın yönlendiriciliğini de zayıflatmaktadır.



**Şekil 58.** Kent Meydanından görüntüler

### **Şeffaflık**

Şeffaflık, iç faaliyetlerin dışsallaştırılmasını ve insan faaliyetlerinin görülmesini sağlamaktadır. Bu sayede davetkar mekânlar oluşturarak insanları kamusal mekânlara çekmektedir. Şeffaflık genel olarak sokak ölçeği ve yapıların sokağa bağlanan noktalarıyla yani zemin katlarla ilgili olduğu için Cumhuriyet Caddesi'ne direkt olarak cephesi olan yapılar yani caddenin güneydoğu kısmı incelenmiştir. Çünkü caddenin batısında caddeye direkt olarak cephesi olan yapı yoktur ve bu kısımda yapılar duvarlar ya da panolar ile çevrelenmiştir (bkz. Şekil 70: 9B, 9C, 9D). Caddenin doğusunda ise güney kısmında yapılar yoğunlaşmış; kuzey kısmında ise geniş meydanlar (Yakutiye ve Kale Meydanı) bulunmaktadır.



Şekil 59. Şeffaflığın zayıf olduğu yapılar

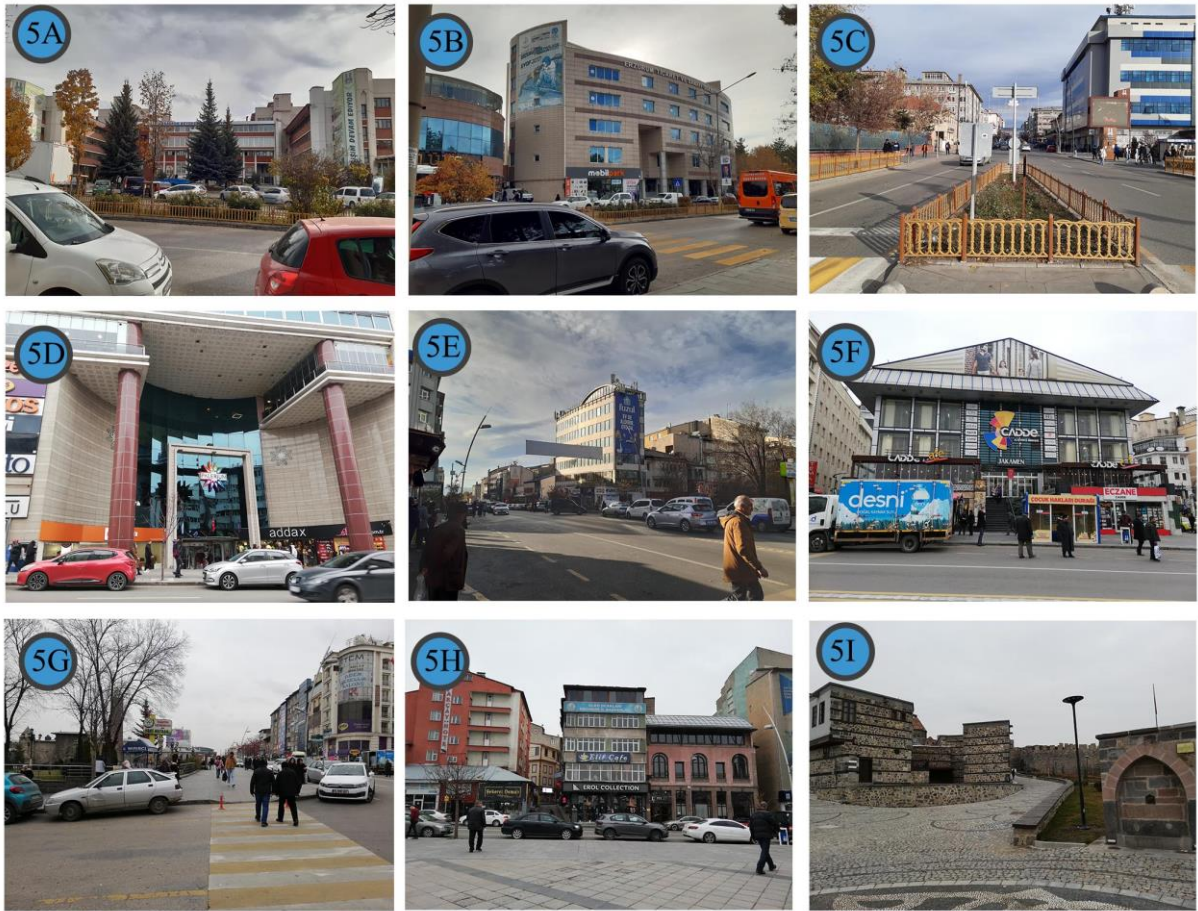
Bu doğrultuda Cumhuriyet Caddesi incelendiğinde; Şekil 59’da görüldüğü üzere cadde üzerinde bulunan Esadaş bürosunun (4A) ve Güzelyurt Lokantasının (4C) cephesinde büyük pencereler bulunmasına rağmen şeffaflığı zayıf noktalardır. Çünkü hem pencereler yansıtıcı özelliğe sahip hem de iç mekânlarda perdeler kullanılmıştır. Bu sebeple yayaya izleyecek herhangi bir şey sunmamaktadır.

Cadde üzerinde bulunan ve Şekil 59’da görünen, Türkiye İş Bankası ve Ziraat Bankasının da (4B) cephelerinde pencereleri bulunmasına rağmen şeffaflığı zayıftır. Çünkü Ziraat Bankasının cephesinin yarısı ATM’lere ayrılmıştır. Türkiye İş Bankasının pencereleri ise zeminden yüksekte bulunduğu için zemin seviyesinde boş duvar yaratmaktadır. Cadde üzerindeki diğer bir şeffaflığı zayıf alanlar ise (4D) karşılıklı bulunan Yakutiye Belediyesi ve Adalet Sarayı binalarıdır. Bu yapılar da cadde üzerinde zemin seviyesinde boş duvarlar yaratmaktadır. Çünkü pencereleri küçük olduğu için cepheler neredeyse duvarlardan oluşmaktadır. Zemin seviyesinde boş duvarların olması yaşam belirtilerini ve hareketliliği zayıflatmaktadır. Çünkü boş duvarların olduğu yerler tenha ve güvensiz alan izlenimi oluşturmaktadır.

Aynı zamanda şeffaflık iç mekânların dışsallaştırılmasıdır. Örneğin, kaldırım kafelerinin varlığı. Bunun herhangi bir örneği Cumhuriyet Caddesi üzerinde görülmemiştir. Ayrıca bağlantılılık konusunda (bkz., sayfa 84) bahsedilen duvarlar ve reklam panolarıyla çevrelenmiş alanlar şeffaflığın az olduğu alanlardır. Çünkü yayalar duvarların ve reklam panolarının arkasında ne olduğunu görememektedir. Bu da şeffaflığı azaltmaktadır.

## Görsel çeşitlilik

Görsel çeşitlilik kamusal mekâna canlılık ve çekicilik kattığı için yürünen mesafenin daha kısa algılanmasını sağlayarak yürümeyi teşvik eden bir tasarım kriteridir. Görsel çeşitlilik, yapıların sayı ve çeşitleri, sokak süslemeleri ve mobilyaları, peyzaj elemanları, tabelalar ve insan faaliyetleri ile ilgilidir. Bu bağlamda Cumhuriyet Caddesi incelendiğinde birden fazla yapının form ve cephe tasarımı olarak birbirinden farklılaştığı görülmektedir (Şekil 60). Cadde üzerinde yürüme esnasında peş peşe birden fazla farklı forma sahip yapı görülebilmektedir. Bu yapıların hem nitelikleri hem de işlevleri değişmekle beraber çalışma alanına görsel bir çeşitlilik katmaktadır.



Şekil 60. Cadde üzerindeki çeşitli forma sahip yapılar

Şekil 60'ta görünen, Erzurum Büyükşehir Belediyesi binası (5A) ve Ticaret ve Sanayi Odası binası (5B) birbirlerine yakın bir alanda bulunmalarına rağmen tarzları hem kendi aralarında hem de çevresinde bulunan yapılardan farklıdır. Örneğin Erzurum Büyükşehir Belediyesi binası diğer kamu kurumlarından form olarak farklılaşmaktadır. Türk Telekom binası (5C) cephesinin dış malzemesi ile çevresindeki yapılardan farklılaşırken Palerium Avm (5D) yarım daire biçimindeki girişi ile Cadde Avm (5F) üçgen çatı formu ile farklılaşmaktadır. Gratis mağazasının bulunduğu yapı (5F) cephesinin yarım daire formu ile Güzelyurt Lokantası

(5G) oval pencere biçimi ile farklılaşırken Fuzulevin bulunduğu yapı (5E) hem biçimi hem de Cumhuriyet Dönemi Mimarisi ile diğer yapılardan farklılaşmaktadır. Son görselde verilen yapı ise Geleneksel Erzurum Evlerinden (5I) bir örnektir. Kale meydanında bulunmakta ve restorasyonu yapılarak işlev kazandırılmıştır. Bu yapı da hem tarihi değeri hem de geleneksel mimarisiyle diğer yapılardan farklılaşmaktadır.



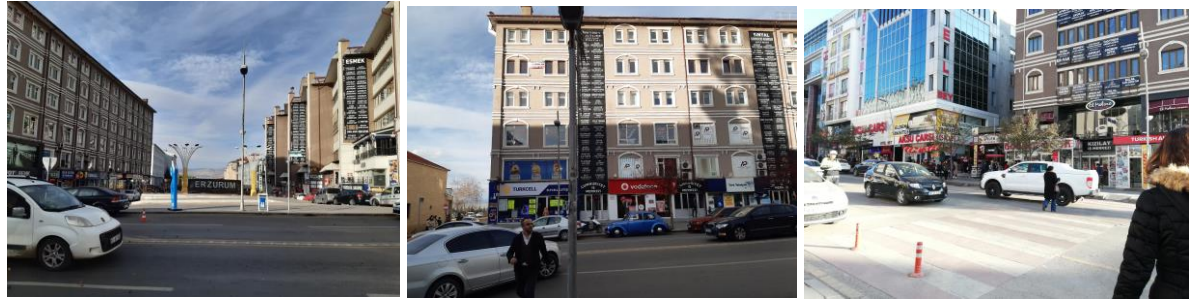
**Şekil 61.** Cadde üzerinde bulunan 4 meydandan görseller

İnsan etkinliklerinin varlığı genel olarak meydanlarda gerçekleşmektedir (Şekil 61). Çünkü cadde üzerinde kaldırım kafeleri benzeri işlevlerin bulunmaması dolayısıyla insanlar Cumhuriyet Caddesini geçiş alanı olarak kullanmakta, bu sebeple caddedeki insan etkinliği yürümek veya durup beklemek (birini ya da toplu taşıma araçlarını) ile sınırlı kalmaktadır. Meydanlarda gerçekleşen etkinliklerin çeşitli olduğu görülmektedir (Şekil 61). Bunlar; oturmak, bisiklete binmek, çocukları oynatmak, arkadaşlarla oyun oynamaktır. İnsan etkinliklerinin varlığı alana hem karmaşıklık hem de canlılık katar ve diğer insanların kamusal mekânlara gelip vakit geçirmesini teşvik eder.



Şekil 62. Farklı tabelalara sahip yapılar

Tabelaların da görsel çeşitliliğe katkı sağladığı bilinmektedir. Cumhuriyet Caddesinin doğusunda bulunan ticari yapıların zemin katları da dahil olmak üzere genel olarak tüm yapılarda çeşitli türde tabela bulunmaktadır. Ancak bu tabelalarda herhangi bir uyumun ya da düzenin olmadığı görülmüştür. Bir kamusal mekânda sadece görsel çeşitliliğin ya da sadece uyumun olması istenen bir durum değildir. Aksine aynı anda hem uyumu hem de karmaşıklığı başaran kamusal mekânların yürünebilirliği artırdığı bilinmektedir.



Şekil 63. Tabelalarında uyum sağlanmış olan yapılar

Cumhuriyet Caddesi üzerinde 3 farklı iş merkezinin cephesinde tek tipleşmeye gidilmiştir. Bu iş merkezleri Cumhuriyet İş Merkezi, Kızılay İş Merkezi ve Çaykara İş Merkezidir. Bu iş merkezlerinde bulunan tabelalar aynı düzene sahiptir. Bu tabelalar şekil 63'te görüldüğü gibi siyah zemin üzerine beyaz yazılara sahiptir. Bu yapıların tabelaları uyumludur. Bu tabelalar hem yapıların cephelerine görsel çeşitlilik katmakta hem de alana kimlik kazandırmaktadır. Bu durum da yayaların yürürken gözünü yormayan aynı zamanda alanının da tanımlanmasını sağlamaktadır.

## Uyum

Uyum, görsel bir düzeni ifade etmektedir. Uyum içerisinde olan bir kamusal mekân tutarlı ve tamamlayıcı olur. Mekâna bir kimlik ve karakter katar. Ayrıca süreklilik sağlayarak mekân içerisinde gezinmeyi kolaylaştırır. Uyum binaların, çevre düzenlemesinin, sokak mobilyalarının, döşeme malzemelerinin ve diğer fiziksel unsurların ölçeği, karakteri ve düzenlenmesindeki tutarlılıktır. Cumhuriyet Caddesi bu bağlamda ele alındığında caddenin genelinde cephe ve kat uyumsuzluklarının olduğu görülmektedir (Şekil 64).



**Şekil 64.** Uyumsuz cephe ve kat sayısına sahip yapılar

Şekil 64'teki 7A ve 7B'deki yapılar, çevresindeki yapılardan biçim olarak farklılaşmakta ve herhangi bir uyum yakalayamamaktadır. 7D ve 7E'deki yapılarda kat uyumundan bahsedilebilir ama cephe uyumsuzluğu mevcuttur. 7C, 7F, 7G, 7H ve 7I numaralı görsellerde ise katlar ve cepheler arasında herhangi bir tutarlılığın olmadığı görülmektedir. Bu sebeple cadde genelinde bir karakter veya kimlik niteliğinden bahsetmek imkansızlaşmaktadır.

Cadde üzerinde sadece iki noktada cephe uyumundan söz edilebilir. Bunlardan ilki Şekil 65'teki 8A'da görünen Cumhuriyet İş Merkezi, Kızılay İş Merkezi ve Çaykara İş Merkezlerinde benzer cephe yenilenmesi mevcuttur. İkincisi ise şekil 65'teki 8B'de görünen Adalet Sarayı ve Yakutiye Belediyesi binasıdır. Bu iki noktada benzer bir dil ve yapılar arasında tutarlılık

yakalanmaya çalışıldığı görülmüştür. Böyle çalışmalar alanın tanımlanabilirliği açısından da önemlidir. Aynı cephe düzenlemesine sahip yapıların ayrıca yapıların işlevlerinin de aynı olduğunu ifade etmektedir. Örneğin, 8D ve 8E'deki aynı cephe düzenlemesine sahip yapılar idari ve resmi hizmetlere sahipken; 8A, 8B ve 8C'deki yapılar karma kullanımlı iş merkezleri niteliğine sahiptir.



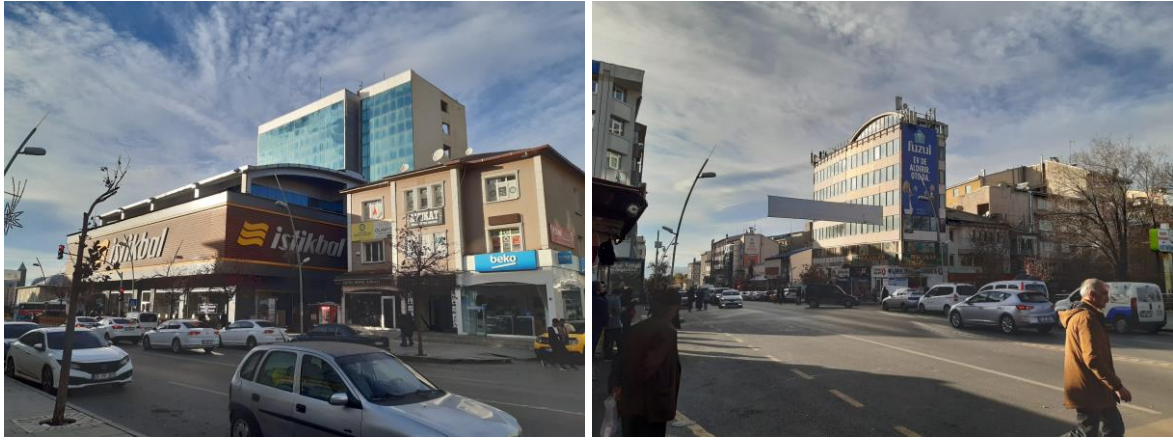
Şekil 65. Cephe uyumunun sağlandığı yapılar



Şekil 66. Polisevi (sol) ve KUDAKA (sağ) binası

Cadde üzerindeki yapılardan genel olarak benzer dönemlerde tasarlanan yapılarda uyum sağlandığı görülmektedir. Örneğin, Adalet Sarayı ve Yakutiye Belediyesi binası Cumhuriyet Dönemi Mimarisine sahiptir (Şekil 65: 8D ve 8E). Aynı şekilde 1990'lı yıllarda faaliyete geçen ve 2017 yılında cephe yenilemesi tamamlanan Cumhuriyet İş Merkezi ve Kızılay İş Merkezi benzer forma sahiptir. 1930-40'lı yıllar arasında yapılan Kudaka ve Polisevi binasında da

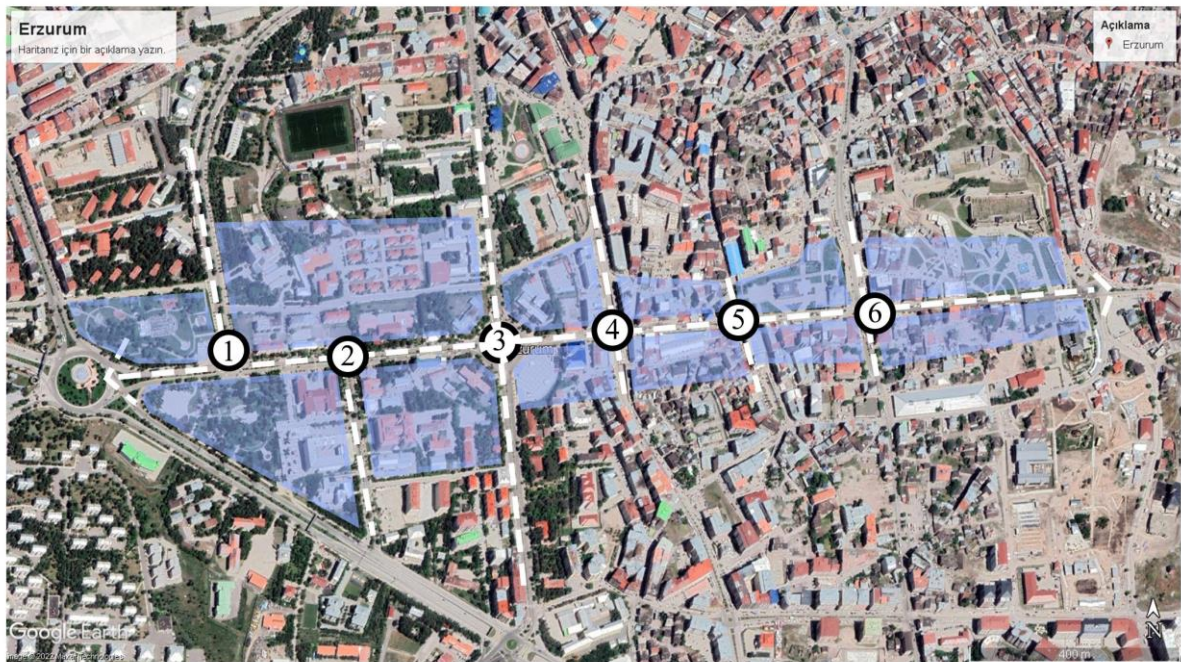
benzer uyumun olduğu görülmektedir (Şekil 66). 1970-80’li yıllarda yapılan ve şu an farklı işlevleri olan eski SGK ve Fuzulev binasında benzer çatı formuna ve cam yoğunluklu bir cepheye rastlanmaktadır (Şekil 67).



Şekil 67. Eski SGK (saol) ve Fuzulev (sağ) binası

### Okunabilirlik

Okunabilirlik, bir yerin mekânsal yapısının bir bütün olarak anlaşılabilme ve gezinebilme kolaylığı anlamına gelir. Okunabilirlik alternatif rota seçeneği sunarak istenen hedefe kolay ve hızlı ulaşmayı sağlar. Okunabilirlik için önemli olan bir yerin güçlü kenarlara, belirgin noktalara ve yoğun düğümlere sahip olmasıdır. Ayrıca sokak ağı düzeni ve ızgara sokak dokusu okunabilirlik üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Bu bağlamda Cumhuriyet Caddesi incelenmiştir. Cumhuriyet Caddesinin uzunluğu 1900 metreye yakındır ve cadde düz bir hatta sahiptir. Cadde üzerinde yolların ızgara sokak düzeni biçiminde bağlandığı 6 kavşak noktası vardır ve ortaya 12 ada çıkmaktadır (Şekil 68).



## Şekil 68. Cumhuriyet Caddesi kavşak noktaları

Caddenin üzerinde güçlü kenarların varlığına bakılmıştır. Güçlü kenarlar yapılar ile biçimlenmektedir. Yapılar ile tanımlanan en güçlü kenarların 4. kavşak noktasında olduğu görülmektedir (Şekil 69, 4). Bu alanın üç kenarı iş merkezleri ile bir kenarı ise polis evi ile sınırlanmıştır. Benzer şekilde belirgin kenarlar 3. kavşak noktası olan Havuzbaşı Meydanının çevresinde de bulunmaktadır. Havuzbaşı Meydanının üç kenarında bulunan askeri kışlalar meydana biçimini de kazandırmıştır (Şekil 69, 3). 6. kavşak noktasının iki kenarında bulunan kamu kurumları ve bir kenarında bulunan İstikbal Mağazası binası kavşağın kenar ifadesini güçlendirmektedir. 1, 2 ve 5 numaralı kavşaklar çevrelerinde bulunan açık yeşil alanlar ve meydanlar dolayısıyla güçlü bir kenar ifadesine sahip değildir.



Şekil 69. Cumhuriyet Caddesi kavşak noktalarının sokak görüntüleri

## Bağlantılılık

Bağlantılılık, mekânlar arasında kolay erişim sağlar. Bağlantılılık için yayaalar için hizmet eden geçiş alanları/noktaları, güçlü kaldırım bağlantıları, açık görüş hatları, blok cephe genişlikleri ve ağaçlar önemli faktörlerdir. İdeal yaya geçişleri 60-90 metre arasında, ideal blok cephe genişlikleri ise 90-120 metre arasında bir olmalıdır (bkz., sayfa 83). Cumhuriyet Caddesi bu bağlamda incelendiğinde, genel olarak caddenin batısının geçirgenliğinin zayıf olduğu görülmektedir. Bunun sebebi batı kısmında bulunan 100. Yıl Parkının, askeri kışla ve lojmanların ve kamu kurumlarının çevrelerinin cadde boyunca duvarlar, demir korkuluklar ve reklam panolarıyla çevrilmiş olmasıdır.



**Şekil 70.** Çevresi duvarlar, demir korkuluklar ve reklam panoları ile çevrelenmiş olan yapı ve alanlar

100. Yıl Parkını incelediğimizde; iki adet girişi bulunmaktadır ve bu girişler dışında çevresi duvarlar ve reklam panoları ile kapatılmıştır (Şekil 70, 9B). Bu sınırlama alanın geçirgenliğini azaltmanın yanı sıra şeffaflığını da azaltmaktadır. Yine aynı alanda kamu kurumları ve askeri alanların da çevresinin duvar ve demir korkuluklar ile kapatıldığı görülmektedir (Şekil 70; 9A, 9D, 9E, 9H). Lojmanlar çevresinde bulunan demir korkuluklar

şeffaflığı etkilememekte ancak geçirgenliği zayıflatmaktadır (Şekil 70, 9D). Atatürk üniversitesinde çıkıp güney doğu yönüne doğru giden Fatih Sultan Mehmet Bulvarı boyunca da aynı problem devam etmektedir (Şekil 70, 9C). F.S.M bulvarına yönünde Aziziye Millet Bahçesinin ve üniversitenin çevresi duvarlar, demir korkuluklar ve reklam panoları ile çevrilidir. Yine bu alanların hem geçirgenliği hem de şeffaflığı zayıftır.

Caddenin doğusunda ise geçirgenliği en zayıf alan Palerium AVM'nin olduğu hattır (Şekil 70, 9I). Bu yapı adası boyunca arka sokağa bir noktadan geçiş vardır (Şekil 71, 10A). Bu geçiş dışında arka sokağa geçmek için her yayanın neredeyse 200 metre (178 metre) yürümesi gerekmektedir. Palerium AVM'nin bulunduğu hat dışında alanın doğusunda bulunan en uzun cephe genişliğine sahip olan hat avm'nin karşı hattıdır. Bu hattan arka sokağa geçebilmek için iki adet geçiş bulunmaktadır (Şekil 71; 10B, 10C). Bu geçişler arasında kalan yapıların cephe genişliği toplam 87 metredir (Şekil 71, 1F). İdeal bir cephe genişliğine (90m) sahiptir. Caddenin doğusunda AVM'nin bulunduğu hat dışında geçirgenliğin zayıf olduğu bir hat görülmektedir.



**Şekil 71.** Pasaj sistemleri ile yayalara geçiş imkanı sunan bitişik nizam yapılar

Bitişik nizam yapılar pasaj sistemi ve geçiş alanları bırakılacak biçimde tasarlanmadıkları zaman geçirgenliği zayıf alanlar olabilmektedir. Çünkü bitişik nizam yapılarda cepheler birbiriyle bütünleşik olduğu için tek bir cephe oluşturmakta ve yayaların arka sokaklara geçebilmesi için uzun mesafeler boyunca yürümesine sebep olmaktadır. Cumhuriyet Caddesine baktığımızda cadde boyunca bitişik nizam yapıların en yoğun olduğu alan caddenin doğu kısmıdır. Bu sebeple bu kısımlarda arka sokaklara geçebilmek için bazı

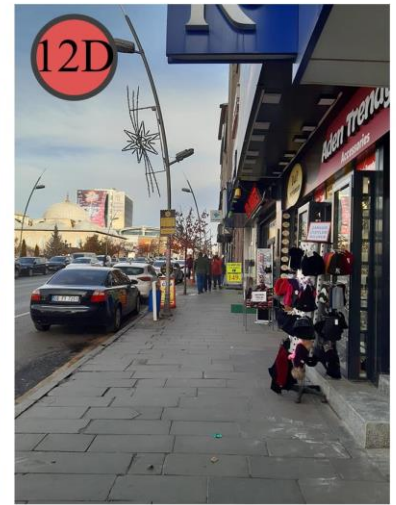
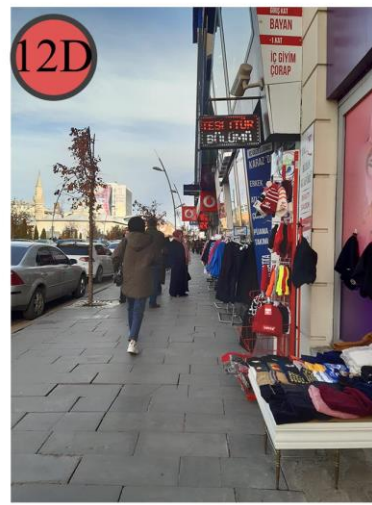
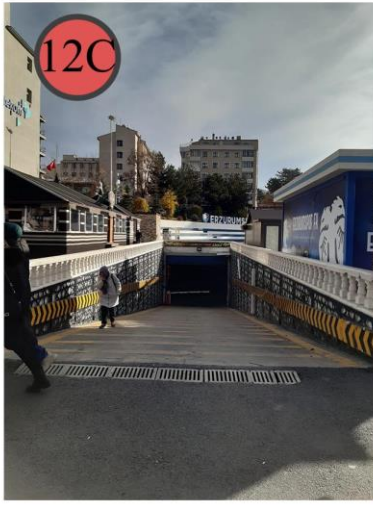
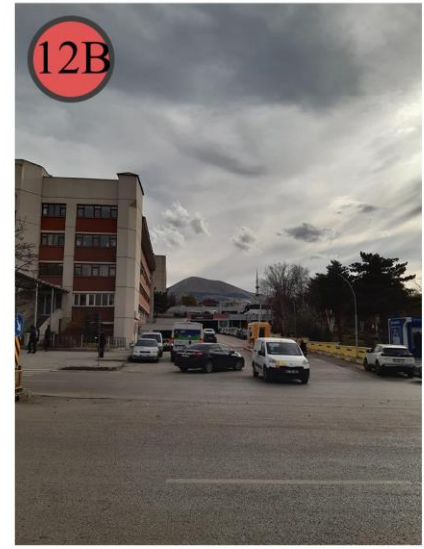
geçişler verilmiştir. Şekil 71’de görüldüğü gibi caddenin doğu kısmında yapı adaları içerisinde en az 1 adet geçiş vardır (10A, 10B, 10C, 10D, 10E). Bu geçişler yayaların farklı sokaklara geçebilmesi için hem yeni rotalar önermekte hem de yürünen mesafeleri azaltmaktadır. Bu da caddenin yürünebilirliğini artırmaktadır.



Şekil 72. Caddenin batı kısmında geçirgenliği yüksek alanlar

Caddenin batısında bulunan Aziziye Millet Bahçesi ve Büyükşehir Belediyesi önü boyunca yayaların geçişini önleyecek herhangi bir duvar ve demir korkuluk bulunmadığı için yayalar parka rahatça giriş çıkış yapabilmektedir (Şekil 72, 11A). Caddenin batısında bulunan Kent Meydanı, Yakutiye Meydanı ve Kale Meydanının etkisiyle geçirgenlik daha yüksektir. Çünkü meydanların birden fazla giriş çıkışı vardır ve yayalar rahatça bu alanlara geçiş yapabilmektedir (Şekil 72; 11B, 11C, 11D). Caddenin batısında ve Kale Meydanının karşısında bulunan yapılar ise birden fazla ara sokağa sahip olduğu için yayalara daha fazla rota ve daha az yürüme mesafesi sunmaktadır (Şekil 72, 11D). Bu durum yürüme psikolojisinde kısa mesafe algısı yaratmakta ve insanları yürümeye teşvik etmektedir.

Cumhuriyet Caddesinin batısında bulunan Aziziye Millet Bahçesinin ve doğusunda bulunan meydanların çevresi herhangi bir duvar veya çit ile kapatılmamış olup birden fazla giriş-çıkış noktası bulunmaktadır (Şekil 72, 11A, 11B, 11C, 11D). Meydan ve parklara bu kadar fazla giriş ve çıkışın olması, alanın hem geçirgenliğini hem de şeffaflığını artırmaktadır. Bu sayede yayanın hareketleri kısıtlanmamış olup mekânın yürünebilirliği artmaktadır. Caddenin doğusunda bulunan yapı adaları sık sık dar sokaklar ile bölünmekte ve bu sayede caddenin geçirgenliği ve bağlantılılığı artmaktadır (Şekil 72, 11E).



**Şekil 73.** Kaldırımlar üzerinde yürümeyi engelleyen unsurlar

Bağlantılılık için kaldırım sürekliliği ve kavşak büyüklükleri de önemlidir. Cumhuriyet Caddesinin batısında bulunan Üniversite Kavşağının çapı 98 metredir (Şekil 73, 12A). 5 farklı yolun kesişiminde bulunduğu için kavşak ihtiyacı doğmuş ve bu şekilde tasarlanmıştır. Ancak devasa bir büyüklüğe sahiptir ve insan ölçeğinden uzaktır. Bu sebeple kavşak yayaaların hem karşıdan karşıya geçişini zorlaştırmakta hem de yürüme mesafesini artırmaktadır. Bu durum yoğun öğrenci ve yaya akışının olduğu üniversitenin girişinde geçirgenliği ve güvenliği azaltmaktadır. Buna çözüm olarak kavşağın hemen batısına üst geçit tasarlanmıştır. Ancak üst geçidi kullanmak istemeyen yayaalar için alternatif bir çözüm bulunmamaktadır. Erzurum Büyükşehir Belediyesinin solunda bulunan katlı otopark ve Kent Meydanının altında bulunan kapalı otopark (Şekil 72; 12B, 12C) sürekli olarak araç giriş-çıkışına sebep olmakta ve yaya kaldırımının sürekliliğini kesintiye uğratmaktadır. Yine bu durum kaldırım sürekliliğini bozduğu için hem yürüme eyleminin sürekliliğini hem de alanın güvenliğini azaltmaktadır. Cadde üzerinde belirli noktalarda mağaza tezgahları kaldırım üzerine taşınmakta ve kaldırım

genişliğini daraltarak yürümek için engel oluşturmaktadır (Şekil 72, 12D). Tüm bu sayılan problemler yayalara engel oluşturmakta ve yaya akışındaki sürekliliği azaltmaktadır.

### **Bölüm sonu değerlendirme**

İmgelenebilirlik; imgelenebilirliğini artıran farklı forma sahip yapıların caddenin hem doğusunda hem de batısında olduğu görülmektedir. Bu tarzda yapıların sayısının az olması da zihinde kalıcılığı artırması açısından olumludur. İmgelenebilirlik için önemli olan tarihi yapıların cadde üzerinde var olduğu ancak tümünün caddenin doğusunda tarihi çekirdek denilen alan ve çevresinde bulunduğu görülmüştür. Bu durum caddenin kimliğinin imgelenebilirliği açısından ikilemlere sebep olmaktadır. Çünkü caddenin doğusu tarihi öneme sahip bir kimlik taşıyarak; batısında bu kimlik özelliğinden söz edilememektedir. Alanın imgelenebilirliğini güçlendiren diğer bir unsur ise işaret öğeleridir. Cadde üzerinde işaret öğelerinin meydanlarda, parklarda ve kavşaklarda yer seçtiği görülmektedir. Bu işaret öğelerinin bazıları (saat kulesi) *tarihi*, bazıları (Kartal Heykeli) *sembolik*, bazıları (Atatürk Heykeli, Gaziler ve Şehitler Anıtı vb.) da *milli bilinç* geliştirmesi açısından önemlidir ve alana anlam katmaktadır.

Kapalılık; Cumhuriyet Cadde'sinin batısında bulunan kamu kurumu, askeri alan ve lojmanlar belirli çekme mesafelerine ve ön bahçelere sahiptir. Bu sebeple caddenin batısında belirgin bir kapalılık yoktur. Caddenin doğusunda bulunan yapılar ise caddeye direkt olarak cepheye sahiptir. Bu sebeple kapalılık hissi caddenin doğu kısmında daha yoğundur ve caddenin lineer biçimi bu kısımda daha net okunmaktadır. Ancak caddenin doğusunda bulunan meydanlar olumlu olarak kentsel açıklıklar sağlamakta ama kapalılık hissini zayıflatmaktadır. Caddenin batısında kapalılık hissini olmaması doğusunda ise büyük kentsel açıklıkların bulunması kapalılık hissini oluşmamasını ve oluşan kapalılığın ise sürekliliğini engellemesi açısından olumsuzdur. Kapalılığı etkileyen diğer bir unsur ise yapı yüksekliğinin sokak genişliğine oranıdır ve ideal kapalılık hissi için bu oran 1/2'dir. Cumhuriyet Caddesi için yapılan ölçümler doğrultusunda, yapı yüksekliklerinin cadde genişliğine oranı 1 çıkmıştır ve kapalılık hissini cadde boyunca tanımsız olduğu gözlenmiştir. Ancak Cumhuriyet Caddesinin aksine caddeye bağlanan ara sokaklar çok dar olduğu için ara sokaklarda boğucu bir kapalılık hissi mevcuttur. Bu durumda caddeye bağlanan ara sokakların cadde ile kapalılık açısından bir bütünlük sağlanmadığı tespit edilmiştir. Çünkü cadde kapalılık standartlarına göre çok geniş kalmaktayken ara sokaklar çok dar kalmaktadır. Bu da bir çelişki oluşturmakta ve yayaları yürümeye teşvik etmekten uzaklaşmaktadır.

İnsan ölçeği; cadde üzerindeki yapıların yükseklikleri genel olarak insan ölçeğine yakındır. Zaten yapıların kat sayılarının dağılımı incelendiğinde 1 ve 2 katlı yapıların alandaki tüm yapılara oranı %50 civarındadır. Bu durum insan ölçeği için istenen bir durumdur. Ancak

kat sayılarının dağılımı ve yüksek katlı yapıların belirli bölgelerde (örneğin, Yakutiye Meydanı ve Kent Meydanı arasında) yoğunlaşması/kümelenmesi caddenin belirli bölgelerinin daha yoğun kullanılmasına ve dolayısıyla yaya hareketliliğinin ve yaya akışının dağılımında dengesizliğe yol açmaktadır. Cadde üzerinde küçük meydanların olması da insan ölçeği için önemlidir. Ancak Cumhuriyet Caddesi üzerinde sadece 2 noktada yapılar cephe hareketleri ile geniş açıklıklar yaratmaktadır. Ancak bunlardan sadece 1 tanesi kent mobilyası, su ögesi ve sokak ağaçları ile meydan hissi yaratmaktadır. Ancak bu meydancığın çevresindeki fonksiyonlar ile uyumsuz olması alanın kullanımını olumlu yönde etkilememektedir. Sokak ağaçlarının varlığı caddeyi insan ölçeğine indirgeyen en önemli faktörlerden biridir. Ancak cadde boyunca sokak ağaçlarının varlığından ve sıklığından bahsedilememektedir. Çünkü caddenin batı kısmında süreklilik sağlayan ağaçlar varken doğu kısmında sürekliliği olmayan birkaç sokak ağacı bulunmaktadır. Bu durum caddenin tümünün insan ölçeğinde olmasına engel oluşturmaktadır.

Şeffaflık; Cumhuriyet Caddesi'nin üzerinde bulunan meydanlar caddenin şeffaflığına katkı sağlayan tek unsurdur. Bu meydanlar dışında caddede şeffaflıktan bahsetmek mümkün değildir. Şeffaflık için yapıların zemin katları önemlidir. Çünkü zemin kat seviyesinde iç faaliyetler dışsallaştırılmakta ve insan faaliyetleri görülebilmektedir. Caddenin batısında cadde ile ilişkili olan veya caddeye direkt olarak cephesi bulunan yapıların yok denecek kadar az olması ve bu kısımda bulunan yapıların (lojmanlar, parklar vb.) çevresinin pano ve duvarlar ile çevrili olması şeffaflığın çok zayıf olduğunu göstermektedir. Caddenin doğusunun zemin katları incelendiğinde ise yansıtıcı camların ve penceresiz/kapısız boş duvarların olduğu görülmektedir. Zemin seviyesinde boş duvarların olması yaşam belirtilerini ve yaya hareketliliği zayıflatmaktadır. Ayrıca cadde üzerinde herhangi bir kaldırım kafesinin de olmaması insan faaliyetlerinin ve dolayısıyla üzerinde konuşulabilecek şeffaflık kriterinin olmadığını göstermektedir.

Görsel çeşitlilik; Cadde boyunca yürürken peş peşe birden fazla farklı tarihi döneme, farklı forma ve cepheye sahip yapıların var olduğu görülmekte ve bu durum caddenin görsel çeşitliliğine katkıda bulunmaktadır. Ancak bunun dışında cadde üzerinde görsel çeşitlilik yaratan faktör yoktur. Cadde üzerinde herhangi bir sokak süslemesine sahip ya da tematik konseptlere sahip yapılar bulunmamaktadır. Bu sebeple cadde görsel olarak göze hitap etmeyen, estetik kaygılardan uzak ve merak uyandırmayan cansız bir alan izlenimi yaratmaktadır. Cadde üzerinde kaldırım kafeleri olmadığı için insan etkinlikleri ve toplulukları da yoktur. Bu durum da caddenin yayalar açısından hareketsiz bir alan olarak algılanmasına yol açmaktadır. Tabelalar aydınlatılarak cephelere hareket ve çeşitlilik kazandırılması noktasında

caddedeki tabelalar da çok zayıf kalmaktadır. Bu tabelalar çeşitlilik yaratmaktan ziyade renkleri, boyutları ile kaotik bir durum yaratmaktadır.

Uyum; cadde üzerindeki yapılarda biçim, cephe ve kat uyumsuzluğu mevcuttur. Yüksek katlı yapıların hemen bitişiğinde düşük katlı yapılar mevcut durumda. Caddeye dair gözlemlere göre benzer dönemlerde (örneğin, Cumhuriyet Dönemi mimarisine sahip KUDAKA ve Polis Evi Binaları) inşa edilen yapılarda ortak bir dil ve uyum mevcut. Ancak bunun dışında diğer yapı, tabela veya sokak mobilyalarında herhangi bir süreklilik, tekrar veya uyum söz konusu değil. Bu sebeple cadde genelinde ortak bir karakter ve kimlikten bahsedilememektedir. Bu durum caddenin kolay bir biçimde tanımlanmasına, gezinebilmesine ve zihinde kalıcılığına olumsuz etki yaratmaktadır.

Okunabilirlik; Cumhuriyet Caddesi düz bir lineer hat boyunca devam etmektedir. Bu sebeple cadde açık görüş hatları ve vistalara sahiptir. Açık görüş hatları cadde üzerinde yürürken varılacak olan konumun rahatça görülmesini ve dolayısıyla hem güven hissini artırmakta hem de yürümeyi teşvik etmektedir. Ayrıca caddeye 90 derece olarak dik bağlanan ara sokak ve caddeler ızgara sokak dokusu oluşturmaktadır. Bu sayede caddenin anlaşılabilirliği ve okunabilirliği artmaktadır. İnsanlar cadde ve yakın çevresinde dolaşırken kolaylıkla hareket edebilmektedir. Kavşakların çevresinde güçlü kenar ifadeleri yayaların rahatça yönlendirilmesi için önemlidir. Bu sayede yaya düzenli ve akıcı şekilde cadde üzerinde yürüyebilmektedir. Cumhuriyet Caddesi üzerinde oluşan 6 kavşaktan 3'ünde yapılar sayesinde güçlü kenar ifadeleri varken; diğer 3 kavşakta çevrelerinde bulunan açık kentsel kamusal mekânlar dolayısıyla güçlü kenar hatları oluşmamıştır.

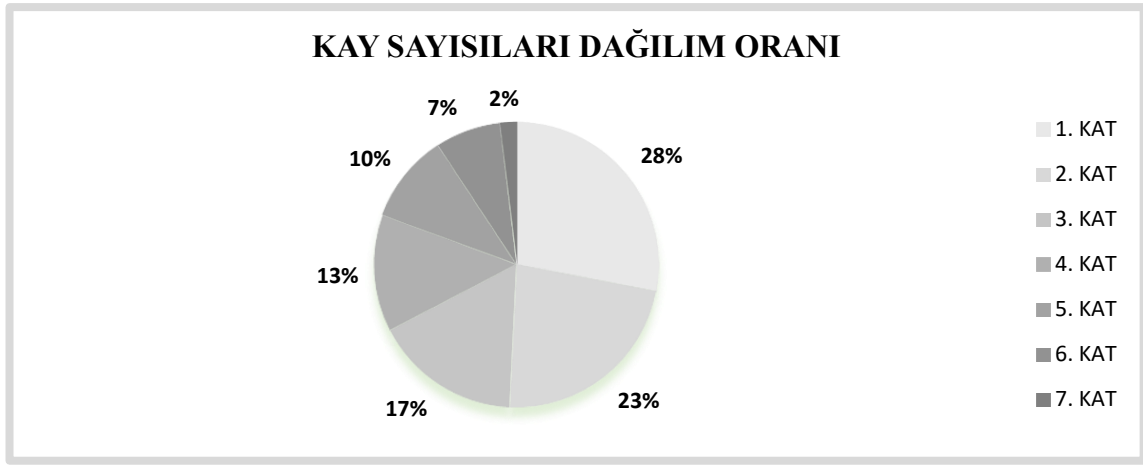
Bağlantılılık; Cumhuriyet Caddesi'nin batı kısmında bulunan lojman, kamu kurumları, askeri kışlalar vb. işlevler bulunmaktadır. Bu alanlara giriş çıkışları sınırlandırmak için çevreleri panolar, duvarlar ve ferforjeler ile sınırlanmıştır. Bu kısımda kaldırım sürekliliği yüksektir. Ancak bu alanların içinden geçiş olmadığı için bağlantılılık zayıftır. Caddenin doğusunda ise bitişik nizam yapılar mevcut ancak bu yapıların cephe genişlikleri istenen düzeydedir. Böylece arka sokaklar geçişler bulunmaktadır. Bu geçişler yayaların farklı sokaklara geçebilmesi için hem yeni rotalar önermekte hem de yürünen mesafeleri azaltmaktadır. Bu kısımda kaldırım sürekliliği ara yollar ile kesintiye uğramakta ama bu sayede bağlantılılık artmaktadır. Çünkü her yol bağlantısı yeni bir rota seçeneği sunmaktadır. Böylelikle arka sokaklara geçişler sağlanmaktadır.

## Cumhuriyet Caddesi'nin Arazi Kullanımı

Cumhuriyet Caddesi fiziksel nitelikleri bakımından incelenmiş olup cadde yürünebilirlik açısından değerlendirilmiştir.

### Cadde üzerinde bulunan yapıların kat yükseklikleri

Cumhuriyet Caddesi üzerindeki yapıların kat dağılımına bakıldığında; en fazla 1 katlı yapıların (%28) en az ise 7 katlı yapıların (%2) bulunduğu görülmektedir (şekil 74). Elde edilen pasta grafiğine göre kat yüksekliği arttıkça yüksek katlı yapı sayısının oranının düştüğü görülmektedir.



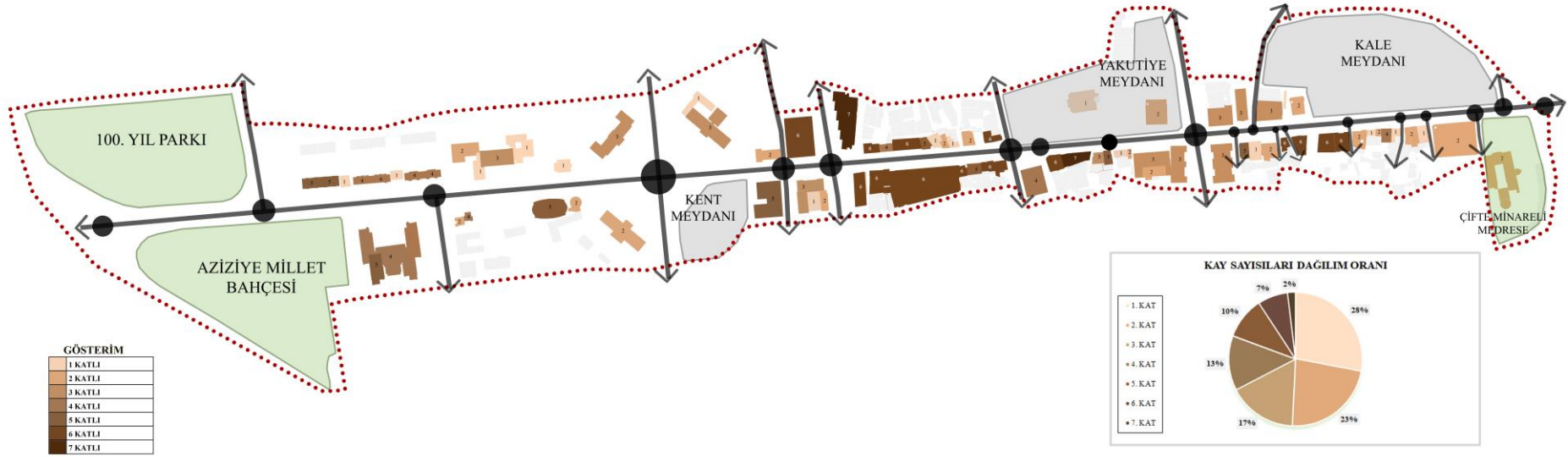
**Şekil 74.** Cumhuriyet Caddesi üzerindeki yapıların kat sayıları dağılım oranları

Cadde üzerindeki en yüksek katlı yapı 7 katlıdır. Caddenin doğu kısmında kat yüksekliklerinin batı kısmında göre daha fazla olduğu görülmektedir. Özellikle Kent Meydanı ve Yakutiye Meydanı arasında kalan yapıların genel olarak 6 kat ve üzeri olduğu görülmektedir. Bu alanda kat yüksekliği açısından merkezileşme/kümelenme olduğu görülmektedir. Odak noktası diyebileceğimiz bu alanda işlevsel çeşitlilik fazla olmasa bile işlev sayısı fazla olduğundan bu alanı çalışmak amaçlı kullanan kişi sayısı fazladır. Bu sebeple bu alanda özellikle pik saatlerde (iş giriş-çıkış ve öğle saatleri) yaya sayısının ve hareketliliğinin yüksek olması beklenmektedir. Zaten yapılan yaya sayımı sonuçlarına göre yüksek katlı yapıların bulunduğu bu alan diğer sayım yapılan noktalara göre daha fazla yaya sayısına sahiptir. Bu sonuç yüksek katlı yapıların olduğu alanlarda ziyaret amaçlı olmasa bile çalışan kişilerin yüksek yaya hareketliliği sağladığını ortaya koymaktadır.

Caddenin doğusunda ise tarihi çekirdek denilen bölgede yani Kale Meydanı ve yakın çevresinde yapıların genel olarak 1 veya 2 katlı olduğu görülmektedir. Bu durum alanın insan ölçeğinde olmasına katkı sağlarken; aynı zamanda alanın kapalılık hissini zayıflatmakta ve yayalar tarafından yoğun kullanımına engel teşkil etmektedir. Bu alanda işlevsel çeşitlilik

yüksek olsa bile işlev sayısı kat sayısından dolayı düşük olacaktır. Dolayısıyla yaya akışına ve yönelimlerine olumsuz bir etki yaratacaktır. Zaten yapılan yaya sayımı sonuçlarına göre bu alanın kullanıcı sayısı diğer yüksek katlı yapıların yoğunlaştığı bölgeye/bölgelere göre genel olarak düşük çıkmıştır.

## CUMHURİYET CADDESİ KAT SAYISI DAĞILIMI



Şekil 75. Cadde üzerindeki yapıların kat sayısı dağılım haritası

## Cadde üzerinde bulunan yapıların işlev dağılımları ve arazi kullanımı

Yürünebilirlik için arazi kullanımına dair önemli olan diğer bir konu ise karma arazi kullanımı ve fonksiyonel çeşitliliğidir. Bu sebeple cadde üzerindeki yapıların zemin katlarının ve üst katlarının fonksiyonları incelenmiştir. Bu incelemeden önce fonksiyonlar, T.C. Ticaret Bakanlığının Hizmet Ticaret İstatistikleri interneti sayfasından yararlanılarak belirli başlıklar altında gruplandırılmıştır. Fonksiyonlar 14 farklı başlık altında toplanmıştır ve bu liste aşağıda verilmiştir:

1. **Avm**
2. **Boş Yapı:** boş ve harabe yapılar
3. **Büro ve Mesleki Hizmetler:** hukuk, sendika-oda, reklam-matbaa, danışmanlık-emlak, turizm-seyahat, mimarlık-mühendislik, inşaat şirketleri ofisi
4. **Diğer Hizmetler:** boya- inşaat malzemesi, züccaciye, hırdavat, kuyumcu, iş merkezi/hanı, mobilya-beyaz eşya
5. **Eğitim Hizmetleri:** dershaneler, okullar, kurslar
6. **Finans Hizmetleri:** banka ve sigortalar
7. **Gıda Malzemeleri:** market, şarküteri, kasap, fırın, uncu, kuruyemişiçi, balcı, balıkçı, çay satışı
8. **Kişisel ve Özel Hizmetler:** kuaför-berber, güzellik salonu, eczane, optik, fotoğrafçı, terzi-ayakkabı tamiri
9. **Konaklama:** yurt ve oteller
10. **Konut**
11. **Resmi Hizmetler:** askeri kışla, polis evi, dini yapılar, idari kurumlar
12. **Tarihi ve Dini Yapılar**
13. **Telekomünikasyon Hizmetleri:** iletişim ve mobil
14. **Kültürel ve Eğlence Hizmeti:** çay evi, pc, internet kafe, alışveriş mağazaları, kafe-restoran, kitap-kırtasiye, müzik, tiyatro-sinema, spor salonu

Aşağıda oluşturulan matrise göre yaya hareketliliği oluşturma potansiyeli en yüksek olan 1. gruptaki işlevin (%79) gıda malzemeleri hizmet alanı olduğu görülmektedir. Çünkü gıda malzemeleri hizmetini kullanan profil sakinler, çalışanlar ve ziyaretçiler olarak çeşitlenmektedir. Bu işlevler günlük ve periyodik olarak kullanımlara uygundur. Kamusal mekânlardır ve herkesin kullanımına açıktır. Hem hafta içi hem de hafta sonu kullanımına uygundur ve haftanın her günü buldukları alanın canlı ve hareketli olmasını sağlar.

Yaya hareketliliği oluşturma potansiyeli olan 2. gruptaki işlevlerin (%69) AVM ve kültürel ve eğlence hizmetleri görülmektedir (Tablo 7). Çünkü AVM ve kültürel ve eğlence hizmetleri kullanan profil çalışanlar ve ziyaretçiler olarak çeşitlenmektedir. Bu işlevler günlük ve periyodik olarak kullanımlara uygundur. Kamusal mekânlardır ve herkesin kullanımına açıktır. Hem hafta içi hem de hafta sonu kullanımına uygundur ve haftanın her günü buldukları alanın canlı ve hareketli olmasını sağlar.

**Tablo 7. Kentsel İşlevlerin Yaya Hareketliliği Yaratma Potansiyeli**

FAALİYETLER	KULLANICI PROFİLİ (35)			KULLANIM SIKLIĞI (35)				KAMUSALLIK (30)			TOPLAM	
	ZİYARETÇİ (15)	SAKİN (10)	ÇALIŞAN (10)	GÜNLÜK (17)		PERİYODİK (12)		UZUN VADELİ (6)	KAMUSAL (15)	YARI KAMUSAL (10)		ÖZEL (5)
				HAFTA İÇİ (5)	HAFTA SONU (12)	HAFTA İÇİ (4)	HAFTA SONU (8)					
GIDA MALZEMELERİ	15	10	10	5	12	4	8		15			79
AVM	15		10	5	12	4	8		15			69
KÜLTÜREL VE EĞLENCE HİZMETLERİ	15		10	5	12	4	8		15			69
KİŞİSEL VE ÖZEL HİZMETLER	15		10			4	8			10		47
TELEKOMÜNİKASYON HİZMETLERİ	15		10			4	8			10		47
DİNİ YAPILAR	15			5	12				15			47
DİĞER HİZMETLER	15		10			4	8			10		47
KAMU KURUMLARI	15		10	5		4				10		44
BÜRO VE OFİSLER	15		10	5		4				10		44
FİNANS HİZMETLERİ	15		10	5		4				10		44
KONUT/YURT		10	10	5	12						5	42
ASKERİ YAPILAR		10	10	5	12						5	42
EĞİTİM BİNASI	15		10	5						10		40
KONAKLAMA BİRİMLERİ	15		10					6			5	36
TARİHİ YAPILAR	15							6		10		31
BOŞ YAPILAR												0

Yaya hareketliliği oluşturma potansiyeli olan 3. gruptaki işlevlerin (%47) kişisel ve özel hizmetler, telekomünikasyon hizmetleri, dini yapılar ve diğer hizmetler olduğu görülmektedir (Tablo 7). Bu hizmetleri kullanan profil çalışanlar ve ziyaretçiler olarak çeşitlenmektedir. Bu işlevler günlük ve periyodik olarak kullanımlara uygundur. Kamusal ve yarı kamusal mekânlardır. Hem hafta içi hem de hafta sonu kullanımına uygundur ve haftanın her günü buldukları alanın canlı ve hareketli olmasını sağlar.

Yaya hareketliliği oluşturma potansiyeli olan 4. gruptaki işlevlerin (%44-%40 arası) kamu kurumları, büro ve ofisler, finans hizmetleri, konut/yurt, askeri yapılar ve eğitim hizmetleri olduğu görülmektedir (Tablo 7). Kamu kurumları, büro ve ofisler, finans hizmetleri ve eğitim hizmetleri günlük olarak çalışanlar ya da eğitim alan öğrenciler tarafından kullanılmaktadır. Bu işlevler hafta içi hizmet verdiği için hafta sonu buldukları alandaki yaya hareketliliğini azaltmaktadır. Bu sebeple hafta sonları buldukları alan cansız ve güvensiz bir alana dönüşmektedir. Bu işlevler genel olarak yarı kamusal ve özel nitelik taşımaktadır. Bu sebeple hafta içi kullanılsalar bile buldukları alanın yürünebilirliğini azaltmaktadır.

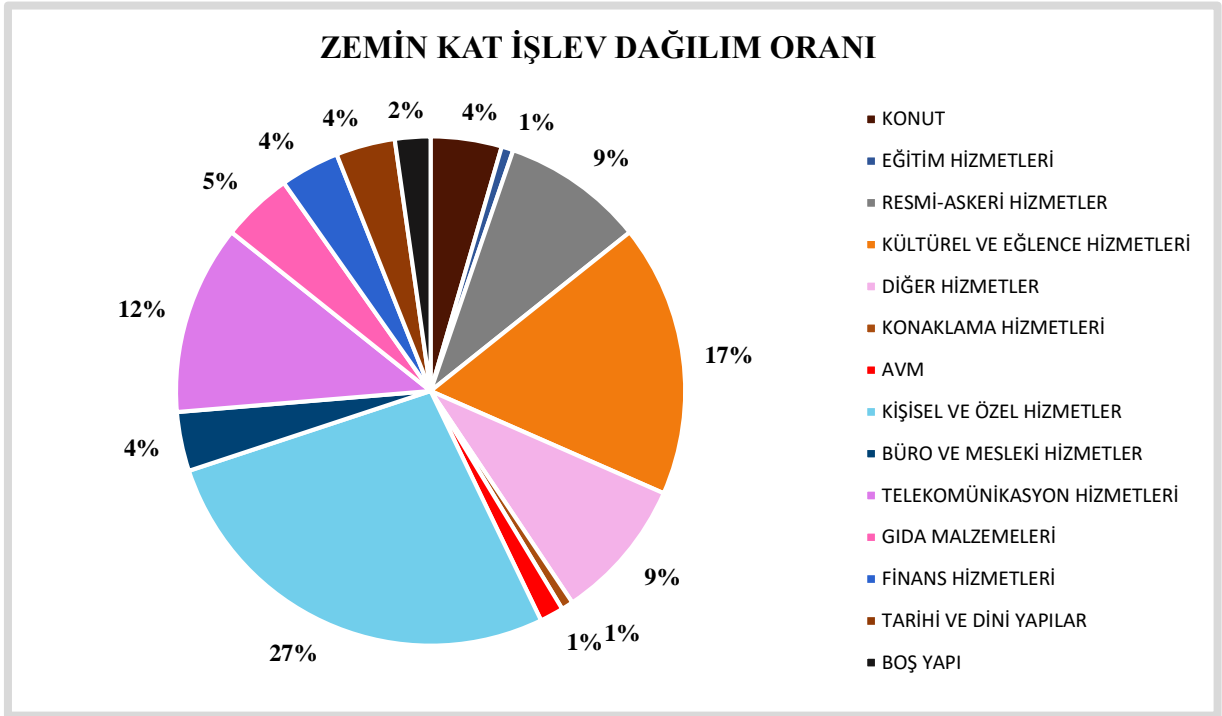
Yaya hareketliliği oluşturma potansiyeli olan 5. gruptaki işlevlerin konaklama birimleri ve tarihi yapılar (%36-31 oranında) olduğu görülmektedir (Tablo 7). Bu işlevler uzun vadede kullanılan hizmetleri sunduğu için buldukları alanda yaya hareketi potansiyeli oluşturma nitelikleri zayıftır. Yarı kamusal ya da özel alan olma niteliği taşıdıkları için de hafta içi kullanılsalar bile buldukları alanın yürünebilirliğini azaltmaktadır. Doğal olarak boş yapıların herhangi bir yaya hareketliliği oluşturma potansiyeli yoktur.

## Cadde üzerindeki yapıların katlarındaki işlev dağılımı

İşlev dağılım oranları hesaplanırken yapıların taban alanına göre değil işlev sayısına göre hesap yapılmıştır. Çünkü aynı yapının içinde birden fazla işlev bulunduğu için taban alanlarına göre oranlamak doğru bir sonuç vermeyecekti. Zaten çalışmada ölçülmek istenen alan büyüklüğü değil işlevsel çeşitliliğidir.

## Cadde üzerindeki yapıların zemin katlarındaki işlev dağılımı

Cadde üzerindeki yapıların zemin kat işlev dağılımları incelendiğinde; kişisel ve özel hizmetlerin %27 oranında 1. sırada, kültürel ve eğlence hizmetinin %17 oranında 2. sırada ve telekomünikasyon hizmetlerinin %12 oranında 3. sırada olduğu görülmektedir (Şekil 76). Diğer fonksiyonların oranı ise %10'un altında ve birbirlerine yakın çıkmıştır.



Şekil 76. Yapıların zemin kat işlev dağılım oranları

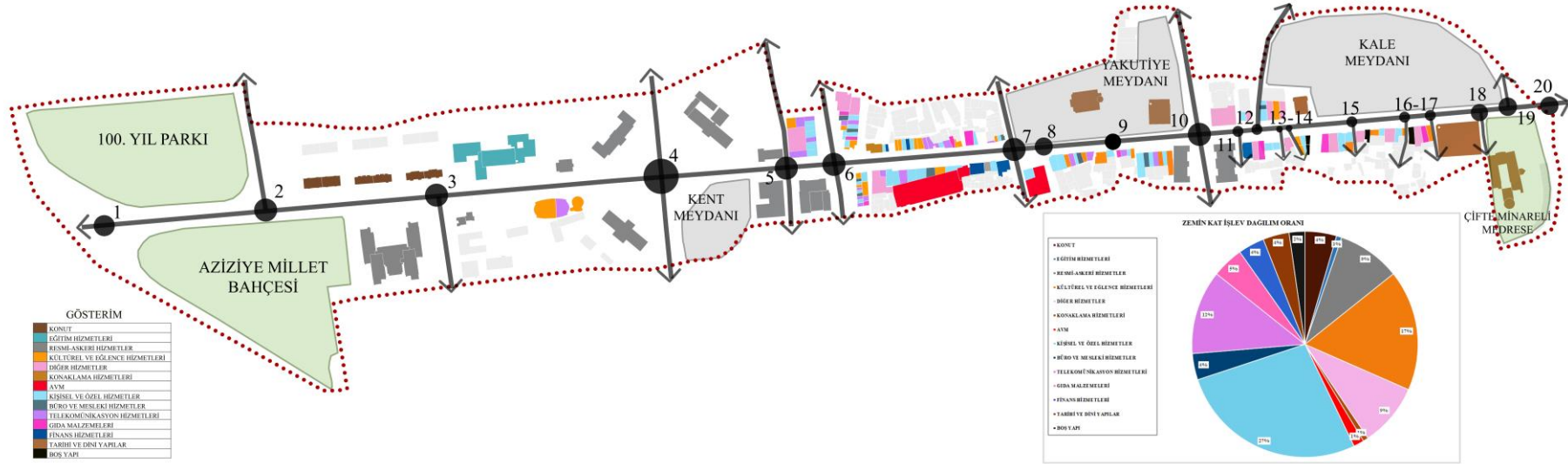
Zemin katta bulunan ve oranı yüksek olan işlevlerden kişisel ve özel hizmetler Şekil 76'da da görüldüğü üzere periyodik kullanımlara uygundur. Kültürel ve eğlence hizmetleri tercihe bağlı etkinliklerdir ve günlük olarak da periyodik olarak da gerçekleştirilebilir. Telekomünikasyon hizmetleri ise uzun vadeli ihtiyaçlar arasında bulunmaktadır. Bu sebeple zemin katlarda yüksek oranda bulunan işlevlerin genel olarak günlük kullanıma ve günlük ziyaretlere uygun olmadığı tespit edilmiştir. Günlük kullanıma uygun olan gıda malzemeleri faaliyet kolunun ise zemin katlarda %5 oranında çıktığı tespit edilmiştir. Bu sebeple zemin katlarda bulunan işlevlerin ziyaretçi olan yayaların günlük olarak caddeyi kullanmasını teşvik etmemektedir. Ancak bu faaliyet kollarında çalışan insanlar her gün işyerlerine gitmek

zorundadır. Bu sebeple bu hizmet alanları her ne kadar ziyaretçileri caddeyi her gün kullanmaya teşvik etmese de çalışanların her gün gelmek zorunda olduğu alanlardır. Ayrıca caddenin batı kısmında resmi hizmet alanlarının kümelendiği görülmektedir (Şekil 77). Resmi hizmetlerin bir bölgede toplu halde bulunması alanın işlevler açısından tek tipleşmesine sebep olmakta ve caddenin yürünebilirliği zayıflatmaktadır.

**Tablo 8.** Zemin Katlarda Bulunan Fonksiyonlar

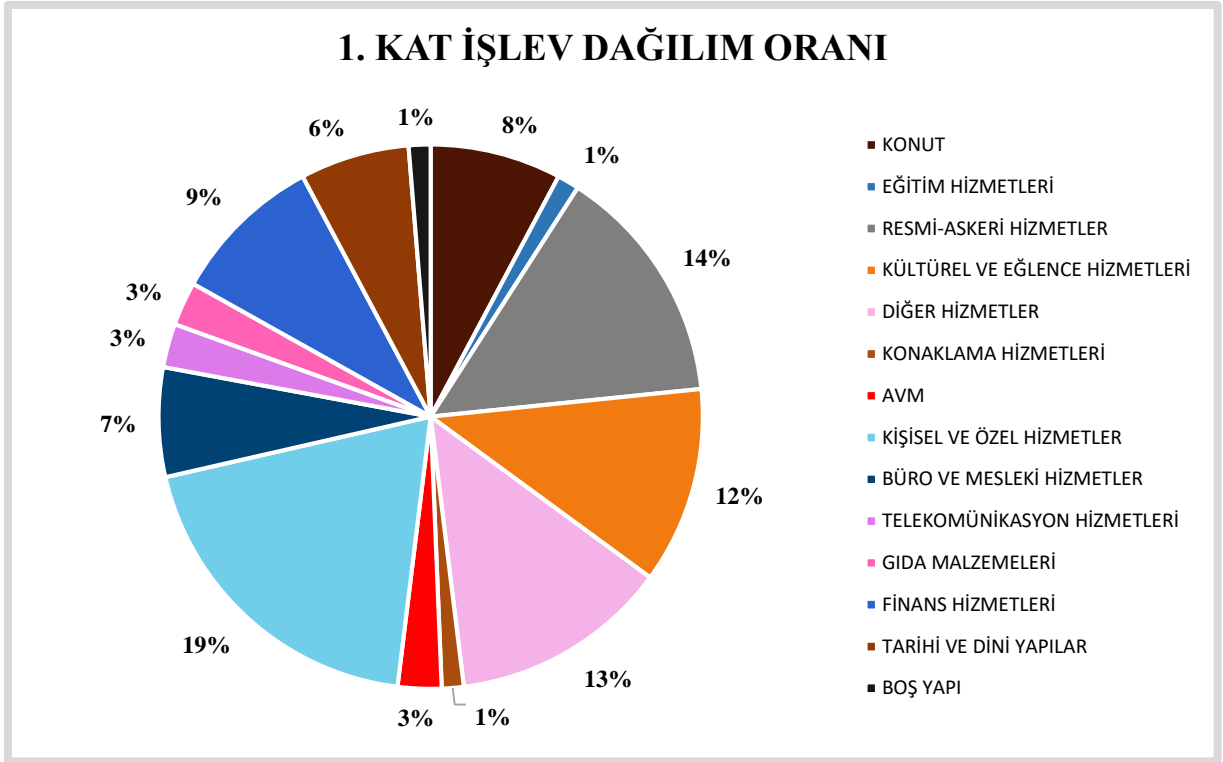
PERAKENDE TİCARET			YEME-İÇME- DİNLENME- EĞLENME HİZMETİ	BÜRO HİZMETİ
Günlük İhtiyaçlar	Periyodik İhtiyaçlar	Uzun Vadeli İhtiyaçlar		
Faaliyet Kolu	Faaliyet Kolu	Faaliyet Kolu	Faaliyet Kolu	Faaliyet Kolu
Büfe	Konfeksiyon	Mobilyacı	Çay ocağı	Avukat
Fırın	Parfümeri	Beyaz Eşya	Tatlıcı	Muhasebeci
Kuruyemişçi	Bijuteri	Kuyumcu	Otel	Sigortacı
Şarküteri	Ayakkabıcı	Telefoncu	Lokanta	Dernek-vakıf
Şekerlemeci	Çantacı	Gelinlikçi	Kafe	Turizm ofisi
Umumi tuvalet	Kırtasiye	Fotoğrafçı	Pastane	
		Eczane		

## CUMHURİYET CADDESİ ARAZİ KULLANIM İLİŞKİLERİ VE ZEMİN KAT İŞLEV DAĞILIMLARI



Şekil 77. Cadde üzerindeki yapıların zemin kat işlev dağılımı

## Cadde üzerindeki yapıların 1. katlarındaki işlev dağılımı

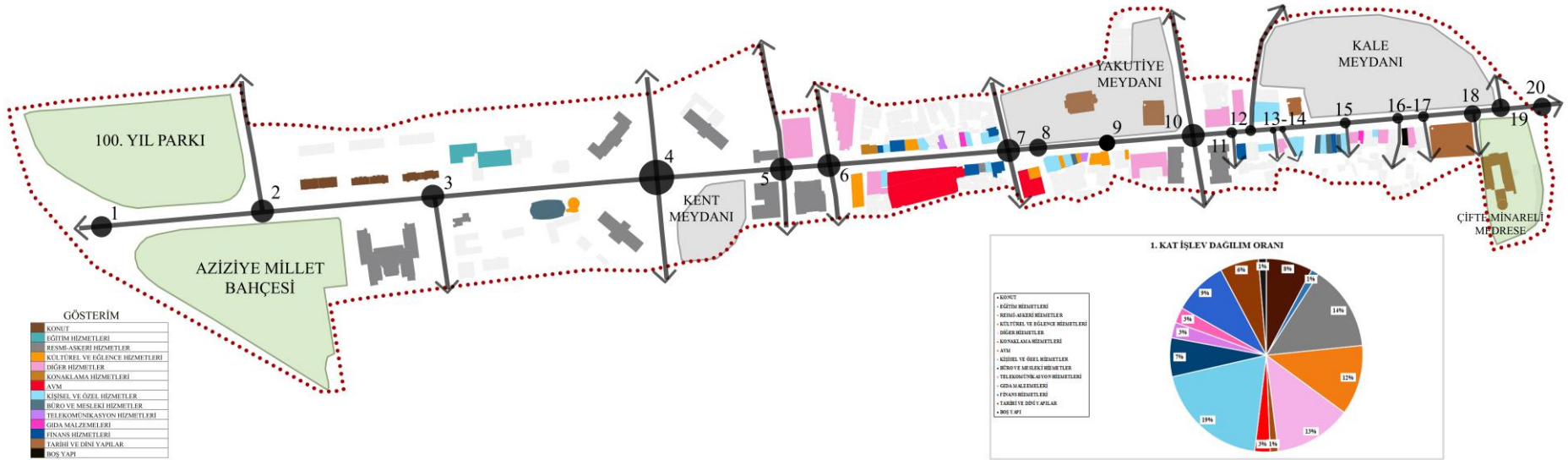


**Şekil 78.** Yapıların 1. kat işlev dağılım oranları

Caddeye üzerindeki yapıların 1. kat işlev dağılımları incelendiğinde; kişisel ve özel hizmetlerin %19 oranında 1. sırada, resmi-askeri hizmetlerin %14 oranında 2. sırada ve diğer hizmetlerin %13 oranında 3. sırada olduğu görülmektedir (Şekil 78).

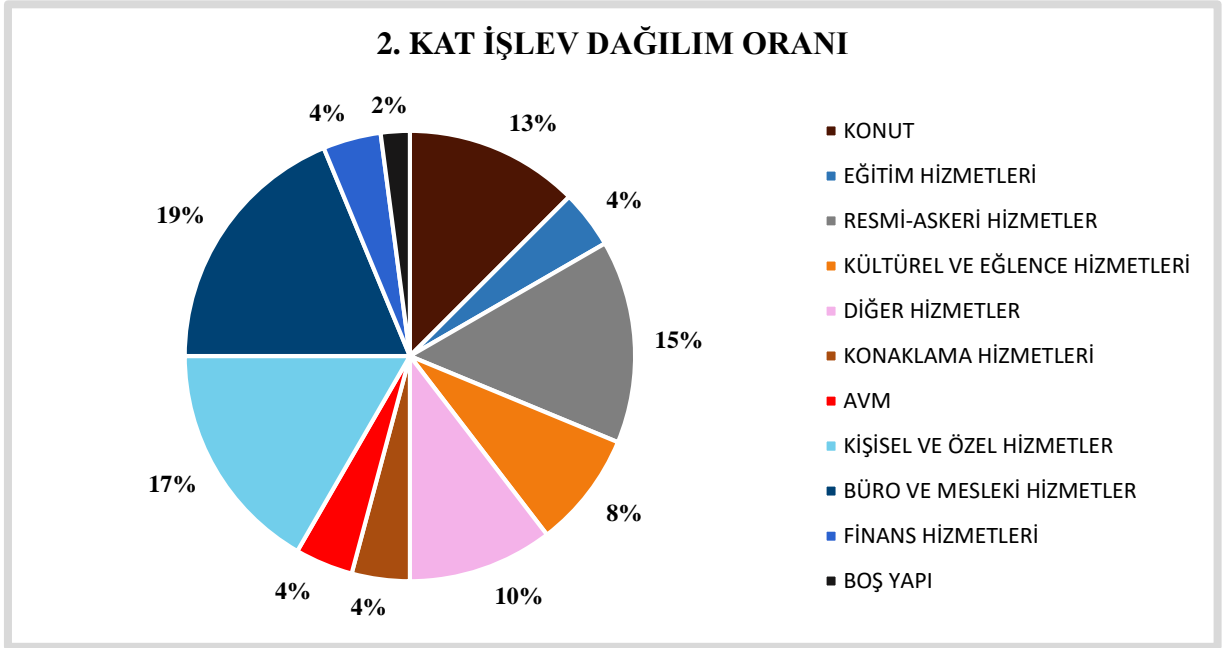
1. katta bulunan ve oranı yüksek olan işlevlerden kişisel ve özel hizmetler Şekil 78’de görüldüğü üzere periyodik kullanımlara uygundur. Resmi hizmet alanları hem günlük hem de uzun vadeli ziyaret edilen alanlardır. Yani bu kurumlara gerekli veya zorunlu olmadığı durumlarda ziyaretçiler uğramamaktadır. Ama bu kurumlarda çalışan insanlar her gün iş yerlerine gitmek zorundadır. Diğer hizmet alanları ise yine ziyaretçiler tarafında uzun vadeli ihtiyaçlarını giderdikleri alanlar olsa bile bu hizmet alanında çalışan kişiler her gün iş yerlerine gitmektedirler. Bu sebeple bu hizmet alanları her ne kadar ziyaretçileri caddeyi günlük olarak kullanmaya teşvik etmese de çalışanların her gün gelmek zorunda olduğu alanlardır. Ancak resmi hizmet alanları yani kamu kurumları hafta sonu kapalı olduğu için bu işlevlerin sadece hafta içi iş giriş-çıkış saatlerinde ve öğle saatleri yaya hareketliliği oluşturacağı bilinmektedir. Bu sebeple resmi hizmet alanlarının yüksek oranda bulunması örneklem alanının özellikle hafta sonları yürünebilirliğini ve canlılığını azaltmaktadır.

## 1. KAT İŞLEV DAĞILIMLARI



Şekil 79. Cadde üzerindeki yapıların 1. kat işlev dağılımı

## Cadde üzerindeki yapıların 2. katlarındaki işlev dağılımı

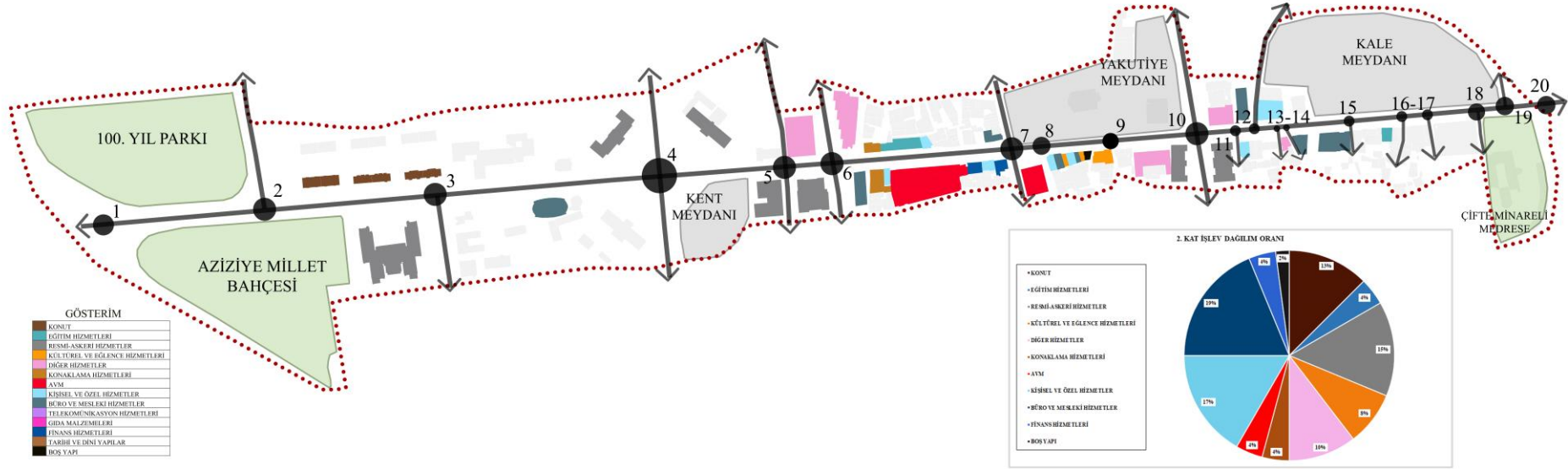


**Şekil 80.** Yapıların 2. kat işlev dağılım oranları

Caddeye üzerindeki yapıların 2. kat işlev dağılımları incelendiğinde; büro ve mesleki hizmetlerin %19 oranında 1. sırada, kişisel ve özel hizmetlerin %17 oranında 2. sırada ve resmi-askeri hizmetlerin %15 oranında 3. sırada olduğu görülmektedir (Şekil 80).

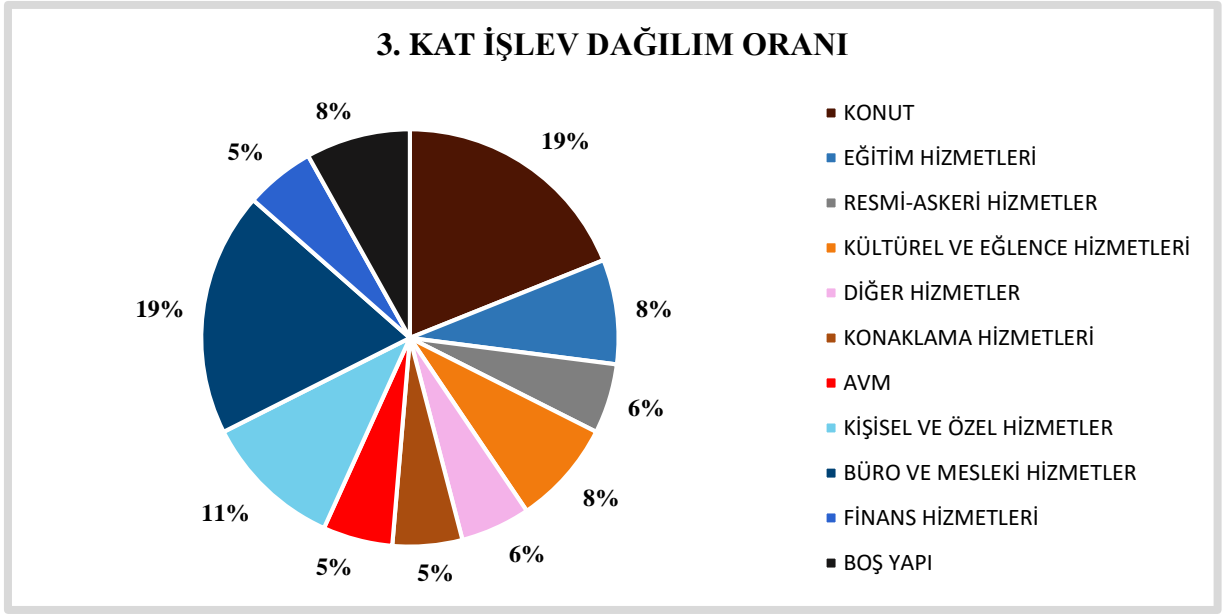
2. katta bulunan ve oranı yüksek olan işlevlerden büro ve mesleki hizmetler ziyaretçiler tarafından uzun vadeli olarak ve ihtiyaç halinde kullanılmaktadır. Bu hizmetlerde çalışan kişiler ise işyerlerine her gün gelmektedir. Kişisel ve özel hizmetler tablo 7’de de görüldüğü üzere periyodik kullanımlara uygundur. Resmi hizmet alanları hem günlük hem de uzun vadeli ziyaret edilen alanlardır. Yani bu kurumlara gerekli veya zorunlu olmadığı durumlarda ziyaretçiler uğramamaktadır. Ama bu kurumlarda çalışan insanlar her gün iş yerlerine gitmek zorundadır. Bu sebeple bu hizmet alanları her ne kadar ziyaretçileri caddeyi günlük olarak kullanmaya teşvik etmese de çalışanların her gün gelmek zorunda olduğu alanlardır. Ancak resmi hizmet alanları yani kamu kurumları hafta sonu kapalı olduğu için bu işlevlerin sadece hafta içi iş giriş-çıkış saatlerinde ve öğle saatleri yaya hareketliliği oluşturacağı bilinmektedir. Bu sebeple resmi hizmet alanlarının yüksek oranda bulunması örneklem alanının özellikle hafta sonları yürünebilirliğini ve canlılığını azaltmaktadır.

## 2. KAT İŞLEV DAĞILIMLARI



Şekil 81. Cade üzerindeki yapıların 2. kat işlev dağılımı

### Cadde üzerindeki yapıların 3. katlarındaki işlev dağılımı

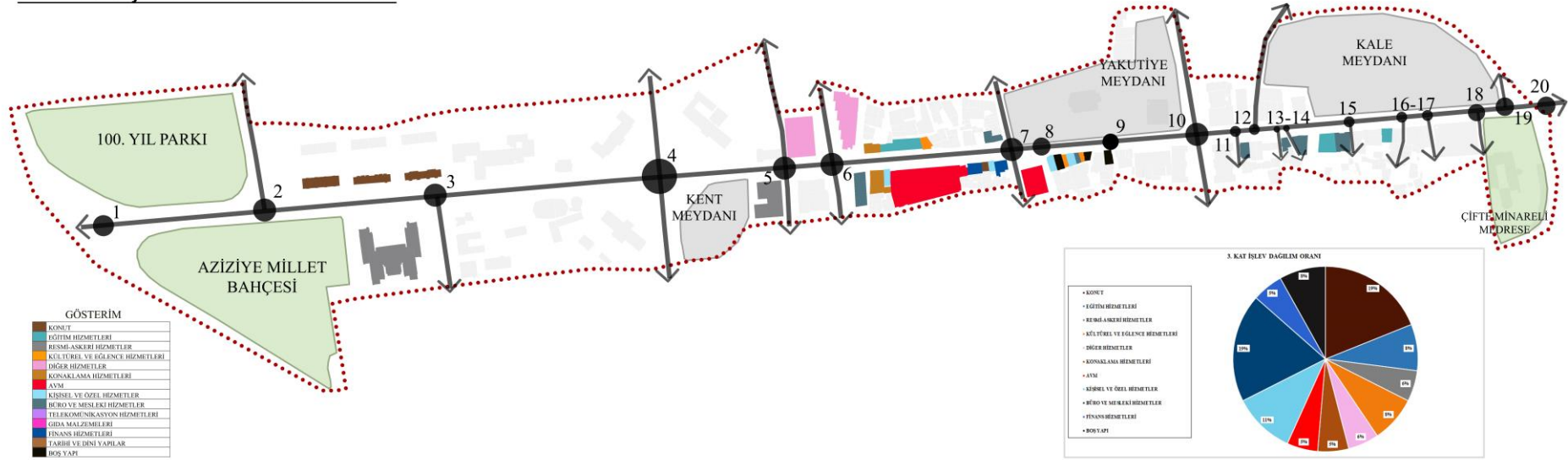


**Şekil 82.** Yapıların 3. kat işlev dağılım oranları

Caddeye üzerindeki yapıların 3. kat işlev dağılımları incelendiğinde; konutun %19 ve büro ve mesleki hizmetlerin %19 oranında 1. sırada, kişisel ve özel hizmetlerin %11 oranında 2. sırada olduğu görülmektedir (şekil 82).

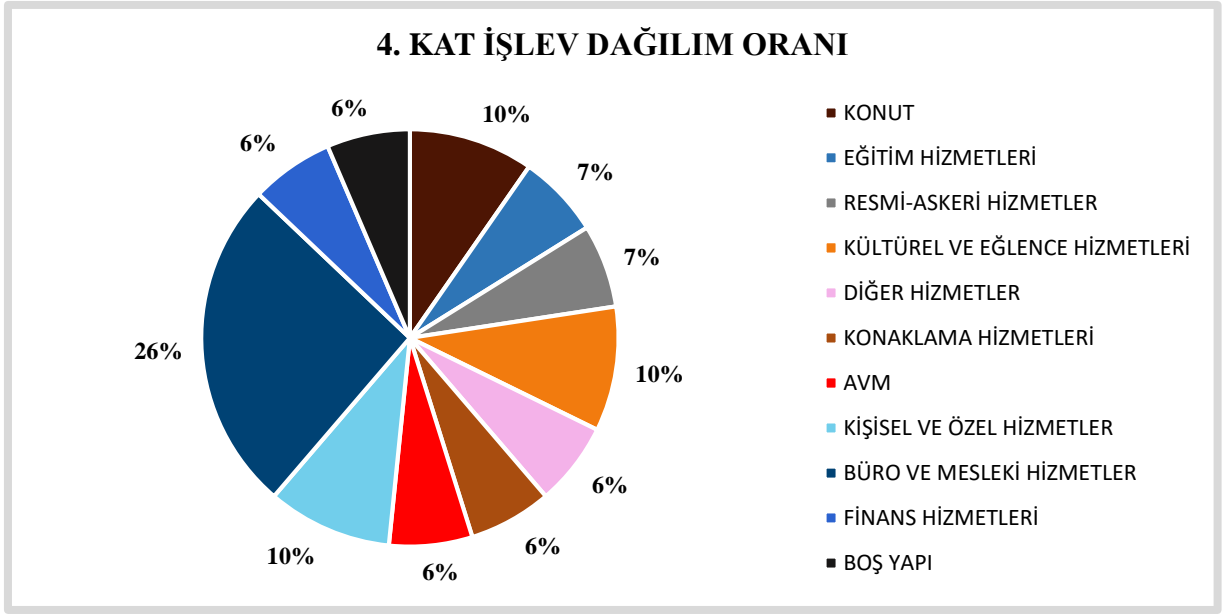
3. katta bulunan ve oranı yüksek olan işlevlerden konut alanları günlük olarak kullanılan alanlardır. Büro ve mesleki hizmetler ziyaretçiler tarafından uzun vadeli olarak ve ihtiyaç halinde kullanılmaktadır. Bu hizmetlerde çalışan kişiler ise işyerlerine her gün gelmektedir. Kişisel ve özel hizmetler tablo 7’de de görüldüğü üzere periyodik kullanımlara uygundur. Bu sebeple konut dışında bulunan bu hizmet alanları her ne kadar ziyaretçileri caddeyi günlük olarak kullanmaya teşvik etmese de çalışanların her gün gelmek zorunda olduğu alanlardır. Konut alanlarının yüksek oranda bulunması sakinlerin caddeyi her gün kullanmasını sağlamaktadır. Dolayısıyla caddenin yürünelirliğini artırmaktadır.

### 3. KAT İŞLEV DAĞILIMLARI



Şekil 83. Cadde üzerindeki yapıların 3. kat işlev dağılımı

### Cadde üzerindeki yapıların 4. katlarındaki işlev dağılımı

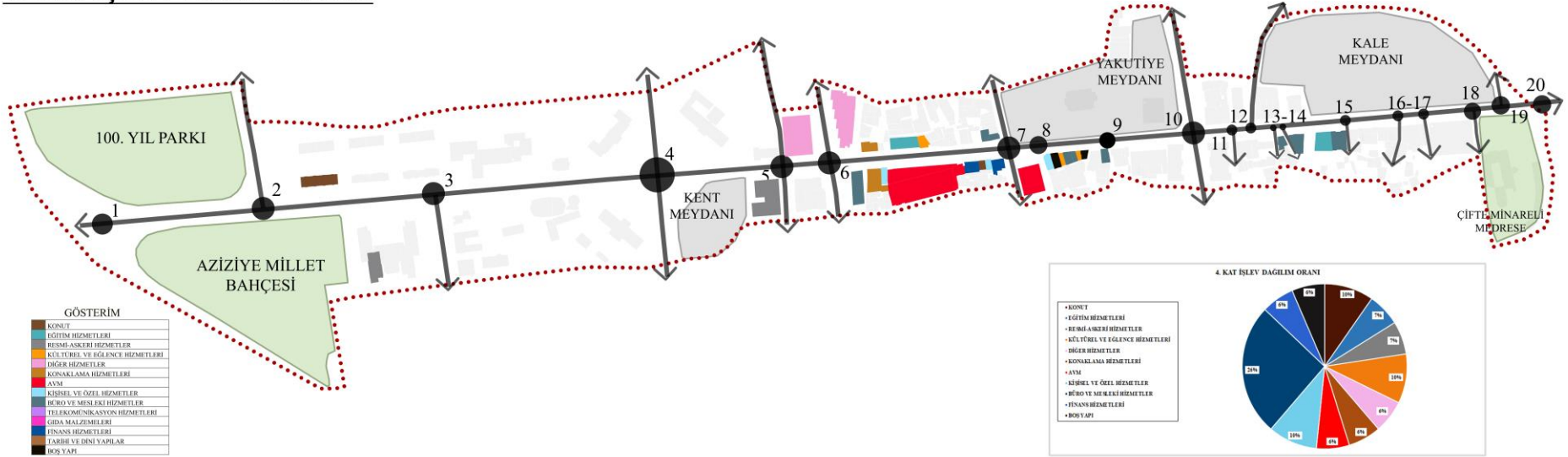


**Şekil 84.** Yapıların 4. kat işlev dağılım oranları

Caddeye üzerindeki yapıların 4. kat işlev dağılımları incelendiğinde; büro ve mesleki hizmetlerin %26 oranında 1. sırada ve konutun, kültürel ve eğlence hizmetlerin ve kişisel ve özel hizmetlerin ise %10 oranında 2. sırada olduğu görülmektedir (Şekil 84).

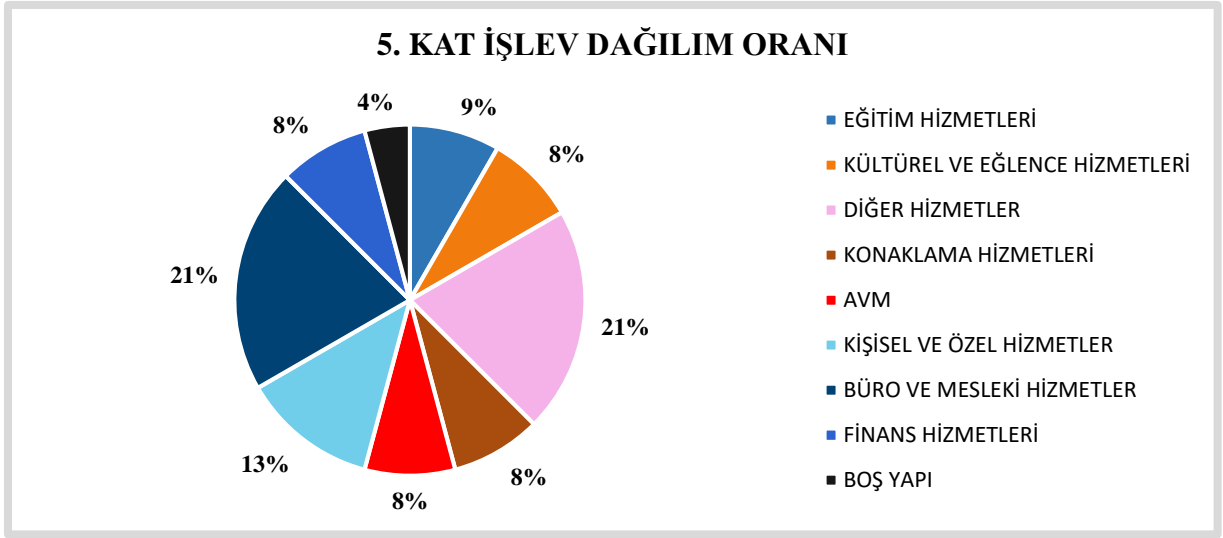
4. katta bulunan ve oranı yüksek olan işlevlerden büro ve mesleki hizmetler ziyaretçiler tarafından uzun vadeli olarak ve ihtiyaç halinde kullanılmaktadır. Bu hizmetlerde çalışan kişiler ise işyerlerine her gün gelmektedir. Kişisel ve özel hizmetler periyodik kullanımlara uygundur. Kültürel ve eğlence hizmetleri tercihe bağlı etkinliklerdir ve günlük olarak da periyodik olarak da gerçekleşebilir. Bu sebeple konut dışında bulunan bu hizmet alanları her ne kadar ziyaretçileri caddeyi günlük olarak kullanmaya teşvik etmese de çalışanların her gün gelmek zorunda olduğu alanlardır. Konut alanlarının yüksek oranda bulunması sakinlerin caddeyi her gün kullanmasını sağlamaktadır. Dolayısıyla caddenin yürünebilirliğini artırmaktadır.

#### 4. KAT İŞLEV DAĞILIMLARI



Şekil 85. Cadde üzerindeki yapıların 4. kat işlev dağılımı

### Cadde üzerindeki yapıların 5. katlarındaki işlev dağılımı

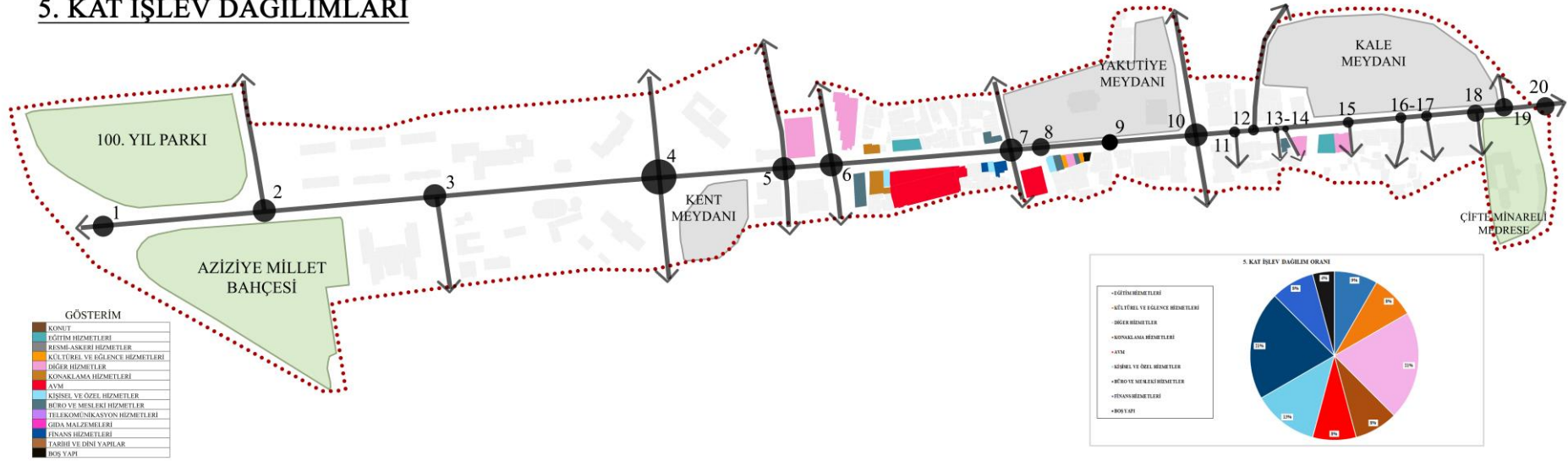


**Şekil 86.** Yapıların 5. kat işlev dağılım oranları

Caddeye üzerindeki yapıların 5. kat işlev dağılımları incelendiğinde; büro ve mesleki hizmetlerin ve diğer hizmetlerin %21 oranında 1. sırada ve kişisel ve özel hizmetlerin ise %13 oranında 2. sırada olduğu görülmektedir (Şekil 86). 5. Kattan itibaren konut ve resmi hizmetlerin artık bulunmadığı görülmektedir (Şekil 87).

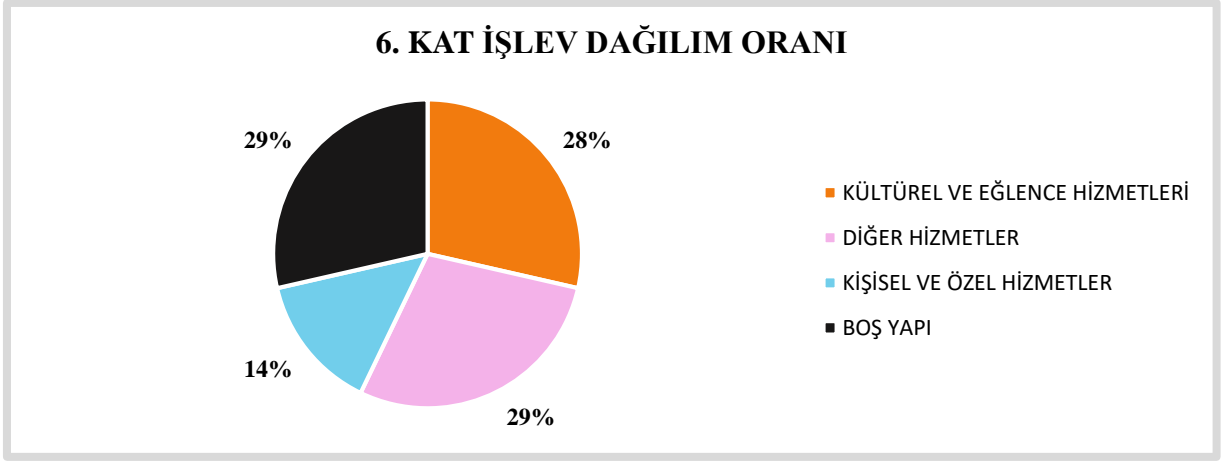
5. katta bulunan ve oranı yüksek olan işlevlerden büro ve mesleki hizmetler ziyaretçiler tarafından uzun vadeli olarak ve ihtiyaç halinde kullanılmaktadır. Bu hizmetlerde çalışan kişiler ise işyerlerine her gün gelmektedir. Diğer hizmet alanları ise yine ziyaretçiler tarafından uzun vadeli ihtiyaçlarını giderdikleri alanlar olsa bile bu hizmet alanında çalışan kişiler her gün iş yerlerine gitmektedirler. Kişisel ve özel hizmetler periyodik kullanımlara uygundur. Bu sebeple bu hizmet alanları her ne kadar ziyaretçileri caddeyi günlük olarak kullanmaya teşvik etmese de çalışanların her gün gelmek zorunda olduğu alanlardır.

## 5. KAT İŞLEV DAĞILIMLARI



Şekil 87. Cadde üzerindeki yapıların 5. kat işlev dağılımı

### *Cadde üzerindeki yapıların 6. katlarındaki işlev dağılımı*

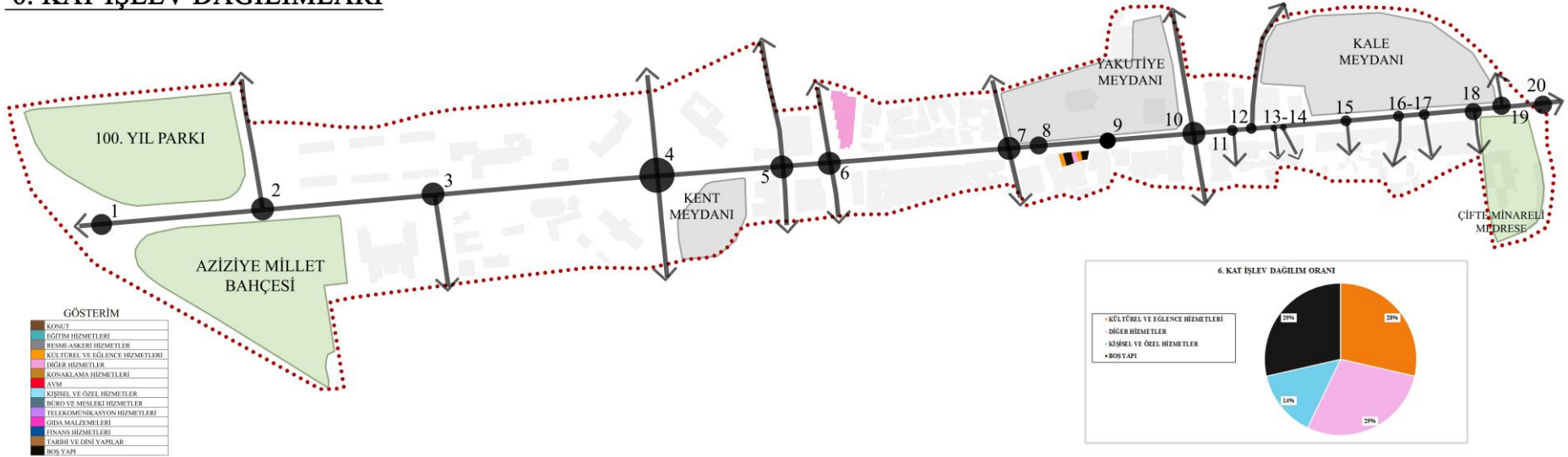


**Şekil 88.** Yapıların 6. kat işlev dağılım oranları

Caddeye üzerindeki yapıların 6. kat işlev dağılımları incelendiğinde; diğer hizmetlerin ve boş yapıların %29 oranında 1. sırada, kültürel ve eğlence hizmetlerini %28 oranında 2. sırada olduğu ve kişisel ve özel hizmetlerin %14 oranında 3. sırada olduğu görülmektedir (Şekil 88).

6. katta bulunan ve oranı yüksek olan işlevlerden diğer hizmet alanları ziyaretçiler tarafından uzun vadeli ihtiyaçlarını giderdikleri alanlar olsa bile bu hizmet alanında çalışan kişiler her gün iş yerlerine gitmektedirler. Kişisel ve özel hizmetler yine periyodik kullanımlara uygundur. Kültürel ve eğlence hizmetleri tercihe bağlı etkinliklerdir ve günlük olarak da periyodik olarak da gerçekleştirilebilir. Bu sebeple bu hizmet alanları her ne kadar ziyaretçileri caddeyi günlük olarak kullanmaya teşvik etmese de çalışanların her gün gelmek zorunda olduğu alanlardır. Ayrıca boş yapıların bu kadar yüksek oranda olması caddenin yürünebilirliğini zayıflatmaktadır.

## 6. KAT İŞLEV DAĞILIMLARI



Şekil 89. Cadde üzerindeki yapıların 6. kat işlev dağılımı

## Bölüm sonu değerlendirmesi

Cumhuriyet Caddesi üzerinde bulunan yapıların kat yüksekliklerinin dağılımı incelendiğinde, cadde genelinde düşük katlı yapıların oranının daha fazla olduğu görülmüştür. Bu durum olumlu olarak caddeye insan ölçeği kazandırmaktadır. Ancak olumsuz olarak cadde üzerinde istenen bir kapalılık hissini oluşmasını engellemektedir. Ayrıca kat sayısı düştükçe kamusal mekânda bulunan işlev sayısı ve dolayısıyla alana olan talep ve yaya hareketliliği/akışı da azalmaktadır. Ayrıca cadde üzerinde bulunan kat sayılarının dağılımında tutarlılık yoktur. Yüksek katlı yapılar belli bir bölgede; düşük katlı yapılar belli bir bölgede kümelendiği için cadde üzerinde belirli noktalar yaya hareketliliği açısından merkezileşirken belirli noktalar ise yaya hareketliliği açısından canlı olmayan bölgelere dönüşmektedir. Böyle bir durumda caddenin tamamı verimli ve dengeli bir şekilde kullanılmamakta, köhne veya aşırı kalabalık bölgeler oluşmaktadır. Böyle dengesizliklerin ve tezatların oluşması yürünebilirliği ve insanların yürümeyi tercih etmesini engellemektedir.

Cadde üzerinde bulunan yapıların tüm katlarındaki işlev dağılımları incelendiğinde ise, caddenin doğusunda ve batısında belirgin olarak işlevsel kümelenme ya da bölünme görülmektedir. Caddenin batısında genel olarak resmi hizmet alanları ve askeri birimler bulunurken; caddenin doğusunda ticaret alanları ve açık kentsel kamusal mekânlar bulunmaktadır. Bu durum caddenin batısının belli bir kullanıcı profiline hizmet etmesini yani kamusalılığının azalmasına sebep olurken; tüm kamusal mekânların caddenin doğusunda toplanması yaya hareketliliğinin bu yöne doğru kaymasına sebep olmaktadır. Kat sayısı dağılımında yaşanan problemin işlevsel dağılım ile tetiklendiği görülmektedir.

İşlevlerin katlara göre dağılımı incelendiğinde ise, “Kentsel işlevlerin yaya hareketliliği yaratma potansiyeli” tablosunda bulunan ve en yüksek potansiyele sahip olan “gıda malzemeleri” hizmetinin zemin kat dahil olmak üzere hiçbir katta yüksek oranda çıkmamıştır. Zaten bu işlevlerin zemin katta bulunması ve yürüme mesafesinde olması gerekir. Çünkü günlük ihtiyaçların karşılandığı hizmetlerdir. Ancak zemin katta bu hizmetlerin yüzdesi diğer işlevlere göre çok düşük çıkmıştır. Bu sebeple cadde üzerinde yaya hareketliliği oluşturan en önemli işlevin yetersiz kaldığı tespit edilmiştir.

Cadde üzerindeki yapıların bütün katlarındaki işlevler incelendiğinde, genel olarak “resmi-askeri hizmetler”, “büro ve mesleki hizmetler”, “kültürel ve eğlence hizmetleri” ve “kişisel ve özel hizmetlerin” bulunduğu görülmüştür. Kültürel ve eğlence hizmetleri ve kişisel ve özel hizmetler yaya hareketliliği oluşturma konusunda oluşturulan matrise göre diğer hizmetlerden daha yüksek puan almıştır. Cadde üzerinde bu işlevlerin bulunması yürünebilirlik açısından önemlidir.

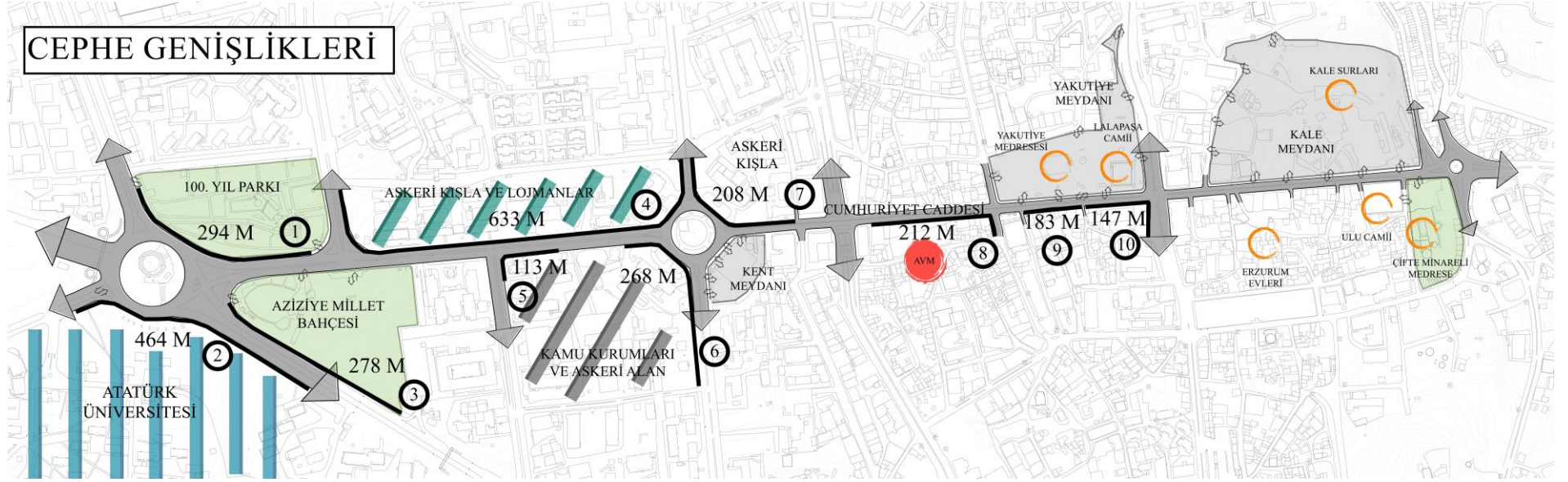
Resmi hizmetler ve büro ve mesleki hizmetler “Kentsel işlevlerin yaya hareketliliği yaratma potansiyeli” tablosuna göre 4. Sırada yer almaktadır ve buldukları alanların yürünebilirliğini zayıflatmaktadır. Çünkü bu alanlar belirli gün ve saatlerde yaya hareketliliği oluşturmaktadır. Örneğin bu işlevler hafta sonu hizmet vermemektedir. Hafta içinde ise iş giriş-çıkış saatlerinde ve öğle yemeği saatlerinde yaya hareketliliği oluşturmaktadır. Bu saat dilimleri dışında yaya hareketliliğinin zayıf olduğu hizmet alanlarıdır.

Caddenin yürünebilirliği arazi kullanımı (işlev ve kat sayısı dağılımı) açısından değerlendirildiğinde zayıf çıkmıştır. Çünkü caddede bulunan işlevlerin yayaların caddeyi günlük ama zorunlu olarak kullanmasına yol açan işlevler olduğu yapılan analizler sonucunda tespit edilmiştir. Yayaların caddeyi tercihe bağlı olarak kullandığı hizmet alanları da vardır. Ancak bunlar günlük değil periyodik olarak kullanıma hizmet eden işlevlerdir. Bu sebeple caddeyi her gün tercihe bağlı olarak yayaların kullanmasına olanak sağlayacak ve caddenin yürünebilirliğini artıracak işlevler mevcut değildir.

### **Cumhuriyet Caddesi Üzerinde Fiziksel Özelliklerin İncelenmesi**

#### **Cadde üzerindeki yapıların ve adaların cephe genişlikleri**

90m ve üzeri blok genişliğine sahip cephelerin yürünebilirliği olumsuz etkilediği bilinmektedir (McNally, 2010). Bunun sebebi, 90 metre ve üzeri blok genişliklerinin yürünen mesafeyi artırması ve yayanın yürüme tercihini olumsuz etkilemesidir. Örneklem alanı incelendiğinde, cadde üzerinde ve yakın çevresinde cephe genişliği 90 metre ve üzeri olan 10 adet alan bulunmaktadır. Bu cephe genişlikleri caddenin batısında daha çok duvarlar ve demir korkuluklar ile; caddenin doğusunda yapılar ile sürdürülmektedir. Cadde üzerinde geçirgenliği en zayıf olup en uzun cephe genişliğine sahip olan ada 633 metre boyunca yayaya geçiş imkânı tanımamaktadır (Şekil 90, 4 numara). 90 metrenin üzerinde olup en kısa cephe genişliğine sahip yapı cephesi ise 147 metredir (Şekil 90, 10 numara). Caddenin doğusundan batısına doğru gittikçe cephe genişliklerinin azaldığı ve dolayısıyla geçirgenliğin ve bağlantılılığın arttığı görülmektedir.



**Şekil 90.** Cade üzerindeki yapıların ve adaların cephe genişlikleri

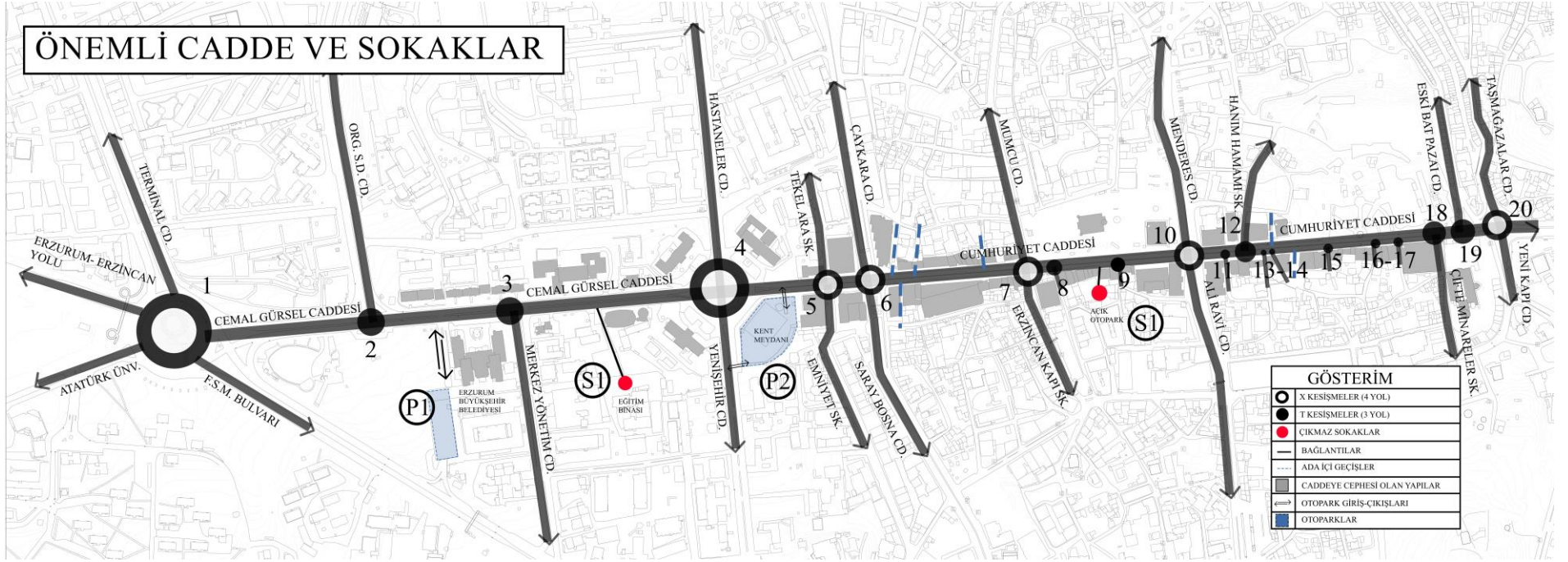
## **Caddeye bağlanan önemli cadde ve sokaklar**

Cumhuriyet Caddesi kentin ana aksıdır. Bu sebeple caddeye direkt olarak bağlanan birden fazla önemli cadde ve sokak bulunmaktadır. Caddeye 21'i geniş ve 8'i dar olmak üzere toplam 29 cadde/sokak bağlanmaktadır. Bu cadde/sokaklar cadde üzerinde toplam 20 bağlantı noktası oluşmaktadır. Bu bağlantılardan 7'si X kesişme (4 yol ve üzeri), 13'ü T kesişme (3 yol) olacak biçimdedir. X kesişmeler yayalara yeni rota ve daha fazla yöne doğru yönelme şansı verdiği için yürünebilirlik açısından tercih edilen bir bağlantı biçimidir. X kesişmelerin caddenin doğusunda ağırlık kazandığı görülmektedir. Yani caddenin doğusunda daha fazla yeni rota seçeneği ve yayalar için yönlenme alanı olduğu söylenebilmektedir.

Caddeye bağlanan toplam 2 adet çıkmaz sokak vardır (Şekil 91; S1, S2). Bunlardan biri kamu kurumu ile sonlanırken diğeri bir restoranda ait açık otopark ile sonlanmaktadır. Çıkmaz sokaklar kolay ve hızlı hareket etmeyi engellediği için yürünebilirlik açısından tercih edilen bir sokak dokusu değildir. Caddeye bağlanan çıkmaz sokak sayısının 2 tane ile sınırlı olması olumlu bir durumdur.

Ada içi geçişler, genelde pasaj sistemleri ile ya da bitişik olmayan iki yapı arasında hizmet vermektedir ve tamamen yayaya ait olan alanlardır. Bu sebeple hem yayaya ait olan bir alan olmasıyla hem de ana caddelere paralel olan arka sokaklara geçiş imkânı sağlamasıyla yürünebilirlik açısından olumlu bir yaklaşımdır. Direkt olarak cadde üzerinde bulunan ve geçirgenliği artıran 6 adet ada içi geçiş alanı vardır. Bu geçişlerin hepsinin caddenin doğusunda olduğu görülmektedir. Bu açıdan caddenin doğusunun geçirgenliği artarken bu geçişlerden yoksun olan caddenin batısı geçirgenlik anlamında zayıf kalmaktadır.

Kamuya açık ve caddeden direkt olarak girişi olan 2 adet otopark bulunmaktadır. Bir tanesini E.B.B.'nin solunda katlı otoparktır. Diğeri ise Kent Meydanının altında bulunan kapalı otopark alanıdır (Şekil 91; P1, P2). Bu otoparkların varlığı kaldırım üzerinde yaya akışı açısından sürekli kesintilere sebep olmaktadır. Bu sebeple yaya kaldırım ve akış sürekliliği bölünmekte, caddenin güvenirliliği zayıflamaktadır.



Şekil 91. Caddeye bağlanan önemli cadde ve sokaklar

## **Cadde üzerindeki toplu taşıma durakları ve duraklar arası mesafeler**

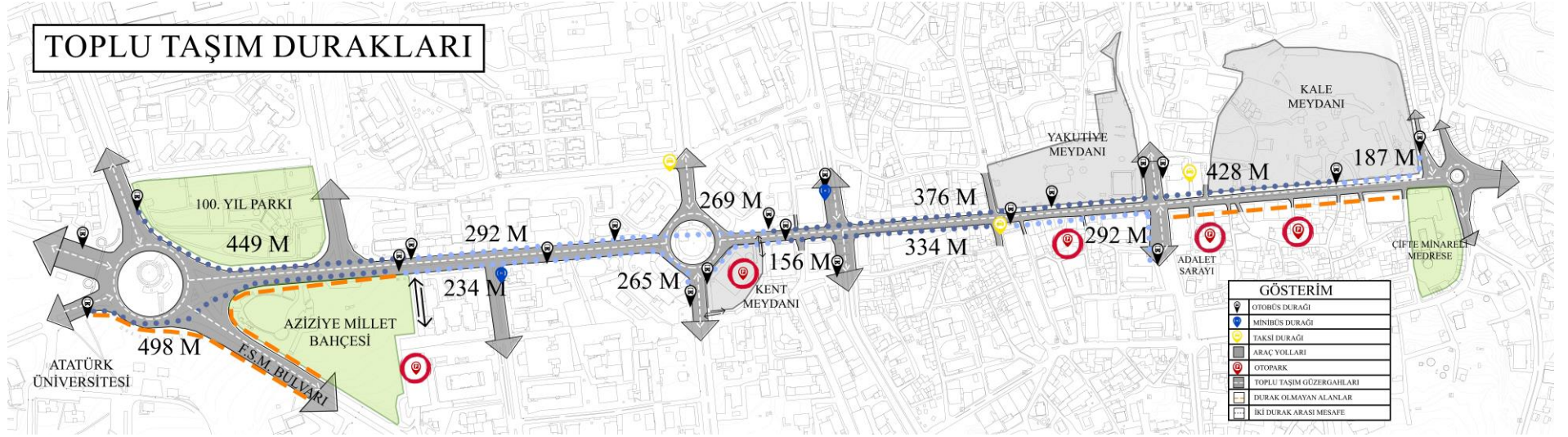
Yürünebilir bir çevrede fırsat eşitliğini sağlamak ve insanların toplu taşıma araçlarını kullanmasını özendirmek için toplu taşıma hizmetlerinin yürünebilir mesafelerde olması gerekmektedir. Bu sebeple örneklem alanında bulunan toplu taşıma durakları, duraklar arası mesafeler ve toplu taşıma güzergahları incelenmiştir. Şehir İçi Yollar-Otobüs Durakları Yer Seçimi Kurallarına göre toplu taşıma durakları arasındaki mesafenin en az 80 metre; en fazla 400 metre olması gerekmektedir (TSE 11783). Ancak yolcu yoğunluğunun çok olduğu alanlarda bu mesafe en fazla 300 metre olmalıdır (TSE 11783). Çalışma alanı olan Cumhuriyet Caddesi yoğun yaya akışına sahip olduğu için iki durak arası mesafesi 300 metre olarak standart alınmış ve buna göre bir değerlendirme yapılmıştır.

Cadde üzerinde 9 adet toplu taşıma durağı bulunmaktadır (Şekil 92). Bu duraklar arasındaki mesafe ölçülmüştür ve cadde üzerinde iki durak arasındaki mesafe 300 metreden fazla olan 5 adet alan vardır. Bunlardan ikisi caddenin batısında üçü alanın doğusundadır. Caddenin batısında iki durak arasındaki en uzun mesafe 498 metre olarak Atatürk Üniversitesi ve Aziziye Millet Bahçesi arasında ölçülmüştür. Caddenin doğusunda ise iki durak arasındaki en uzun mesafe 428 metre olarak Yakutiye Meydanı ve Kale Meydanı arasında ölçülmüştür. Yani toplu taşıma durakları arasındaki mesafeye göre iki durak arasındaki 5 farklı nokta 300 metrenin üzerinde; iki durak arasındaki 7 farklı nokta ise 300 metrenin altındadır. Oransal olarak alandaki durakların %58'si 300 metre standardına uymaktadır. Yürünebilir bir çevrede toplu taşıma durakları arasındaki mesafenin standartlara %100'e yakın bir oranda uyması beklenmektedir. Bu sebeple duraklar arasındaki mesafeden kaynaklı olarak çalışma alanının yürünebilirliği zayıftır.

Cadde üzerinden geçen toplu taşıma güzergahları incelendiğinde ise; toplu taşıma güzergahları boyunca genel olarak toplu taşıma duraklarının bulunduğu görülmektedir. Ancak toplu taşıma aracı geçmesine rağmen toplu taşıma durağının bulunmadığı iki nokta vardır. Bunlardan biri caddenin batı kısmında F.S.M. Bulvarı yönünde, diğeri ise caddenin doğusunda Adalet Sarayı ile Çifte Minareli Medresesi arasındadır (Şekil 92). Yürünebilir bir mesafede olmamanın yanı sıra toplu taşıma araçları geçmesine rağmen durak noktasının bulunmaması caddenin yürünebilirliği için büyük bir eksidir. Cumhuriyet Caddesi üzerinde bulunan meydanlara genel olarak toplu taşıma durakları yakındır ve meydana çıkıp çıkmaz duraklar yürünebilir mesafelerdedir.

Örneklem alanı ve çevresinde tek tip ulaşım biçimine olanak sağlayacak altyapı mevcuttur. Toplu taşıma ile ulaşım sadece minibüs veya otobüs ile yapılmaktadır. Cadde ve

evresinde herhangi bir bisiklet yolu veya hafif raylı sistem bulunmamaktadır. Bu sebeple farklı ulaşım modları bulunmadığından birbirlerine de entegre olamamaktadır.

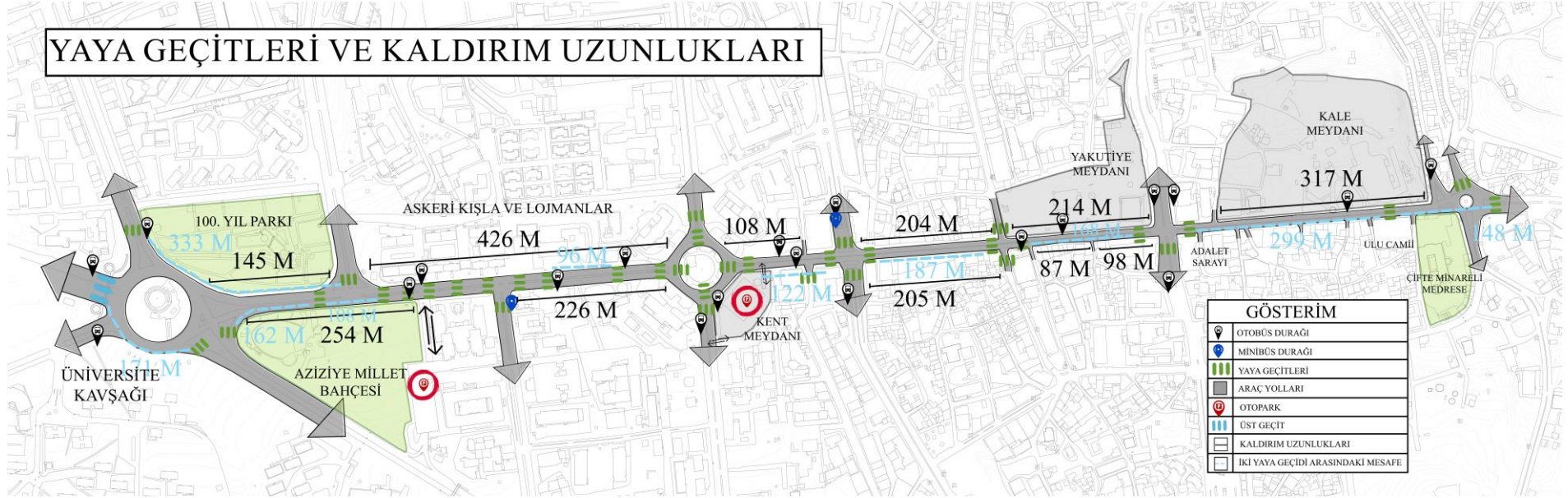


**Şekil 92.** Cadde üzerindeki toplu taşıma duraklarının ve duraklar arası mesafenin haritası

## **Cadde üzerindeki kaldırım uzunlukları ve yaya geçitleri**

İdeal yaya geçitleri 60-90 metrede bir olması gerekmektedir (Ewing & Clemente, 2013). Bu kapsamda cadde üzerindeki yaya geçitleri ve geçitler arasındaki mesafeler incelenmiştir. Cadde üzerinde 21 adet yaya geçidi vardır ve aralarındaki mesafe genel olarak 90 metrenin üzerindedir. Yaya geçitlerinin E.B.B.'nin çevresinde yoğunlaştığı ve iki yaya geçidi arasındaki mesafenin 20 ile 45 metre arasında değiştiği görülmüştür. Cadde üzerinde bulunan iki yaya geçidi arasındaki en uzun mesafe caddenin batısında bulunan 100. Yıl Pakının çevresinde ve 333 metredir. Bir sonraki en uzun mesafe ise caddenin doğusunda Adalet Sarayı ve Ulu Camii arasında ve 299 metredir. Cadde üzerinde alt geçit ve üst geçit bulunmamaktadır. Üniversite kavşağında bir adet üst geçit bulunmaktadır. Bunun sebebi Erzurum-Erzincan yolunun çevre yolu niteliği taşıması ve 6 şeritli ve 35 metre genişliğinde olmasıyla ilgilidir. Bu yol yayalar için güvenlik problemi oluşturduğu için üst geçide ihtiyaç duyulmuştur. Ancak bu üst geçit tasarımından dolayı kıvrımlıdır ve yayaları yorduğu için yapılan gözlemler doğrultusunda yayalar tarafından fazla kullanılmadığı görülmüştür.

Kaldırım uzunlukları incelendiğinde ise, cadde boyunca kaldırım uzunluklarının geçirgenlik ile ilgili olduğu ve geçirgenliği zayıf olan hatlar üzerinde en uzun yaya kaldırımlarının bulunduğu tespit edilmiştir. En uzun kaldırımların genel olarak parklar ve meydanlar boyunca olduğu görülmektedir (Şekil 93). Cadde üzerinde kesintiye uğramayan en uzun kaldırım caddenin batısında bulunan Askeri Kışla ve Lojmanların olduğu alandadır ve 426 metredir. Caddenin doğusundan batısına doğru gidildikçe kaldırım uzunluklarının azaldığı ve bu sebeple alanın bağlantılılığının arttığı görülmektedir.



Şekil 93. Cadde üzerindeki kaldırım uzunlukları ve yaya geçitleri haritası

## Bölüm sonu değerlendirme

Bu bölümde Cumhuriyet Caddesi'nin yürünebilirliğini etkilemesi muhtemel olan temel fiziksel özellikleri incelenmiştir. Cadde üzerinde blokların ve adaların cephe genişlikleri caddenin geçirgenliği ve yeni rotalar önermesi açısından önemlidir. Çünkü yeni rotalar ve geçirgenliği yüksek hatlar yayalara daha kolay ve hızlı hareket imkânı tanımakta ve yürümeye teşvik etmektedir. Yürümeye teşvik eden bir çevre ise yürünebilirliği yüksek bir alana dönüşmektedir. Yapılan literatür taramasına göre ideal cephe genişliği 90-120 metre arasında değişmelidir. Blok genişlikleri bu genişlik aralığına ulaştıktan sonra mutlaka farklı sistemler ile (örneğin pasajlar, alt-üst geçişler, yapı adası içinde geçişler vb.) yayaya geçiş alanı tanınmalıdır. Bu bağlamda cadde incelendiğinde özellikle caddenin batısında bu standardın üzerinde cephe genişliklerinin olduğu görülmüştür.

Yine yürünebilirlik için önemli ve cadde bağlantılarıyla ilgili olan; olumlu olarak etkileyen x kesişme biçimindeki sokak bağlantıları, yapı adası içinde yayaya ait olan geçişler caddenin doğusunda; olumsuz olarak etkileyen çıkmaz sokaklar ve otopark giriş-çıkışlarının caddesinin batısında bulunduğu yapılan analizler sonucunda tespit edilmiştir.

Kamusal mekânlarda toplu taşıma duraklarının standartlara uygun olması özel aracı olmayan kişilerin özellikle de yayaların alanın kullanılmasına olumlu etki etmektedir. Yolcu yoğunluğunun çok olduğu alanlarda iki durak arası mesafe en fazla 300 metre olmalıdır. Bu bağlamda cadde üzerindeki duraklar ve arasındaki mesafe incelendiğinde; toplu taşıma güzergahı geçmesine rağmen cadde üzerinde durak olmayan noktaların ve mevcutta bulunan duraklar arasındaki mesafenin 300 metreyi geçtiği alanların var olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca toplu taşıma sisteminde tek tip ulaşım biçiminin (otobüs, minibüs) olduğu; hafif raylı sistemlerin, bisiklet yollarının olmadığı yapılan analizler sonucunda ortaya çıkmıştır.

Yaya geçitlerinin istenen biçimi 60-90 metre arasında var olmasıdır. Bu bağlamda cadde incelendiğinde, iki yaya geçidi arasında 90 metreden fazla mesafenin bulunduğu alanlar vardır. Yaya akışı ve yürüyüş sürekliliği için kaldırım sürekliliği ve uzunluğu önemli bir kriterdir. Cumhuriyet Caddesinin batısında geçirgenlik zayıf olduğu için kaldırımlar araç yolları sürekli bir şekilde bölünmemekte ve yaya akışı güvenli bir şekilde sürdürülebilmektedir. Caddenin doğusunda geçirgenlik yüksek olduğu için kaldırımlar ara sokaklara doğru yönelen araç yolları ile kesilmektedir. Burada geçirgenlik ve kaldırım sürekliliği açısından bir tezat olduğu tespit edilmiştir. Ancak bu dengenin kurulması durumunda yürünebilirlik açısından başarılı alanların oluşacağı aşikardır.

Bu incelemeler sonucunda genel olarak caddenin fiziksel özelliklerinin yürünebilirlik açısından istenmeyen özelliklere sahip olduğu görülmüştür. Fiziksel çevre yürümek için temel bir bileşendir. Çünkü yürüme eyleminin gerçekleştirmek için Alfozo'nun (2005) "Yürüme ihtiyaçları Hiyerarşisinde" bahsettiği gibi yürümek için ilk olarak uygun bir ortamın olması gerekmektedir. Bu temel hizmet sunulmazsa yürüme eylemi istenen biçimde gerçekleşmemekte ve bu durumda hem araç bağımlı kentler hem de insanlardan yoksun kamusal mekânlar ortaya çıkmaktadır. Bu da kent ve kentli için sonu gelmez problemler silsilesine sebep olmaktadır.

## Cumhuriyet Caddesi Yaya Sayımları

Cumhuriyet Caddesi üzerinde 5 ayrı kavşakta 23 farklı noktada sayımlar yapılmıştır (Şekil 94). Hafta içi bir gün 17 Mayıs Salı günü, hafta sonu bir gün 21 Mayıs Cumartesi günü olmak üzere toplamda iki gün sayım yapılmıştır.



Şekil 94. Cumhuriyet Caddesi üzerinde sayım yapılan noktalar

Cumhuriyet Caddesi üzerinde 5 ayrı kavşakta 23 farklı noktada sayımlar yapılmıştır (Şekil 94). Hafta içi bir gün 17 Mayıs Salı günü, hafta sonu bir gün 21 Mayıs Cumartesi günü olmak üzere toplamda iki gün sayım yapılmıştır. Sayımlar günde 3 kez olmak üzere sabah (09:00-10:00), öğle (12:00-13:00) ve akşam (17:00-18:00) vakitlerinde yapılmıştır. İki günde de hava açık ve güneşli ve hava sıcaklığı ortalama 17 derecedir (Şekil 95).



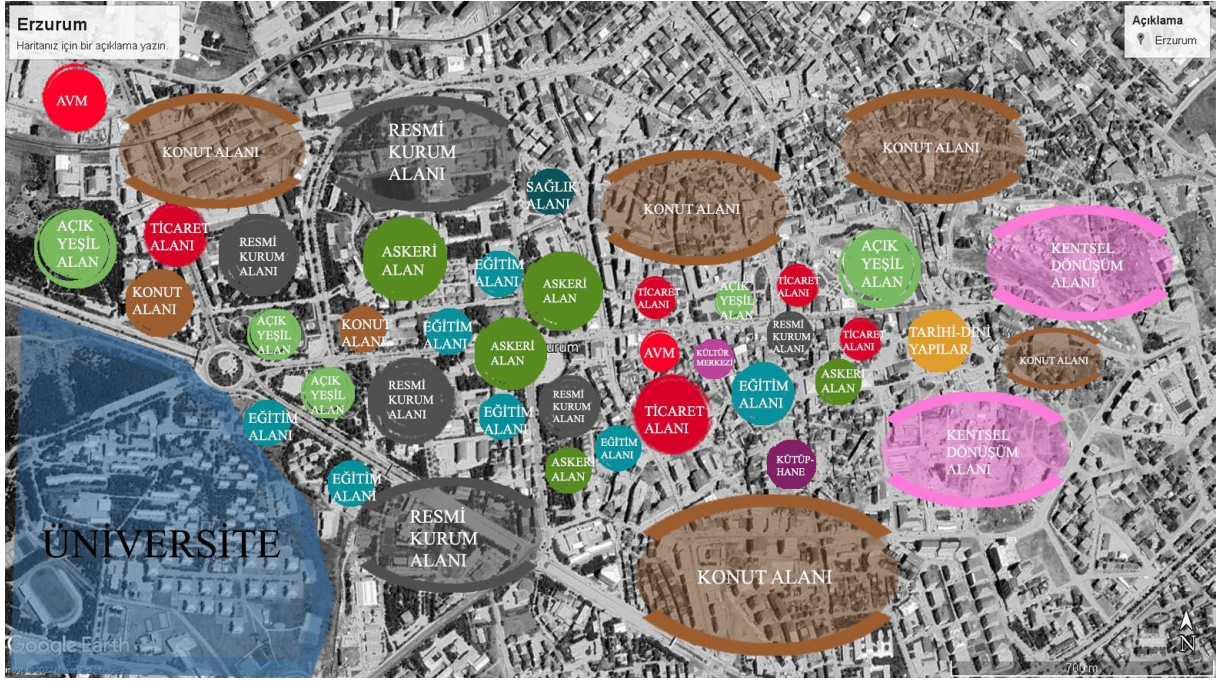
Şekil 95. Sayım yapılan haftanın hava durumu verileri

Yapılan yaya sayımları ArcGIS 10.8 programında haritalandırılmıştır. Program sayımları, doğal kırılmalara göre “çok yoğun”, “yoğun”, “normal”, “seyrek” ve “çok seyrek” olmak üzere 5 gruba ayırmıştır. Çok yoğun dan çok seyreğe doğru giderken Kırmızıdan koyu yeşil rengine doğru giden bir renk skalası belirlenmiştir. Aşağıda sayım yapılan kavşaklar ve bağlantı noktalarının isimleri verilmiş ve sayım verileri haritalar üzerinden detaylı olarak açıklanmıştır.

**Tablo 9.** Cumhuriyet Caddesi Üzerinde Sayım Yapılan Noktalar

<b>Kavşak 1</b>	24. Terminal Caddesi
	25. Erzurum- Erzincan Yolu
	26. Üniversite Caddesi
	27. Fatih Sultan Mehmet Bulvarı
	28. Cemal Gürsel Caddesi
<b>Önemli Bağlantılar</b>	29. Orgeneral Selahattin Demircioğlu Caddesi
	30. Merkez Yönetim Caddesi
<b>Kavşak 2</b>	31. Hastaneler Caddesi
	32. Yenişehir Caddesi
	33. Cemal Gürsel Caddesi (Batı Yönü)
	34. Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)
<b>Kavşak 3</b>	35. Saray Bosna Caddesi
	36. Çaykara Caddesi
	37. Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)
	38. Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)
<b>Kavşak 4</b>	39. Ali Ravi Caddesi
	40. Menderes Caddesi
	41. Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)
	42. Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)
<b>Kavşak 5</b>	43. Yeni Kapı Caddesi
	44. Kars Kapı Caddesi
	45. Taş Mağazaları Caddesi
	46. Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)

Kentin araç-yaya trafiği açısından en önemli aksı olan Cumhuriyet Caddesi aynı zamanda birçok kentsel hizmeti birbirine bağlayan ağlar ile beslenmektedir. Bu sebeple Cumhuriyet Caddesi üzerinde sayım kavşak/noktalardan ve sayım verilerinden bahsetmeden önce bu kavşak ve bağlantıların kentin hangi fonksiyonlarını birleştirdiğini anlamak doğru olacaktır.



**Şekil 96.** Çalışma alanı ve yakın çevresinde bulunan kentsel fonksiyonlar

Çalışma alanı olan Cumhuriyet Caddesi ve yakın çevresi incelendiğinde, özellikle caddenin batısının kuzey ve güneyinde büyük kamu hizmet alanlarının olduğu görülmektedir. Resmi kurumlar, eğitim alanları ve askeri alanlar içerisinde konut dokusu ve ticaret alanları minimum düzeyde var olabilmektedir. Bu durumda bu bölge hafta sonları gün boyu ve hafta içi ise akşam saatlerinde kentsel canlılığın zayıf olduğunu alanlara dönüşmektedir. Çünkü kentsel canlılığın sağlanabilmesi için kamusal mekânlar konut dokusu ve perakende ticaret içerisinde yer almalıdır. Caddenin doğu kısmında ise daha çeşitli işlevlere denk gelebilmekteyiz. Ticaret alanları yoğun olmakla beraber, AVİM, konut alanları, eğitim alanları, kültür merkezi, tarihi-kültürel öneme sahip yapılar, açık yeşil alanlar ve kamu kurumlarının olduğu görülmektedir (Şekil 96). Bu bağlamda caddenin doğusunun batısına göre daha canlı, yaya hareketliliğinin daha yüksek olduğu ön görüşü yapılabilmektedir.

Caddenin bittiği ve başladığı noktadaki fonksiyonlar incelendiğinde; caddenin batısında üniversite kampüsü görülmektedir. Kampüs içerisinde fakültelerden oluşan eğitim birimleri, lojman, misafırhane ve yurtlardan oluşan konaklama alanları, spor kompleksi ve bolca açık yeşil alanların olduğu görülmektedir. Bir de kampüs içerisinde bisiklet yolunun var olduğu görülmektedir. Ancak bu bisiklet yolu üniversite sınırları içerisinde kalmakta, Cumhuriyet Caddesi'yle bağlantısı bulunmamaktadır. Üniversitenin kuzeyinde ticaret alanları, Avm, konut alanları ve açık yeşil alan niteliği taşıyan Botanik Bahçe'nin var olduğu görülmektedir. Yine bu alan da caddenin doğusunda olduğu gibi yayalar açısından daha hareketli bir alan niteliği kazanmaktadır. Caddenin bitişine yani doğusuna bakıldığında ise kentsel dönüşüm alanlarını olduğu görülmektedir. Burada eski konut alanları yıkılarak yeni bir

yerleşim alanı oluşturulmaya çalışılmaktadır. İlerleyen yıllarda bu alanda konut dokusunun artacağı düşünülürse, cadde üniveriste ve konut dokusu arasında bir bağlantı niteliği taşıyacaktır. Dolayısıyla bu alan için yaya hareketliliğinin artacağı yönünde de bir tahminde bulunulabilmektedir.

Yukarıda çalışma alanı ve çevresinin yaratacağı yaya hareketliliği ön görüşünden bahsedildikten sonra aşağıda sayım yapılan günlerde ve saatlerde elde edilen veriler sunulmuştur.

### Hafta içi yapılan sayımlar

Cumhuriyet Caddesi üzerinde 5 ayrı kavşakta 23 farklı noktada sayımlar yapılmıştır. Hafta içi 17 Mayıs Salı günü, günde 3 kez olmak üzere sabah (09:00-10.00), öğle (12:00-13:00) ve akşam (17:00-18:00) saatlerinde sayım yapılmıştır. Bu günde hava açık ve güneşli ve sıcaklık ortalama 17 derecedir.

### 17 mayıs salı günü – sabah sayımı (08:00-09:00)



Şekil 97. 17 mayıs salı günü sabah sayımı

17 Mayıs Salı Günü sabah sayımlarında toplam 23 noktadan; 4 nokta çok yoğun, 5 nokta yoğun, 6 nokta normal, 3 nokta seyrek ve 5 nokta çok seyrek yoğunlukta çıkmıştır. 4 çok yoğun noktanın iki tanesininin 2. kavşağı (Havuzbaşı Kavşağı) bağlanan Hastaneler Cd. (kuzey yönü)

ve Cemal Gürsel Cd. (batı yönü) olduğu görülmektedir. Diğer çok yoğun iki nokta ise 3. kavşağın doğu ve batı yönüdür. En seyrek noktalar ise Org. S.D. Cd., F.S.M. Blv., Menderes Cd., Taş M. Cd. ve Kars K. Cd. olarak çıkmıştır.

Caddenin batı kısmında 1. kavşakta (Üniversite Kavşağı) en yoğun yaya akışının Terminal Cd. yönünde olduğu görülmektedir. Bunun sebebinin caddenin çevresinde bulunan konut alanlarıdır. Çünkü gündüz saatlerinde evden işe veya okula gitmek için çıkan insanlar yaya hareketliliği oluşturmaktadır. Caddenin batısında bulunan kamu kurumlarının olduğu bölgenin ve Merkez Y. Cd.'nin yoğun yaya akışına sahip olduğu görülmektedir. Bu yoğunluğun sebebi kamu kurumlarında çalışan insanların varlığıdır. Caddenin doğu yönünde ise yayaların Kars Kapı Cd. yönünden ve Havuzbaşı kavşağı yönünden caddenin iç kısmına doğru yoğunlaştığı görülmektedir. Yine burada da yaya akışının iş alanlarına ve eğitim alanlarına doğru olduğu anlaşılmaktadır.

Yayaların yönelimi alanın kuzey ve güney yönlerinden Cumhuriyet Caddesine doğrudur. Caddenin kendi içerisinde ise doğu ve batı yönlerinden caddenin orta kısımlarına doğrudur. Sayım sabah saatlerinde yapıldığı için yayaların yöneldiği fonksiyonlar ise genel olarak iş yerleri ve eğitim alanlarıdır.

## 17 Mayıs salı günü – öğle sayımı (12:00-13:00)



Şekil 98. 17 Mayıs salı günü öğle sayımı

17 Mayıs Salı Günü öğle sayımlarında toplam 23 noktadan; 1 nokta çok yoğun, 4 nokta yoğun, 4 nokta normal, 8 nokta seyrek ve 6 nokta çok seyrek yoğunlukta çıkmıştır. 1 çok yoğun olan noktanın 3. kavşak üzerinde doğu yönü olduğu görülmektedir. Bu alanda AVM ve ticari birimler bulunmaktadır. Öğle mesai saatlerinde okuldan veya işten çıkan insanlar da bu alana yemek yemek için gelmektedir.

Cumhuriyet Caddesi'nin öğle saatlerinde doğu kısmının batı kısmına göre daha yoğun olduğu görülmektedir (Şekil 98). Caddenin 1. kavşak (üniversite kavşağı) noktasında Terminal Cd. ve Üniversite Cd.'nin normal olduğu görülmektedir. Buradan Terminal Cd. ve Üniversite Cd. arasında dengeli bir yaya akışı olduğu çıkarımı yapılmaktadır. Yapılan gözlemler sonucunda öğle arasında dersi biten öğrencilerin Terminal Cd.'nde bulunan ticari birimlere (kafelere) doğru yöneldiği görülmüştür.

Caddenin doğu kısmında yoğunluk 5. kavşakta seyrek ve çok seyrek durumdadır. Yayaların yine sabah sayımlarında olduğu gibi doğu batı hattında yoğunlaştığı görülmektedir. Yayaların yoğunlaştığı 2 ve 3. kavşakların çevresinde ticari birimler ve kamu kurumları bulunmaktadır. Bu alanda bulunan yaya hareketliliğinin öğle mesaisi ile ilgisinin bulunduğu görülmektedir.

## 17 Mayıs salı günü – akşam sayımı (17:00-18:00)



Şekil 99. 17 Mayıs salı günü akşam sayımı

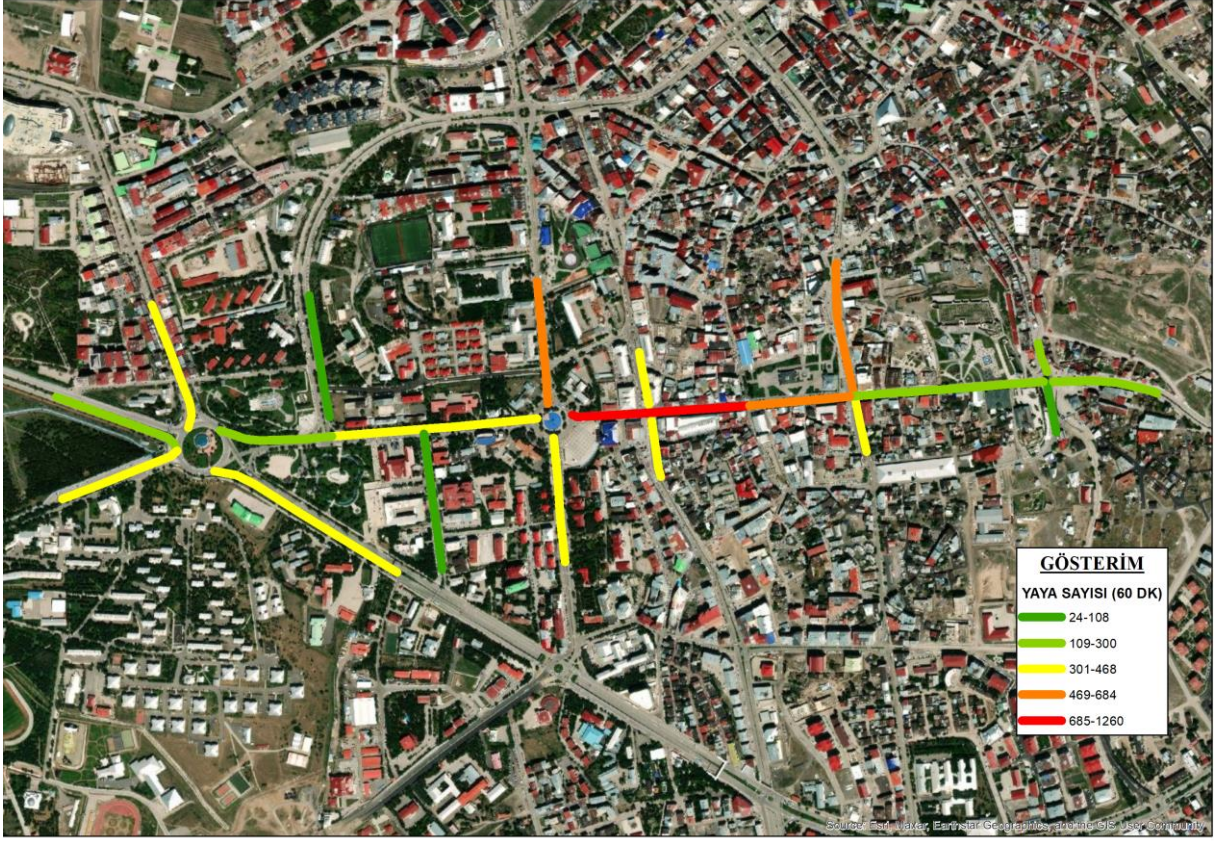
17 Mayıs Salı Günü akşam sayımlarında toplam 23 noktadan; 2 nokta çok yoğun, 11 nokta yoğun, 2 nokta normal, 4 nokta seyrek ve 3 nokta çok seyrek yoğunlukta çıkmıştır. Çok yoğun olan iki nokta 3. kavşak üzerinde doğu ve batı yönündedir. Çok seyrek yaya sayısının F.S.M. Blv., Org. S.D. Cd. ve Merkezi Yönetim Cd.'nde olduğu görülmektedir. Kamu kurumlarının yoğunlaştığı bu alanlarda akşam saatlerinde yaya sayısının ve canlılığın az olduğu görülmektedir.

Caddenin genelinde yoğun yaya sayısı vardır ve bu sayının özellikle caddenin doğusunda homojen dağıldığı görülmektedir. Akşam saatlerinde yayaların sadece caddenin doğu batı hattına değil aynı zamanda kuzey ve güney hatlarına da yöneldiği görülmektedir. Caddenin kuzey ve güneyinde konut dokusunun arttığı bilinmektedir. Bu durumda akşam iş çıkışı ve okul dönüşünde yayaların konut bölgelerine yöneldiği görülmektedir.

### **Hafta sonu yapılan sayımlar**

Cumhuriyet Caddesi üzerinde 5 ayrı kavşakta 23 farklı noktada sayımlar yapılmıştır. Hafta sonu 21 Mayıs Cumartesi günü, günde 3 kez olmak üzere sabah (09:00-10.00), öğle (12:00-13:00) ve akşam (17:00-18:00) saatlerinde sayım yapılmıştır. Bu günde hava açık ve güneşli ve sıcaklık ortalama 17 derecedir.

*21 Mayıs cumartesi günü – sabah sayımı (08:00-09:00)*

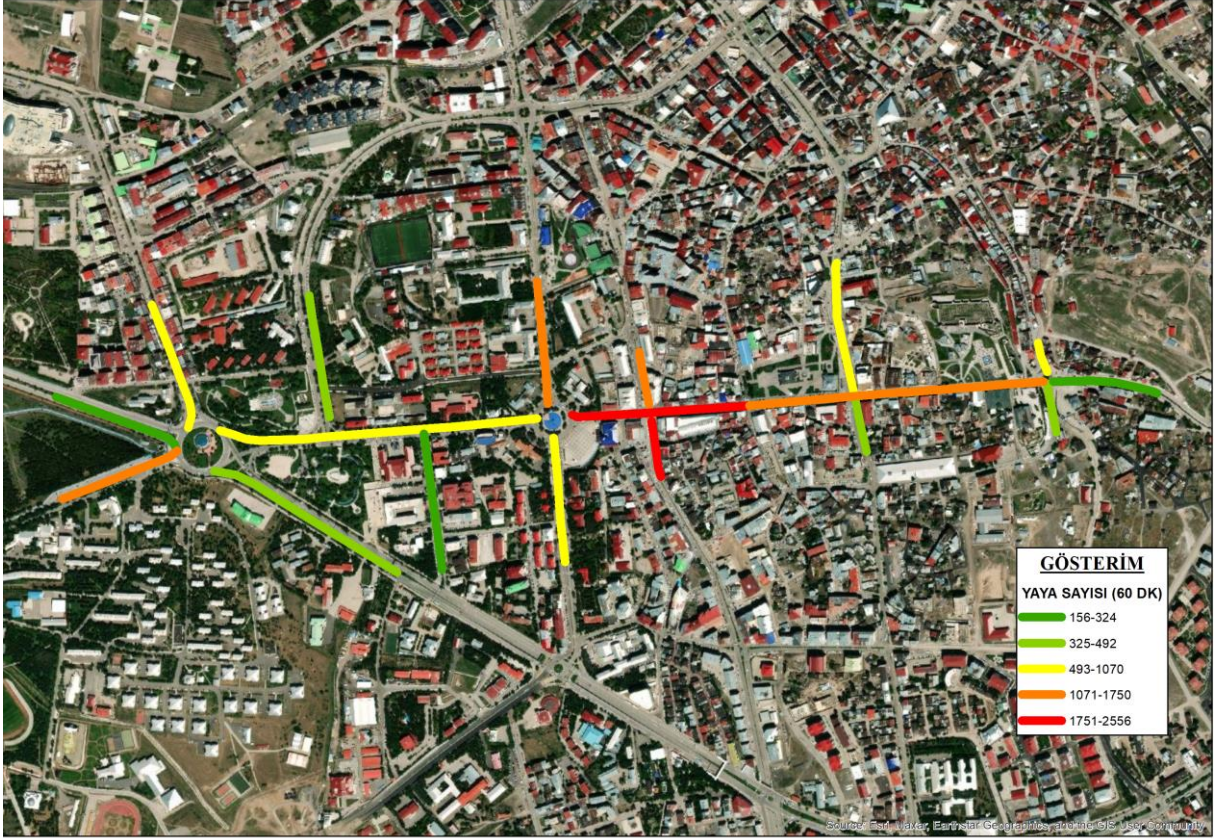


**Şekil 100.** 21 Mayıs cumartesi günü sabah sayımı

21 Mayıs Cumartesi Günü sabah sayımlarında toplam 23 noktadan; 3 nokta çok yoğun, 3 nokta yoğun, 8 nokta normal, 6 nokta seyrek ve 3 nokta çok seyrek yoğunlukta çıkmıştır. Çok yoğun 3 nokta 2. kavşağın doğu yönü ve 3. kavşağın doğu ve batı yönüdür.

Caddenin genelinde yaya yoğunluğunun az olduğu görülmektedir. Hafta sonu dolayısıyla kamu kurumlarının yer aldığı caddenin batı kısmında yaya sayısı sabah saatlerinde caddenin doğu kısmına göre azdır. Caddenin doğusunda ise Hastaneler Cd. ve Mendere Cd.'nde yaya yoğunluğunun fazla olduğu ve Cumhuriyet Caddesine doğru yaya akışının olduğu görülmektedir. Bu hat üzerinde yoğunlaşan yayanın kuzey ve güney yönlere dağıldığı, doğu ve batı yönlerinde süreklilik göstermediği görülmektedir. Kuzey ve güney yönlerine bakıldığında konut, ticaret ve eğitim alanlarının yoğunlaştığı görülmektedir. Hafta sonu sabah saatlerinde birinci hareket biçimi olarak konut ve ticaret alanları arasında; ikinci olarak konut ve eğitim alanları arasında bir hareketliliğin olduğu tespit edilmiştir. Hafta içi yaya hareketleri ile benzer durum söz konusudur. Tek fark hafta içi çalışmak üzere kamu kurumlarına doğru yönelen yayaların hafta sonunda olmadığıdır.

*21 Mayıs cumartesi günü – öğle sayımı (12:00-13:00)*



**Şekil 101.** 21 Mayıs cumartesi günü öğle sayımı

21 Mayıs Cumartesi Günü öğle sayımlarında toplam 23 noktadan; 4 nokta çok yoğun, 6 nokta yoğun, 6 nokta normal, 4 nokta seyrek ve 3 nokta çok seyrek yoğunlukta çıkmıştır. Çok yoğun 4 nokta 2. kavşağın doğu yönü ve 3. kavşağın doğu, batı ve güney yönüdür.

Caddenin genel olarak doğu kısmında yaya yoğunluğu daha fazladır. Havuzbaşı kavşağından başlayıp kale kavşağına kadar yaya yoğunluğu devam etmektedir. Caddenin batı kısmında sadece Üniversite Cd.'nin yoğun olduğu görülmektedir. Bu yoğun yaya akışı Cumhuriye Cd. ve Terminal Cd. doğru yönelmektedir. Caddenin doğu kısmındaki yoğun yaya akışının ise Hastaneler Cd., Çaykara Cd. ve Kale Kavşağı yönünden gelip caddenin güneyine yani Saray B. Cd. ve 3. kavşak çevresinde toplandığı görülmektedir. Saray B. Cd. ve çevresinde genel olarak dersane, dil kursları gibi eğitim birimleri bulunmaktadır. Yaya akışının bu birimlere doğru olduğu tespit edilmiştir.

## 21 Mayıs cumartesi günü – akşam sayımı (17:00-18:00)



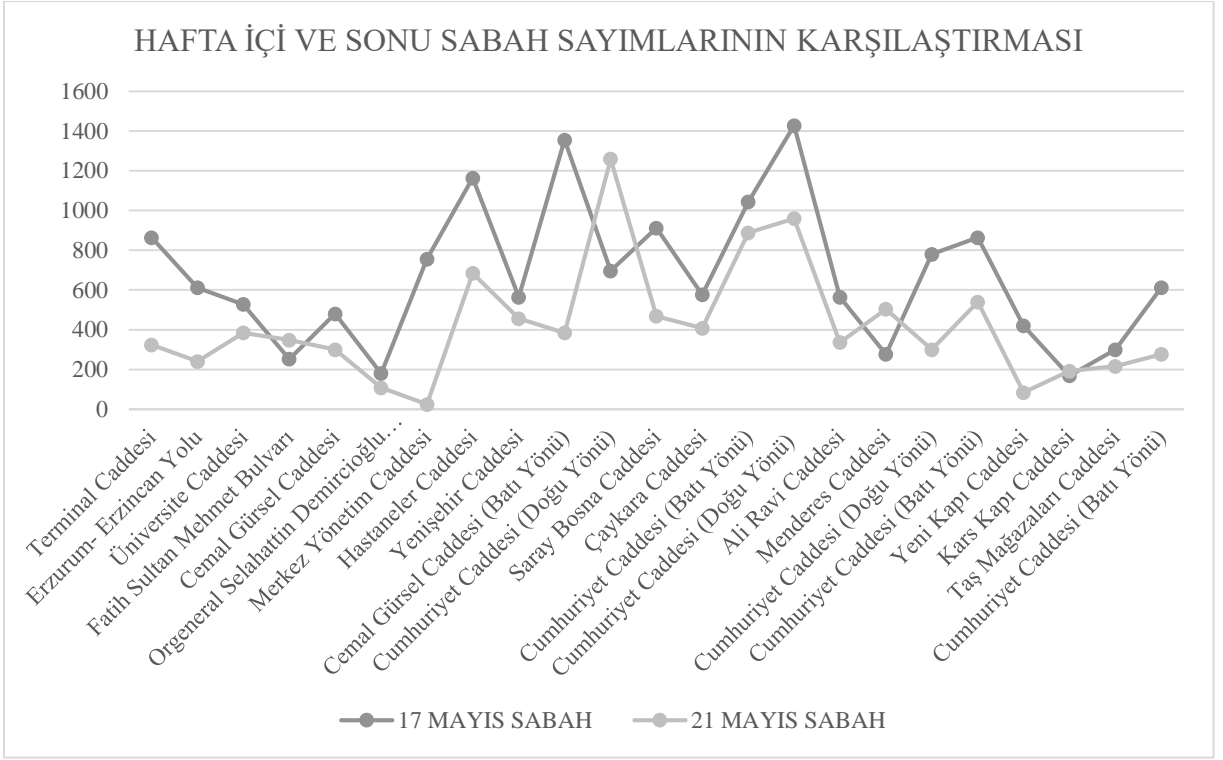
**Şekil 102.** 21 Mayıs cumartesi günü akşam sayımı

21 Mayıs Cumartesi Günü akşam sayımlarında toplam 23 noktadan; 1 nokta çok yoğun, nokta yoğun, 4 nokta normal, 7 nokta seyrek ve 6 nokta çok seyrek yoğunlukta çıkmıştır. Çok yoğun olan nokta 3. kavşağın doğu yönüdür.

Caddenin batısında yine sadece Üniversite Cd.'nin yoğun olduğu görülmektedir. Bu yoğun yaya akışı Terminal Cd.'ne doğru yönelmektedir. Caddenin doğu kısmındaki yoğun yaya akışının ise Hastaneler Cd.'nden başlayıp 4. kavşağa kadar devam etmektedir. 4. kavşaktan sonra yaya akışının kuzey ve güney yönlerine doğru seyrekleştiği, caddenini

### **Hafta içi ve hafta sonu sayımlarının karşılaştırılması**

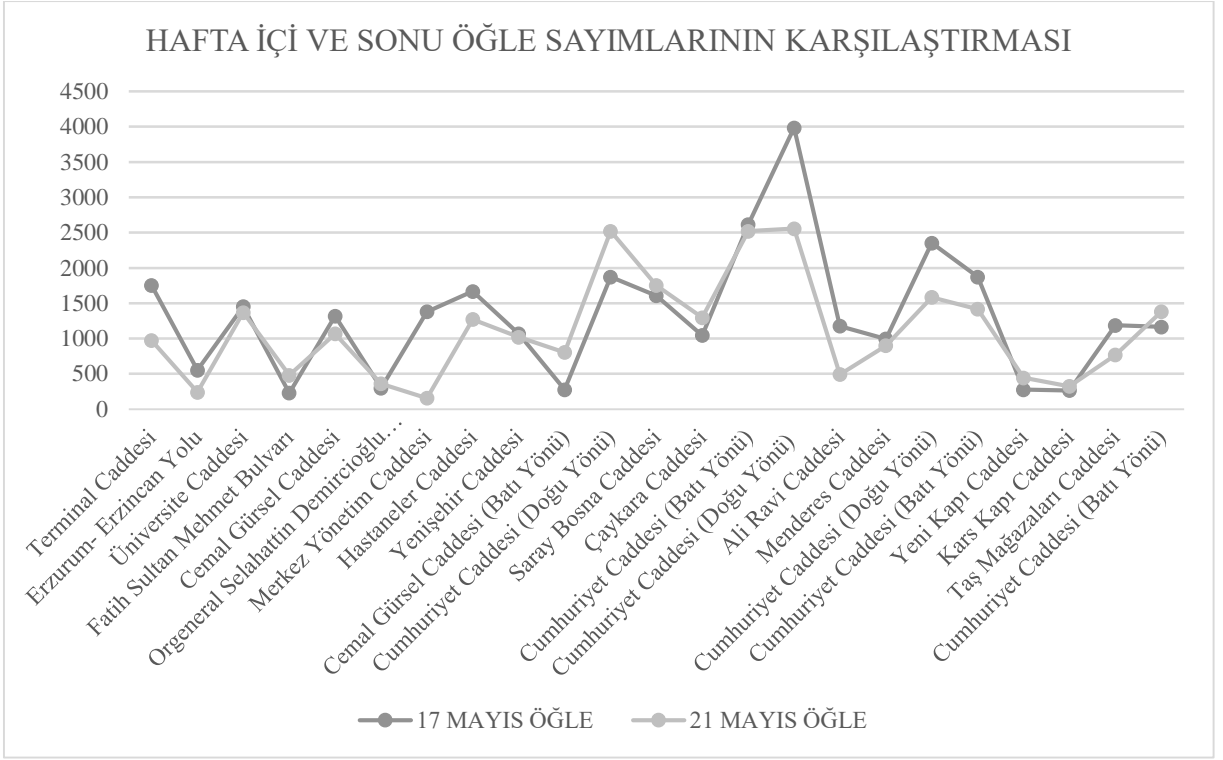
Bölüm sonu değerlendirmesinden önce hafta içi ve sonu yapılan sabah, öğle ve akşam saati sayımları kendi arasında karşılaştırılmıştır.



**Şekil 103.** Cumhuriyet Caddesi hafta içi ve hafta sonu sabah sayımlarının karşılaştırılması

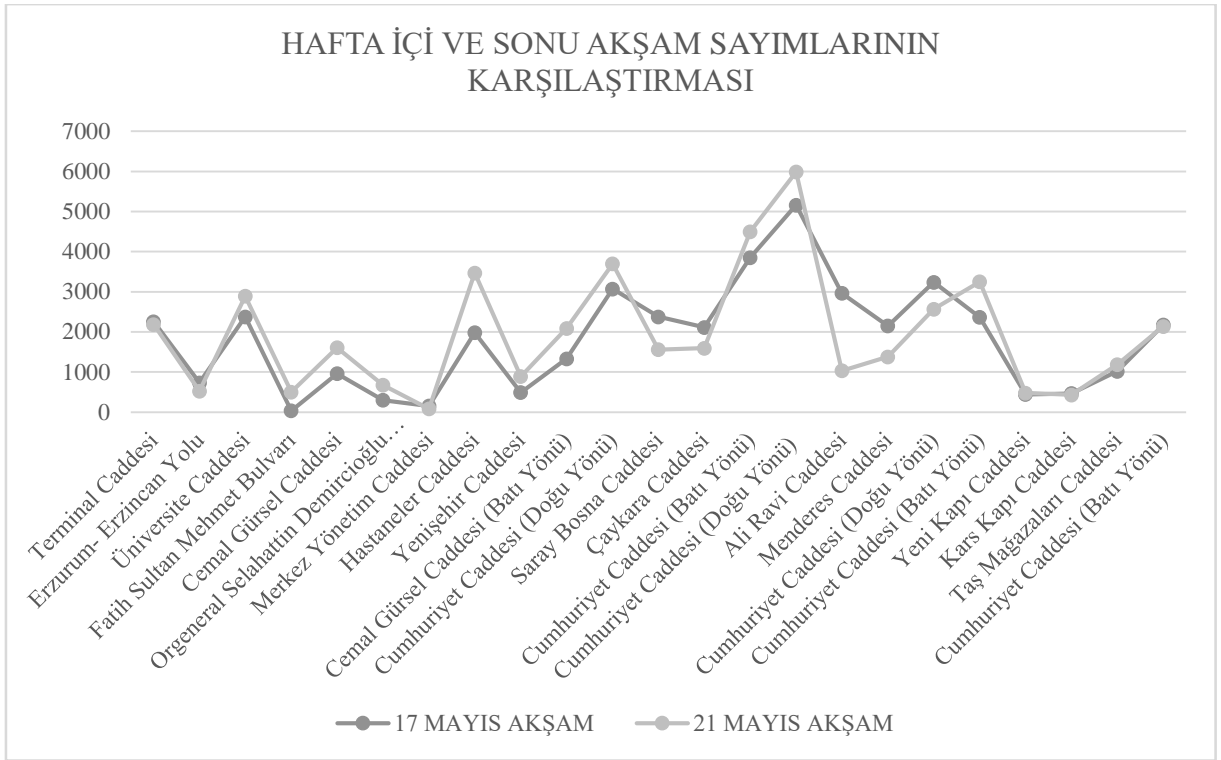
Hafta içi ve hafta sonu sabah sayımları karşılaştırıldığında; sabah saatlerinde genel olarak hafta içi kullanıcı sayısının daha fazla olduğu görülmektedir. Buradan sabah saatlerinde caddenin iş ve eğitim amaçlı kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bu normal bir sonuçtur. Çünkü cadde üzerinde hem iş alanları hem de eğitim alanları bulunmaktadır. Özellikle cadde üzerinde bulunan kamu kurumları, kullanıcı sayısının hafta içinde daha yüksek çıkmasına yol açmıştır. Buradan günün erken saatlerinde rekreatif amaçlı kullanıma uygun işlevlerin zorunlu kullanıma uygun işlevlerden daha az tercih edildiği ya da daha az bulunduğu sonucuna varılmaktadır.

Cadde üzerinde yapılan sabah, öğle ve akşam sayımlarından öğle ve akşam sayım sonuçları birbirine yakın çıkarken; sabah hafta içi ve sonu sayımları arasında büyük bir fark olduğu gözlenmiştir. Hafta içi ve sonu kullanıcı sayısındaki bu değişimin sebebi caddenin barındırdığı işlevler ve dolayısıyla bu işlevleri kullanan kullanıcı profiliyle ilgilidir. Çalışma, konut ve eğitim alanlarının yoğunlaştığı yerlerde hafta içi kullanıcı sayısı daha yüksek çıkmıştır. Buradan anlaşılıyor ki Cumhuriyet Caddesi çoğunlukla zorunlu olarak kullanılan işlevlere sahiptir. Arazi kullanımında da benzer sonuca varılmıştır (bkz., sayfa 183).



**Şekil 104.** Cumhuriyet Caddesi hafta içi ve hafta sonu öğle sayımlarının karşılaştırılması

Hafta içi ve hafta sonu öğle sayımları karşılaştırıldığında; öğle saatlerinde hafta içi ve hafta sonu kullanıcı sayısının genel olarak benzer sonuçlar gösterdiği tespit edilmiştir. Hafta içi alanı kullanan kullanıcı profili genel olarak öğle mesai saatlerinde çalıştıkları iş yerinden yemek yemek amacıyla çıkan kişilerken; hafta sonu boş vaktini doldurmak amacıyla caddeyi ziyaret eden kişilerdir. Hafta içi ve sonu kullanıcı profili değişse bile kullanıcı sayısı benzerdir. Hafta içi ve sonu sayımlarında kullanıcı sayısı arasındaki fark, caddenin bir noktasında yüksek çıkmıştır. Bu noktada AVM bulunmaktadır. Buradan hafta içi çalışan kişilerin yemek yemek için genel olarak AVM'ye doğru yöneldiği ortaya çıkmıştır.



**Şekil 105.** Cumhuriyet Caddesi hafta içi ve hafta sonu akşam sayımlarının karşılaştırılması

Hafta içi ve hafta sonu akşam sayımları karşılaştırıldığında; akşam saatlerinde hafta sonu kullanıcı sayısının hafta içi kullanıcı sayısına göre daha fazla olduğu görülmüştür. Bunun sebebi hafta içi caddeyi kullanan kişiler genel olarak iş yerlerinden ve eğitim gördükleri kurumdan çıkıp günün vermiş olduğu yorgunluk ile direkt olarak evine geçen kişilerdir. Bu sebeple caddeyi ulaşım amaçlı kullanmakta ve pek fazla vakit geçirmemektedirler. Ama hafta sonu caddeyi kullanan kişiler boş vakitlerini değerlendirmek için caddeye gelmekte ve burada vakit geçirmektedirler. Yine öğle saatlerinde olduğu gibi akşam saatlerinde de caddeyi kullanan kullanıcı profili hafta içi ve sonu değişim göstermektedir.

### **Bölüm sonu değerlendirme**

Yapılan sayım çalışması sonucunda, Cumhuriyet Caddesi üzerinde ve çevresinde bulunan işlevler ve kentsel hizmetler dolayısıyla caddedeki yaya hareketliliğinin farklı gün ve saatlerde değişim gösterdiği tespit edilmiştir. Caddenin batı kısmında bulunan kamu kurumları ve eğitim birimleri, bu alanın hafta sonu yaya yoğunluğunun azalmasına; hafta içi ise gündüz ve akşam saatlerinde yaya yoğunluğunun artmasına sebep olmaktadır. Bundan dolayı caddenin bu kısmında yaya akışında ve hareketliliğinde dengeli bir dağılım görülmemektedir. Caddenin bu kısmını kullanan kullanıcı profili de işlevlerin niteliğinden dolayı sınırlıdır. Genel olarak kamu kurumlarında çalışan ve bu kurumlardan hizmet almak isteyen kişiler ile eğitim birimlerinde çalışan ve öğrenci olan kişiler bu alanın kullanıcı profilini oluşturmaktadır. Bu kullanıcılar bu alanı ya çalışmak ya da eğitim almak amacıyla hafta içi her gün düzenli olarak

kullanılmaktadır. Ancak bu ziyaretler tercihe bağlı değil zorunlu olarak gerçekleşmekte ve kullanıcılar bu alanda temel ihtiyaçlarını gidermek dışında herhangi bir sosyal aktivite gerçekleştirememektedir.

Caddenin doğusu batısına nispeten yüksek katlı yapıların kümelenmesi, açık yeşil alanların bulunması, işlevsel çeşitlilik barındırması, konut dokusuna yakın olması ve ticari aktivitelere olanak sağlaması yönüyle yaya hareketliliği açısından daha canlıdır. Zaten yapılan sayımlar da bu sonucu vermiştir. Özellikle öğle saatlerinde caddenin doğusunda yaya hareketliliğinin yüksek olduğu görülmüştür. Çünkü öğle saatlerinde yapılan ziyaretler zorunlu olmaktan çıkıp tercihe bağlı olmaktadır. Cadde üzerinde her sayımda en yüksek yaya yoğunluğunun olduğu 3. kavşak ve özellikle bu kavşağın doğu yönü yaya hareketliliğinin en çok olduğu bölgedir. Bu da alanın ticari ve sosyal aktivite açısından aktif kullanıldığını göstermektedir. Burada bulunan işlevlere bakıldığında Palerium AVM, ticaret alanları ve İbrahim Erkal Kültür Merkezi'nin bulunduğu görülmektedir. Bu alan hem çalışmak hem alışveriş yapmak hem de sosyokültürel etkinliklerde bulunmak amaçlarıyla ziyaret edilebilmektedir. Sadece çalışan ya da sakinler dışında ziyaretçiler de bu alanı kullanabilmektedir. Bu sayede caddenin bu kısmını kullanan kullanıcı profili çeşitlenmektedir. Buradan dolaylı olarak, işlevlerin sayı ve çeşitlilik yönünden artmasıyla kullanıcıları çeşitlenen kamusal mekânların yaya hareketliliğinin arttığı anlaşılmaktadır. Sonuç olarak, yapılan yaya sayımı analizine göre kullanıcı profili ve yaya sayısı alanda bulunan yapıların işlevleri, kat sayıları ve açık yeşil alanların varlığı gibi kamusal mekânın fiziksel ve işlevsel özellikleriyle doğrudan ilişkilidir.

Ayrıca kamusal mekânda bulunan işlevler ve yaya etkinlik alanlarının varlığı ve çeşitlenmesi kullanıcı profilini belirlemenin yanında mekânda geçirilen süreyi de etkilemektedir. Cumhuriyet Caddesi bu bağlamda incelendiğinde, yayaların cadde üzerinde vakit geçirmesine olanak sağlayan işlevlere sahip olmadığı görülmüştür. Özellikle işlevlerin belirli noktalarda merkezileşmiş olması caddenin tümünün kullanılmasını kısıtlamakta ve yaya hareketliliğinin belirli bölgelerde yoğunlaşmasına sebep olmaktadır. Çok kalabalık alanların karmaşa oluşturması ve kullanılmayan alanların ise güvensiz bir ortam oluşturması yürünebilirlik için istenmeyen bir durumdur. Bu sebeple cadde üzerinde yaya yoğunluğunun belirli bölgelerde artması belirli bölgelerde azalması, alanın tümünün eşit biçimde kullanılmaması açısından caddenin yürünebilirliğini olumsuz etkilemektedir.

### **Cumhuriyet Caddesi Anket Çalışması**

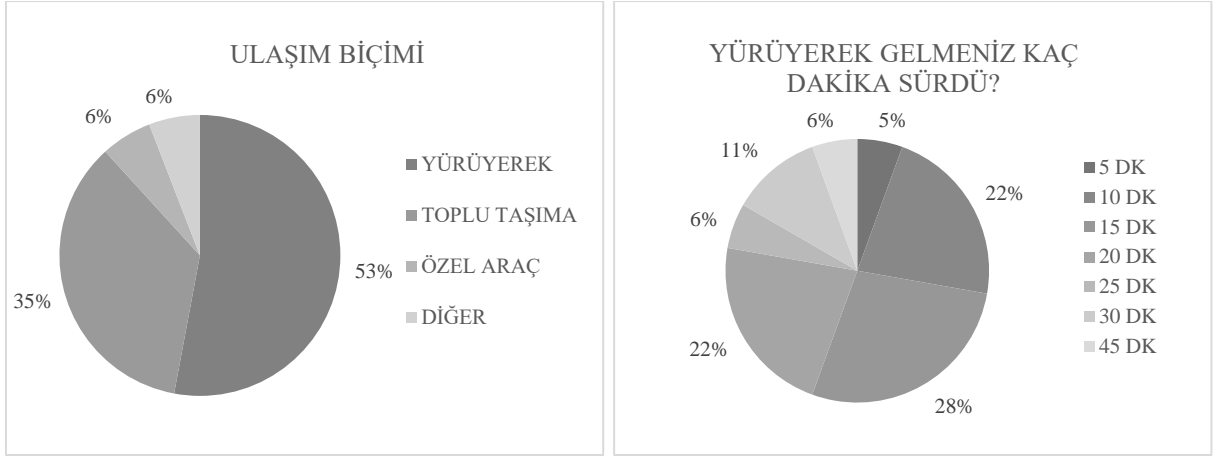
Cumhuriyet Caddesi için toplam 34 anket yapılmıştır. Ankete katılan katılımcıların %70'i kadın, %30'u ise erkektir. Anket çalışması sırasında insanlar caddeden hızlıca geçip

gittiği için ankete katılmayı reddetmişlerdir. Bu sebeple anketörler anket çalışmasını yürütmekte sıkıntı yaşamış ve anket sayısı 34 ile sınırlı kalmıştır. Anket çalışması ile elde edilen veriler her sorudan elde edilen verinin teması, konusu farklı olduğu için “ulaşım, mekân kullanımı ve algısal ve tasarım özellikleri” olmak üzere 3 ana başlık altında anlatılmıştır.

### *Ulaşım*

Ulaşım bir şehrin kentsel arazi planlaması, ekonomik kalkınma, ulaşım problemlerinin aşılması, kentsel hizmetlerin birbirine bağlanması vb. birçok konuda önemli yer tutan altyapı hizmetidir (Aydemir vd., 2018). Günümüzde kompakt ve karma kullanımlı kentler planlamak, ulaşımında maliyet ve zaman israfını önlemek ve yürünebilir çevreler oluşturmak için kent ulaşımında yaya öncelikli planlama yaklaşımı öne çıkmaktadır. Mikro ölçekte bakıldığında kentlinin kentsel hizmetlere ve kamusal mekânlara erişimde kullandığı yaya erişim ağlarının niteliği, bu ağların diğer ulaşım modları ile doğrudan bağlantısının olması gibi temel kriterler ulaşım planlamasında yürünebilir çevreler oluşturmak çerçevesinde tartışılması gereken öncelikli konulardır.

Bu bağlamda, çalışma alanı olan ve kamusal mekân niteliği taşıyan Cumhuriyet Caddesi'ne kullanıcıların ulaşım biçimi anlaşılmalı istenmiştir. İnsanlar caddeye hangi ulaşım biçimi ile gelmiş olursa olsun, belli bir yerden sonra (bu otopark alanı, bisiklet parkı veya dolmuş durağı olabilir) yürüyerek işlerini halletmek zorundadır. İşlerini hallettikten sonra ise gün sonunda varmak istedikleri konuma geri dönmek için yine bu ulaşım modlarını kullanacaktır. Bu sebeple kullanıcıların caddeye hangi ulaşım modu ile geldiği, bu ulaşım modlarının yaya erişim ağları ile bağlantılı olup olmadığı, caddeye ulaştıktan sonra gerçekleştirdiği yürüyüşünün kaç dakika sürdüğü bu çalışma için anlaşılması gereken temel konular olmuştur. Ayrıca ulaşım biçiminin anlaşılması ile kullanıcı profili (sakin, ziyaretçi ve çalışan) ve ikamet ettiği alan bilgisi hakkında yorumlar yapılabilmektedir.



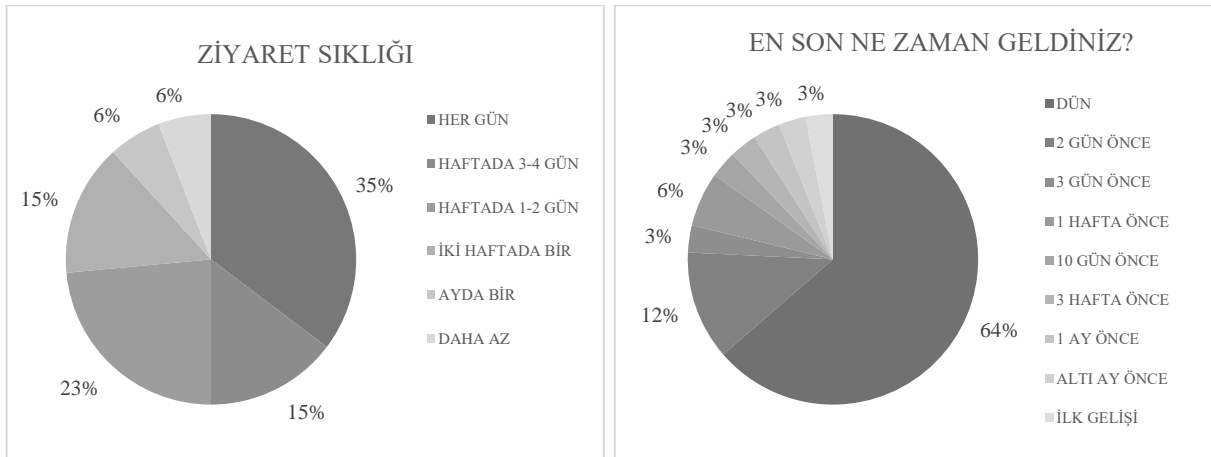
**Şekil 106.** Cumhuriyet Caddesi ulaşım biçimi

Yapılan anket sonucunda caddeye erişimin ağırlıklı yürüyerek (%53) ve toplu taşıma araçları ile (%35) sağlandığı tespit edilmiştir. Katılımcılar arasında bisiklet ile caddeye gelen bulunmadığı; ancak özel araç kullanımının da %6 ile sınırlı kaldığı görülmektedir. Yürüyerek gelenlerin %72'sinin 10-20 dakikalık yürüyüşler yapmış olması bölgenin ağırlıklı kullanıcısının yaklaşık 500 m ile 1 km arasında bir uzaklıktan caddeye geldiği sonucuna varabiliriz. Cadde üzerindeki ve yakın bölgesindeki kentsel işlevleri düşündüğümüzde bu durum cadde kullanıcılarının yaygın olarak bu bölgeye yakın bir alanda ikamet eden ya da yine bölgede çalışan kişiler olduğunu göstermektedir. Yani caddenin yaygın olarak kent merkezi ve yakın bölgesi tarafından kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca katılımcıların yarısından fazlasının caddeye yürüyerek gelmiş olması ve bu yürüyüşün %28'inin 20 dakika ve üzeri sürmesi insanların yürümeyi farklı ulaşım modlarına tercih ettiğini göstermektedir. Bunun sebebi, caddeye ulaşan yaya erişim ağlarının farklı ulaşım modları ile doğrudan bağlantısının olmaması ve insanların yürümeyi tercih etmesinin zorunlu bir durum olması olabilir.

### ***Mekân kullanımı***

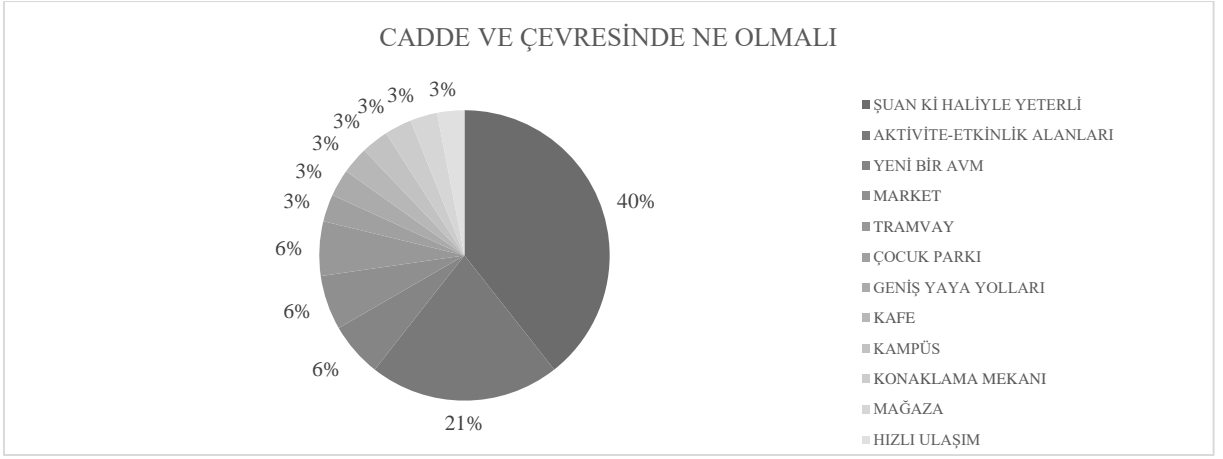
Kentsel mekânda ortaklaşa, ortak amaçlarla kullandığımız yerler kamusal mekân olarak tanımlanmaktadır (Erdönmez & Akı, 2005). Kamusal mekânın kullanıcıları kamusal mekânda yaya olarak var olabilmektedir. Bu sebeple kamusal mekânın yayaların ihtiyaçlarına yönelik hizmet ve donatı alanlarını barındırması ve yaya erişim ağının kaliteli olması gerekmektedir. Yaya erişim ağının kalitesini sokak mobilyaları, tabelalar, sokak aydınlatması, trafik işaretleri, çiçek saksıları ve ağaçlar gibi peyzaj öğelerinin konumları, yol döşeme niteliği, kaldırım genişliği gibi unsurlar etkilemektedir (Southworth, 2005). Kamusal mekânın hizmet, donatı ve etkinlik alanları ve işlevsel çeşitliliği ise yayaların mekânı kullanım amacını, sıklığını ve süresini etkilemektedir.

Kamusal mekânların gelişmiş bir yaya erişim ağına sahip olması ve bu ağ üzerinde yayaların ihtiyacını karşılayabilecek işlevleri, hizmetleri ve donatıları barındırması mekânın yürünebilir olmasını desteklemektedir. Kentsel kamusal mekânlar yürünebilir oldukça dinamik, renkli ve canlı hale gelmekte; toplumsal etkileşim ve uyum gerçekleşebilmektedir (Akkar Ercan & Belge, Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli, 2017). Bu bağlamda, kamusal mekân özelliği taşıyan Cumhuriyet Caddesi'nin kullanıcılarının mekânı kullanım özellikleri yaya sayım çalışmasının yanı sıra anket çalışması ile incelenmiştir. Bu bölümde mekânın kullanım amacı, sıklığı, süresi ve biçiminin anlaşılmasına dair tartışmalar yürütülmüştür.



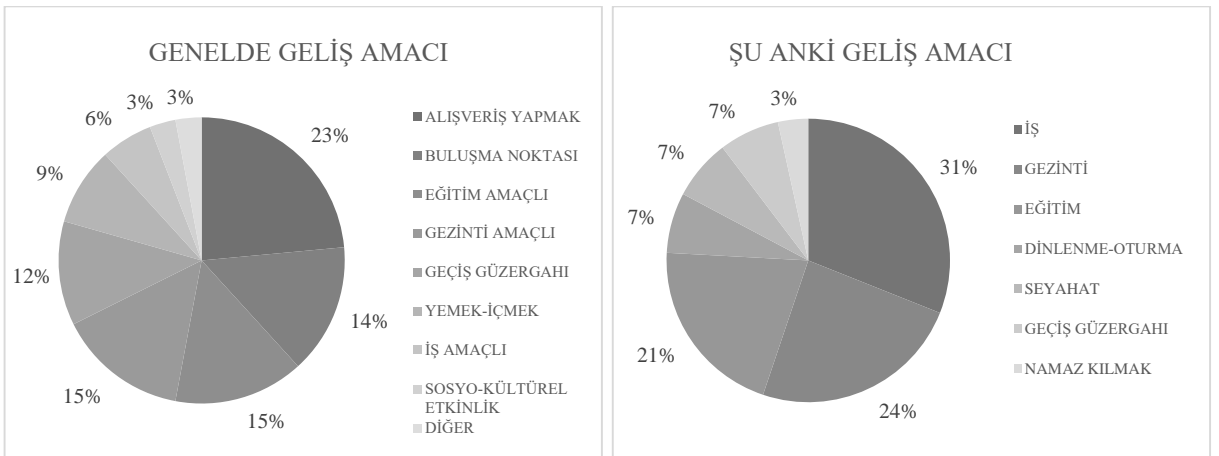
**Şekil 107.** Cumhuriyet Caddesi katılımcıların ziyaret sıklığı

Kullanıcıların caddeyi %35 oranında her gün ve %73 oranında haftada 1 kez mutlaka ziyaret ettiği anlaşılmıştır. Ayrıca katılımcıların %64'ünün bir önceki gün de caddeyi ziyaret ettiği görülmüştür. Buradan anlaşılıyor ki katılımcıların %35'inden daha fazlası caddeyi her gün ziyaret etmektedir. Yani Cumhuriyet Caddesi insanlar tarafından sık sık kullanılan bir kamusal mekândır ve dolayısıyla cadde insanların günlük ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir niteliğe sahiptir. Ayrıca caddenin sık sık kullanılması bölgenin kullanıcılarının yaygın olarak bu bölgeye yakın bir alanda ikamet eden ya da yine bölgede çalışan kişiler olduğunu sonucunu desteklemektedir.



**Şekil 108.** Cumhuriyet Caddesi katılımcıların talepleri

Kullanıcıların caddeyi kullanım sıklığı %35 oranından fazla çıkmıştır. Ancak caddeyi kullanım sıklığını artıracak ne olmalı sorusunun cevabı aranmıştır. Katılımcıların %40'ı caddeyi şu anki haliyle yeterli bulmuş; ancak kullanıcılardan bazıları genel olarak daha fazla aktivite ve etkinlik alanlarının ve market, tramvay ve yeni bir AVM olmasını talep etmiştir. Aslında kentli daha fazla ticari aktivite ve kolay erişime dair talepte bulunurken; kentsel mekâna dair talepler çok sınırlı kalmıştır. Örneğin kaldırım genişliğine, kaldırım kafelerinin ve bisiklet yolunun eksikliğine, kış mevsiminin yoğun yaşanmasına rağmen kış aylarında da kullanılacak kentsel açık kamusal mekânların gerekliliğine dair yorumlar yapılmamıştır. Buradan caddenin kullanıcılarının yaz ve kış ayları fark etmeksizin kapalı kamusal mekânları kullanmasına rağmen hala yeni kapalı kamusal mekânlar talep etmesi alışkanlıklarını terk etmediğini, sokak yaşamının varlığını kavrayamadığı ve kenti bu yönde deneyimlemediği yorumu rahatça yapılabilmektedir.

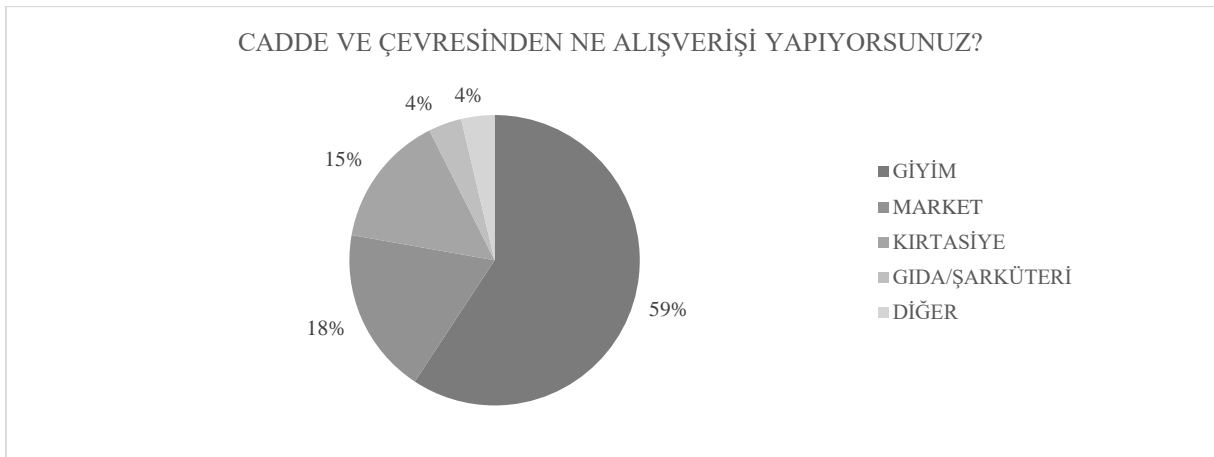


**Şekil 109.** Cumhuriyet Caddesi katılımcıların geliş amacı

Caddenin genel olarak, alışveriş yapmak (%23), buluşmak (%14), eğitim (%15), gezinti (%15) ve geçiş güzergahı üzerinde bulunması (%12) amacıyla kullanıldığı tespit edilmiştir. Anket yapıldığı esnada ise katılımcılar o an caddeyi çalışmak (%31), gezinti (%24) ve eğitim

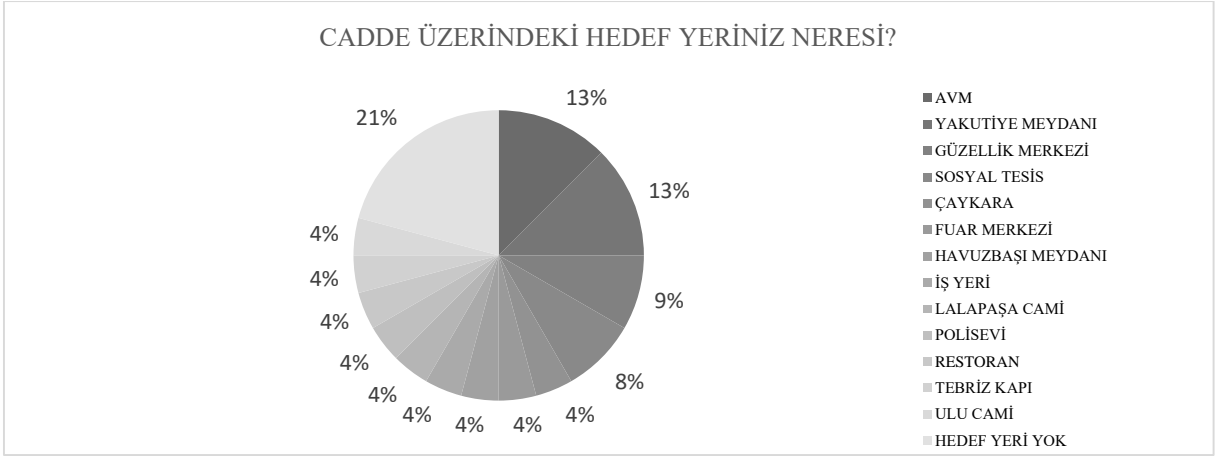
(%21) amaçlı kullandıklarını belirtmişlerdir. (Alışveriş yapmak, arkadaşlarla buluşmak ve gezinti yapmak tercihe bağlı ve sosyalleşmek amacıyla gelişen etkinlikler iken; caddenin eğitim ve geçiş güzergahı amaçlı olarak kullanılması zorunlu etkinliklerdir.) Buradan, caddenin kullanım amacının çeşitlendiği ve hem tercihe bağlı, sosyalleşmek hem de zorunlu ihtiyaçları (iş, eğitim gibi) karşılamak amacıyla kullanıldığını ortaya çıkarmıştır.

Caddenin kullanım amacı arazi kullanımına (zorunlu, tercihe bağlı ve sosyal etkinlik alanları) dair bilgi verirken; aynı zamanda kullanıcı profili hakkında da bilgi vermektedir. Örneğin, caddeye eğitim ve çalışmak için gelen kişilerin ziyaretçi ya da çalışan olduğu anlaşılırken; caddeyi geçiş güzergahı olarak kullanan kişilerin cadde üzerinde ve yakın çevresinde ikamet eden sakinler olduğu yorumu çıkarılabilmektedir. Yapılan yaya sayımı ve arazi kullanımı analizlerinde de caddenin ağırlıklı olarak zorunlu ihtiyaçların karşılandığı ama aynı zamanda tercihe bağlı ve sosyalleşmek amacıyla da kullanılan bir kamusal mekân olduğu tespit edilmişti. Buradan yapılan analizler arasında tutarlılık olduğu görülmektedir.



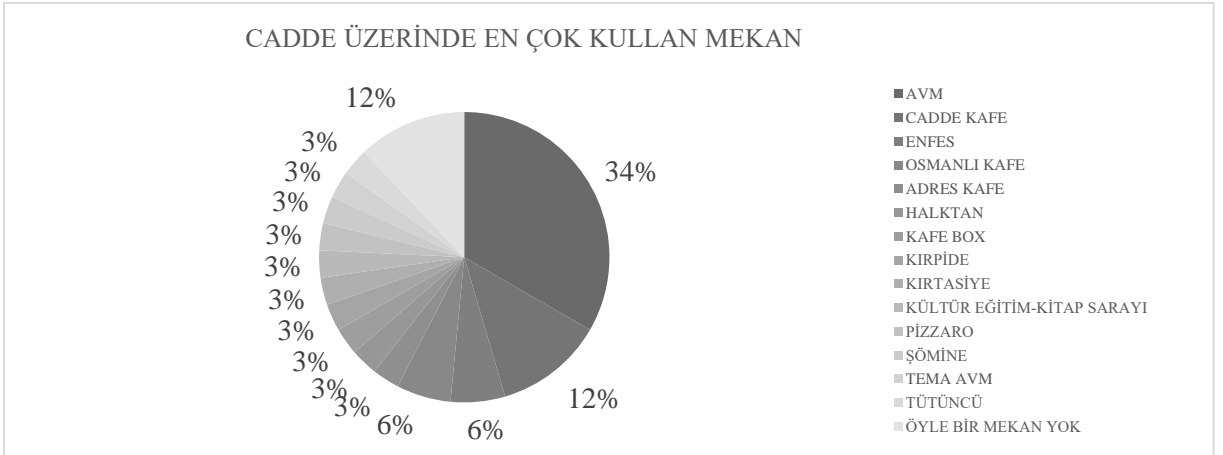
**Şekil 110.** Cumhuriyet Caddesi üzerinde yapılan alışveriş ve içeriği

Cumhuriyet Caddesi ve yakın çevresine genel olarak geliş amaçlarından biri (%23 oranında) alışveriş yapmaktır. Cadde ve yakın çevresinde alışveriş yapan katılımcıların (%82) yaptıkları alışveriş türü (%59) giyim, (%18) market ve (%15) kırtasiye cevabını vermiştir. Buradan caddeyi kullanan kişilerin cadde üzerinde genel olarak günlük ihtiyaçlarını değil periyodik ihtiyaçlarını (%74) karşıladığı anlaşılmaktadır. Yapılan mekânsal analizlerde ve yaya sayım verileri sonucunda da benzer bir yorum yapılmıştır. Cadde üzerindeki ticari birimlerin faaliyet kolları genel olarak periyodik ve uzun vadeli ihtiyaçların karşılandığı işlevlerdir. Bu sebeple alışverişler de periyodik ve uzun vadeli olarak yapılmaktadır. Ancak bu durum kullanıcıların mekânı kullanım sıklığını olumsuz olarak etkilememektedir. Çünkü caddenin kullanım sıklığı incelendiğinde kullanıcıların %35'inden fazlasının caddeyi her gün ziyaret ettiği ortaya çıkmıştır (Şekil 110).



**Şekil 111.** Cumhuriyet Caddesi üzerinde katılımcıların hedef yeri

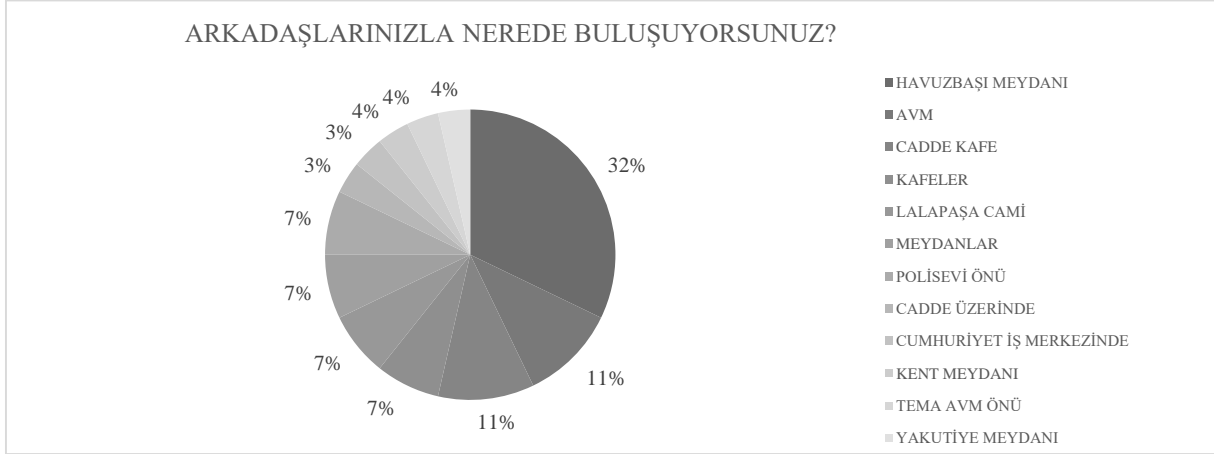
Kullanıcıların anket çalışması esnada hedef yerlerinin Palerium AVM, Yakutiye Meydanı, güzellik merkezi ve sosyal tesis olduğu anlaşılmıştır. Kullanıcıların %21'inin hedef yerinin olmaması ise caddenin gerçekten gezinti amaçlı olarak kullanıldığını göstermektedir. Ancak gezinti yapmak genel olarak bireysel gerçekleştiği için kamusal yaşama veya sosyalleşmeye katkısı olan bir eylem değildir. İnsanlar birbirleri ile temasa ya da iletişime geçtikleri zaman sosyalleşme ve toplumsal etkileşim gerçekleşmektedir. Ayrıca cadde üzerinde hem kapalı hem de açık kamusal mekânların benzer oranlarda tercih edildiği görülmektedir. Anket yapılan dönem bahar mevsimiydi ve havalar sıcaktı. Katılımcıların bu sebeple açık kamusal mekânları tercih ettiği düşünülmektedir. Çünkü Erzurum kentinde kış mevsimi uzun ve sert geçmektedir. Anketin yapıldığı döneme göre verilen cevapların da değişebileceği göz ardı edilmemesi gereken bir konudur.



**Şekil 112.** Cumhuriyet Caddesi üzerinde en çok kullanılan mekânlar

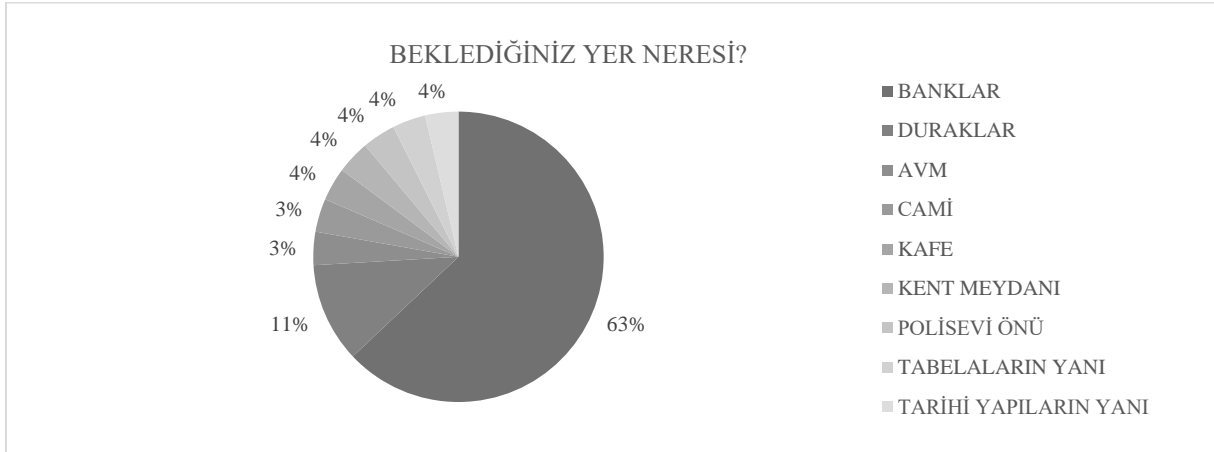
Cadde üzerinde en çok kullanılan mekânın (%34) Palerium AVM, (%12) Cadde Kafe olduğu tespit edilmiştir. Bu mekânlar cadde üzerinde merkezi bir konumda bulunan ve caddeden direkt olarak girişe sahip olan mekânlardır. %39 oranında en çok kafe ve restoranların, sonrasında (%9) kuruyemişiçi, market ve tütüncü gibi günlük ihtiyaçların

karşılandığı faaliyet kollarının ve periyodik ihtiyaçların karşılandığı (%6) kırtasiyelerin tercih edildiği görülmüştür (Şekil 112). Kafe ve restoranlar arasından Cadde Kafeden sonra en çok tercih edilen Enfes ve Osmanlı Kafe'nin yakın konumda buldukları bilinmektedir. Ayrıca yaya sayımlarında bu ticari birimlerin yakın çevresinde yaya sayısı daha fazla çıkmıştır. Yani yaya sayısının fazla olması ile tercih edilebilirlik arasında doğrudan ilişki olduğu görülmektedir.



**Şekil 113.** Cumhuriyet Caddesi üzerinde buluşma noktaları

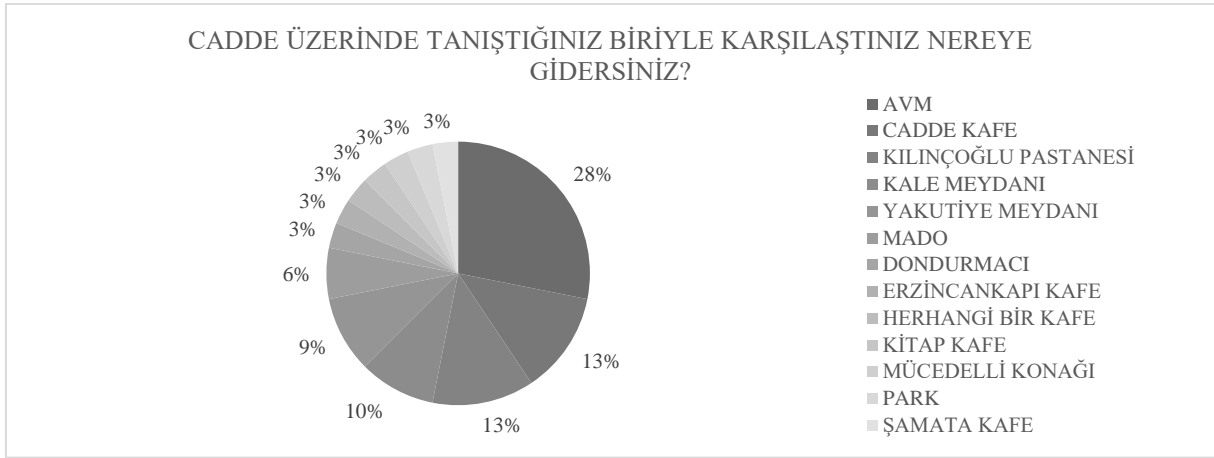
Cadde üzerinde arkadaşları ile buluşan katılımcıların (%85) buluşma noktası olarak ağırlıklı olarak (%32) Havuzbaşı, (%11) Palerium AVM ve (%11) Cadde Kafe'yi tercih ettiği görülmüştür. En çok kullanılan mekânlarda da benzer sonuçlar elde edilmiştir.



**Şekil 114.** Cumhuriyet Caddesi üzerinde bekleme noktası

Cadde üzerinde birini bekleyen (%82) kullanıcıların %63'ü banklarda, %11'i duraklarda beklediğini belirtmiştir. Ancak cadde üzerinde banklar bulunmadığı için kullanıcılar muhtemelen meydanlarda bulunan banklarda beklemektedir. Bank ve durak dışında, katılımcıların AVM, cami, kafe, Kent Meydanı, Polisevi önü, tabela önü ve tarihin yapıların önünde birilerini beklediği anlaşılmıştır (Şekil 114). Verilen cevaplardan ortak bir bekleme noktası belirlenmemektedir. Ayrıca bu cevaplardan bekleme esnasında insanların pasif olarak

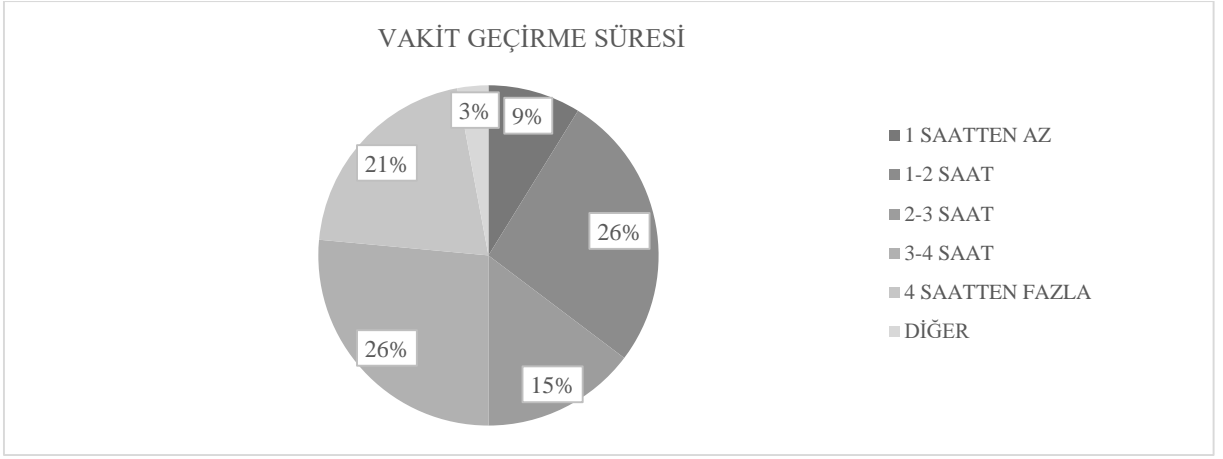
bile sosyalleşemediği, cadde ile etkileşime geçemediği yani etraflarında yaya etkinlikleri, vitrinler vb. izlenecek şeylerin olmadığı bu sebeple genelde boş durup bekledikleri ya da telefonları ile uğraştıkları anlaşılmıştır.



**Şekil 115.** Cumhuriyet Caddesi üzerinde vakit geçirme noktaları

Kullanıcıların cadde üzerinde tanıdığı biriyle tesadüfen karşılaşması durumunda, vakit geçirmek için; (%28) Palerium AVM, (%13) Cadde Kafe, (13) Kılınçoğlu Pastanesi, (10) Kale Meydanı ve (%9) Yakutiye Meydanı'nı tercih ettiği anlaşılmıştır (Şekil 115). Katılımcılar vakit geçirmek için ağırlıklı olarak (%78) AVM ve kafe gibi kapalı mekânları tercih etmektedir. Anket yapılan dönemin bahar dönemi olduğu ve havanın sıcak olduğu düşünülürse, insanların kışın gerçekleştirdiği buluşma ve sosyalleşme alışkanlıklarını terk etmedikleri, hava sıcakken bile kapalı mekânları tercih ettiği görülmektedir. Bunun sebebi açık kamusal mekânlarda buluşup vakit geçirmek için kafe, restoran gibi ticari aktivitelerin olmadığı yorumu yapılabilmektedir. Ayrıca kaldırım kafelerinin olmamasının da bu alışkanlıkların devam ettirilmesinde büyük yere sahip olduğu görülmektedir.

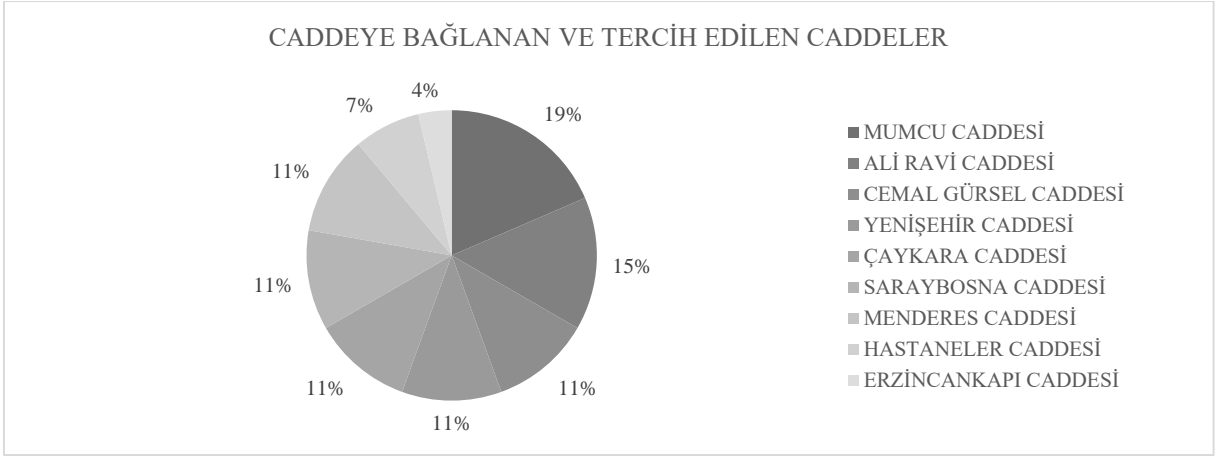
Cadde üzerinde en çok kullanılan mekân, buluşma ve bekleme noktası ve vakit geçirmek için tercih edilen mekân veya noktalar incelendiğinde genel olarak kullanıcıların AVM, Cadde Kafe ve Havuzbaşı'nı tercih ettiği görülmüştür. AVM yukarıda sorulan 4 soruda da yüksek oranda cevap olarak verilirken Cadde Kafe'nin önünün bekleme noktası olarak kullanılmadığı görülmüştür. Bunun sebebi, bu kafenin caddeden direkt olarak girişe sahip olmayıp ikinci katta bulunmasıdır. Verilen cevaplardan yayaların tercihlerinin benzer olduğu ve dolayısıyla benzer mekânsal algıya sahip olduğu görülmektedir.



**Şekil 116.** Cumhuriyet Caddesi'nde katılımcıların vakit geçirme süresi

Cadde üzerinde ve yakın çevresinde kullanıcıların ağırlıklı olarak 1-2 saat (%26), 3-4 saat (%26) ve 4 saatten fazla (%21) zaman geçirdiği anlaşılmıştır. Cadde ve yakın çevresinde 3-4 saat ve 4 saat fazla zaman geçiren kişilerin caddeye geliş amaçları incelendiğinde, %62'sinin iş veya eğitim amaçlı geldiği görülmüştür. Kullanıcıların %48'i ise AVM ve meydanlarda oturmak ve gezmek amaçlı gelmiştir. Buradan caddenin uzun süreli kullanımlarının genel olarak zorunlu amaçlar doğrultusunda gerçekleştiği anlaşılmıştır. Yani insanlar cadde ve yakın çevresini tercihe bağlı ya da sosyalleşmek amacıyla süre açısından daha az kullanıyor yorumu yapılabilmektedir.

Cumhuriyet Caddesi'ni akşam saat 8'den (20.00'dan) sonra kullanan (%60) kullanıcıların %50'si caddeyi güvenli bulurken; diğer %50'si güvensiz bulduğunu ifade etmiştir. Bu kişilerden cinsiyeti kadın olanların %46'sı meydanı güvenli bulurken; cinsiyeti erkek olanların %57'si meydanı güvenli bulmaktadır. Bu cevaplardan sadece kadınların değil erkeklerin de caddeyi akşam saatlerinde güvenli bulmadıkları ortaya çıkmaktadır. Güvenli bulunmayan bir kamusal mekân özellikle akşam saatlerinde kullanılmayan, köhne mekânlara dönüşebilmektedir. Böyle bir durumda suç işleme eğilimi artmakta ve kullanıcıda aidiyet duygusu azalmaktadır. Kullanıcı işlerini hallettikten sonra hemen evine dönme isteği duymakta, kamusal mekândan uzaklaşmayı tercih etmektedir.

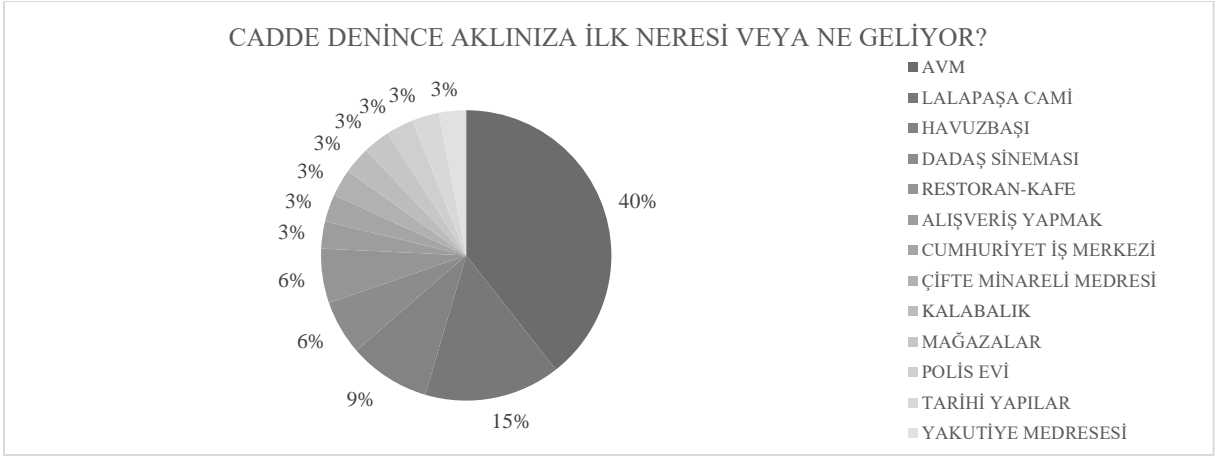


**Şekil 117.** Cumhuriyet Caddesi'ne bağlanan ve en çok tercih edilen cadde/sokaklar

Cumhuriyet Caddesi kadar caddeye bağlanan diğer sokak ve caddeler de büyük önem taşımaktadır. Çünkü yayalar bu bağlantılar ile caddeye ulaşmakta ve yönelmektedir. Yayaların en çok (%19) Mumcu Caddesi, (%15) Ali Ravi Caddesi, (%11) Cemal Gürsel Cd., (%11) Yenişehir Cd., (%11) Çaykara Cd., (%11) Saray Bosna Cd. ve (%11) Menderes Cd. kullandığı görülmüştür (Şekil 117). Öne çıkan Mumcu Caddesi ve Ali Ravi Caddesi konum olarak Yakutiye Meydanı ve Yakutiye Belediyesi üzerindedir. Sayımlarda da bu ön plana çıkan caddelerin çevresinde yaya hareketliliğinin daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. Bu caddelerden Mumcu Caddesi hem önemli ticari yapılanmanın olduğu Gürcükapı bölgesine bağlanmakta hem de üzerinde ticari aktivitelerin var olduğu bir caddedir. Ayrıca Ali Ravi Caddesi de hem üzerinde ticari aktivitelerin var olduğu hem de otobüs hareket durağını üzerinde barındırması yönünden yayalar için yoğun kullanılan caddedir. Bu sebeple bu iki caddenin neden en çok tercih edilen caddeler olduğu anlaşılmaktadır.

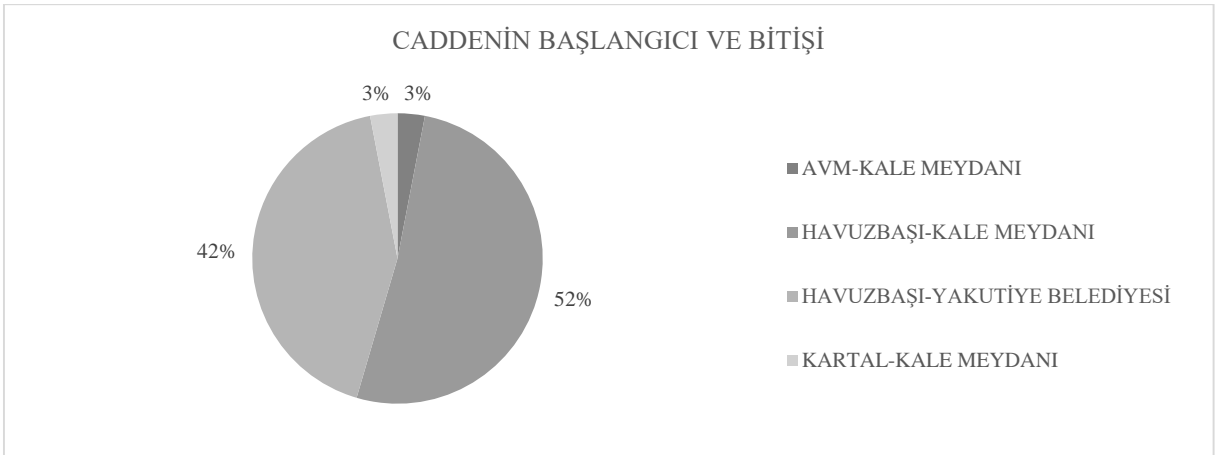
#### *Algısal ve tasarım özellikleri*

Kentsel kamusal mekânın fiziki mekân koşulları mekân algısını şekillendirmektedir (Emir & Ayataç, 2020). İnsanların çevresi ile olan ilişkisi çevrenin kişide oluşturduğu mekân algısıyla ilgilidir. Dış çevreye dair ilk izlenimlerin yaklaşık %80'i görme aracılığıyla oluşmaktadır (Güleç Solak, 2017). Görsel algı, mekândaki nesnelere veya olayların zihinde imge edinmesini sağlar ve mekânın renk, form, doku gibi nitelikleriyle ilgilidir. İnsanlar görsel olarak algıladığı olay, nesne ve hareketleri psikolojik olarak yorumlamakta; bu yorumlara göre kamusal mekânda yaya olarak hareket etmektedir. Görsel algılama ve yaya yönelimleri, göz hizasında gerçekleşmekte ve kamusal mekânda göz hizasında yayayı rahatsız eden her olay ya da nesne yayanın yürüme tercihini olumsuz etkileyecek bir algı oluşturabilmektedir. Bu bağlamda, Cumhuriyet Caddesi üzerinde yayaların yürüme tercihini etkileyen mekâna dair algıları sorgulanmış ve verilen cevaplar değerlendirilmiştir.



**Şekil 118.** Cumhuriyet Caddesi denince akla ilk gelen

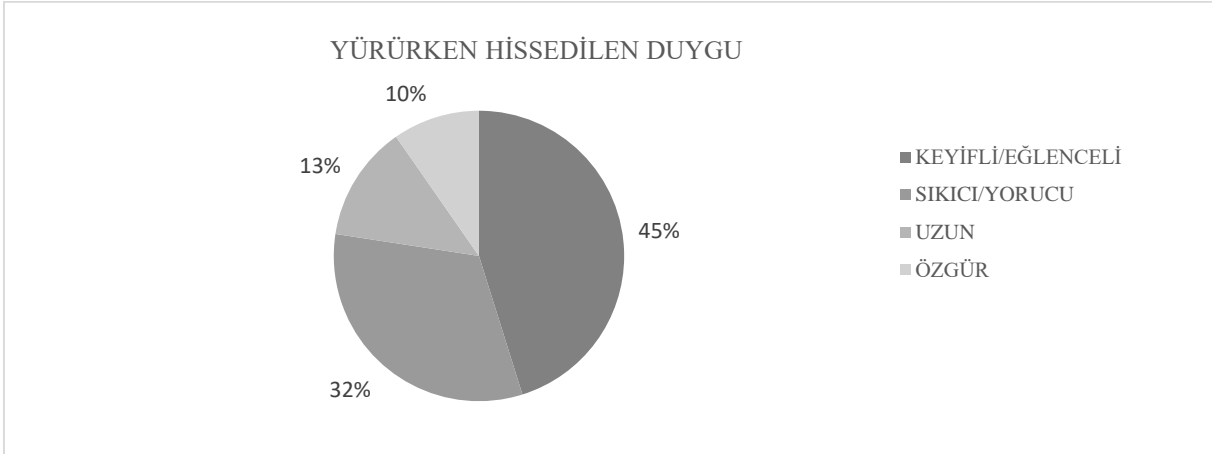
İnsanların Cumhuriyet Caddesi'ne dair zihinlerine gelen ilk imgenin AVM (%40), Lala M. Paşa Cami (%15) ve Havuzbaşı (%9) olduğu Şekil 118'den anlaşılmaktadır. Kevin Lynch imgenelenebilirliği "herhangi bir gözlemcide güçlü bir imge yaratma olasılığı taşıyan fiziksel objenin niteliği" olarak tanımlamaktadır (Lynch, 1960). Lala M. Paşa Cami ve Havuzbaşı tarihi ve kültüre öneme sahip işaret ögesidir. Bu tarz işaret öğeleri mimari tarzıyla, kültürel ve tarihi değerleriyle, yer duygusu oluşturması ve yerin kalitesini artırmasıyla zihinde kalıcılığı yüksek unsurlardır. Ancak bu değerlerin AVM'ye karşı insan zihninde daha az yer edindiği görülmektedir. Buradan artık yeni ve modern yapıların kentlinin belleğinde daha çok yer edindiği görülmektedir. Bunun sebebinin AVM'nin tarihi ve kültürel öneme sahip yapılara göre daha fazla kullanıcıya hitap etmesi ve daha sık ziyaret edilmesi olduğu düşünülmektedir. Çünkü imgenelenebilirlik kamusal mekânda insan varlığı ve etkinlikleriyle güçlü hale gelmektedir. Yapılan yaya sayımında da yaya sayısının Palerium AVM ve yakın çevresinde arttığı gözlemlenmiştir. Zaten verilen cevaplarda da en çok yaya hareketliliğinin olduğu AVM ilk akla gelen imge olmuştur.



**Şekil 119.** Cumhuriyet Caddesi başlangıç ve bitişi

Bu çalışmada Cumhuriyet Caddesi'nin başlangıç ve bitişi Kale Meydanı'ndan Atatürk Üniversitesi kavşağına kadar kabul edilmiştir. Katılımcıların caddeye dair algılarını anlamak

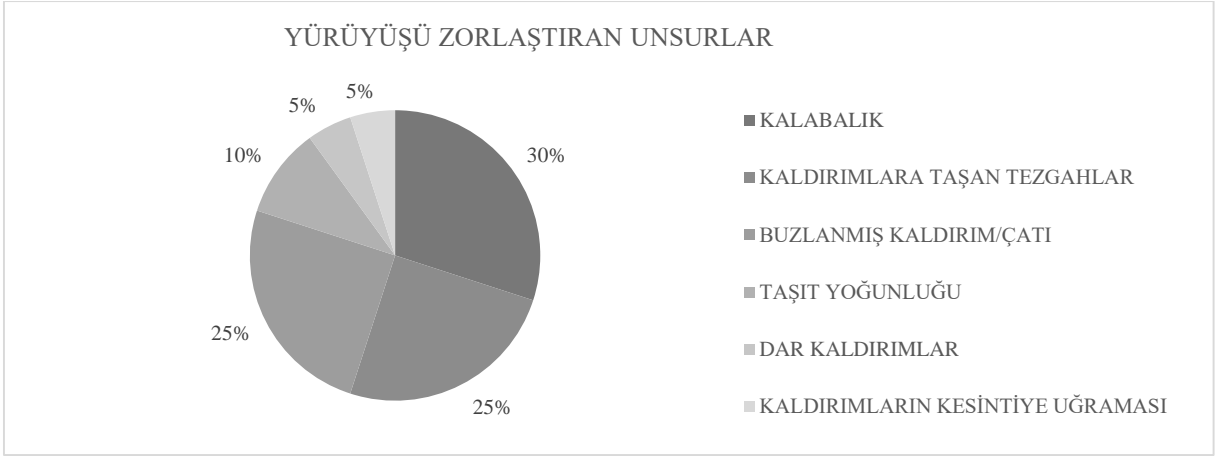
için katılımcılara “Sizce Cumhuriyet Caddesi nerede başlayıp nerede bitiyor?” sorusu yöneltilmiştir (Şekil 119). Bu soruya katılımcıların %52’si Havuzbaşı Meydanı-Kale Meydanı, %42’si ise Havuzbaşı Meydanı ve Yakutiye Belediyesi arasında cevabını vermiştir. Buradan, aslında katılımcıların cadde üzerinde en yoğun kullandıkları alanı caddenin bütünü olarak algıladığı görülmektedir. Yapılan yaya sayımı sonuçlarında da benzer veriler elde edilmiştir. Kullanıcılar genel olarak Havuzbaşı Meydanı ve Yakutiye Meydanı arasını yoğun bir biçimde kullanmaktadır.



**Şekil 120.** Cumhuriyet Caddesi katılımcı görüşleri

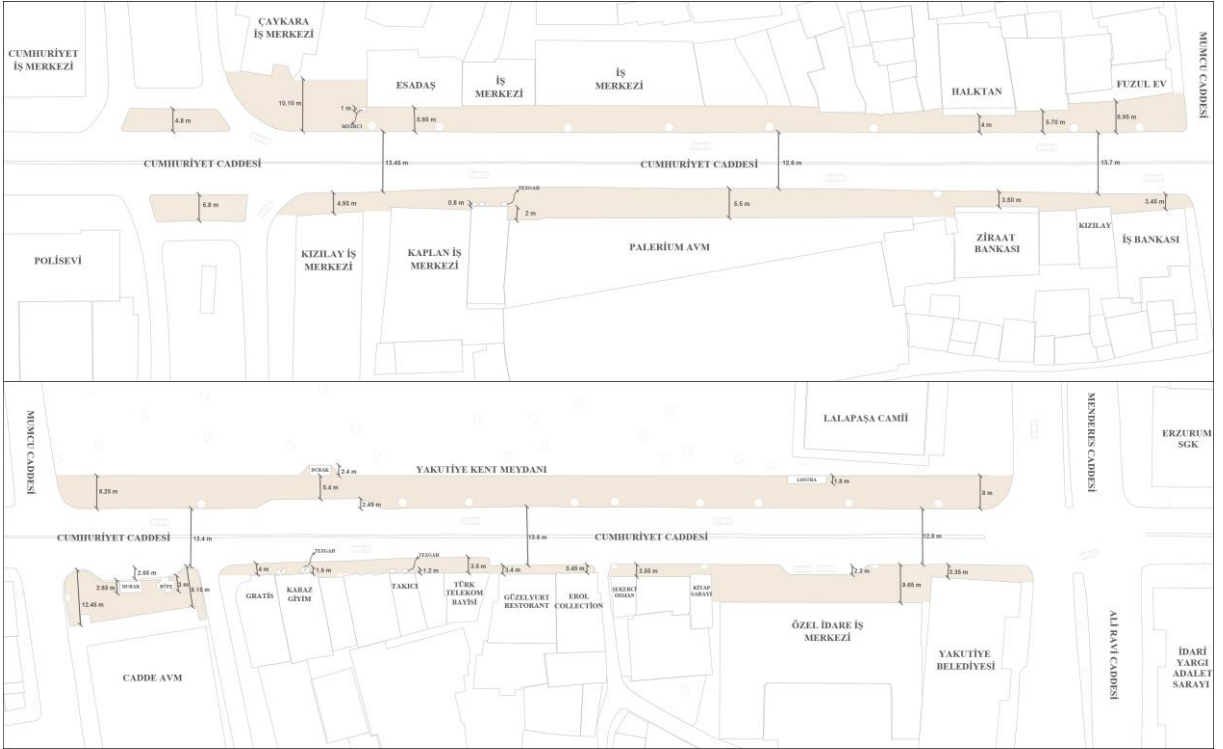
Caddeyi baştan sona (Kale Meydanı-Atatürk Üniversitesi Kavşağı arası) yürüyen katılımcılara (%92) bu yürüyüş sırasındaki hisleri sorulduğunda sadece %55’i olumlu duygulardan bahsetmiştir. Katılımcıların %32’si bu yolculuğu sıkıcı-yorucu ve %13’ü uzun bulmuştur. Yolculuğun keyifli olduğunu belirtenler de yolculuğun uzunluğundan şikâyet etmişlerdir. Bu cevaplardan, aslında caddenin tümünün ilgi çekici ve merak uyandıran bir yer olmadığı ve yolculuğun kullanıcılara kısa gelmenin aksine uzun geldiği sonucu varılmıştır.

Kullanıcıların caddeyi sıkıcı-yorucu ve uzun bulmasının birçok sebebi vardır. Bunlardan en önemlisi cadde boyunca işlevsel dağılımın ve yaya etkinlik alanlarının dengeli dağılmıyor olmasıdır. Yapılan mekânsal analizlerde ve yaya sayımlarında görülmüştür ki yayalar ticari işlevlerin çeşitlendiği ve sayısının arttığı yerleri daha çok kullanırken; kamu hizmet alanlarının ve askeri alanların yoğunlaştığı yerleri daha az tercih etmektedir. Ayrıca caddenin batısı tamamen bloklar halinde kamu hizmetlerine ayrıldığı için yayalar yürüyüş esnasında sürpriz mekânlar ile karşılaşmamaktadır. Zaten katılımcıların %73’ü cadde üzerinde sürpriz alanlar olmadığını belirtmiştir.



**Şekil 121.** Cumhuriyet Caddesi üzerinde yürüyüşü zorlaştıran unsurlar

Cadde üzerinde yürürken yayaların yürüyüşünü, kalabalığın (%30), kaldırımlara taşan mağaza ürünlerinin (%25) ve kış aylarında ise buzlanmış kaldırım ve çatıların (%25) zorlaştırdığı anlaşılmıştır. Yayaların cadde üzerinde bulunan çöp kutusu, aydınlatma direği, otobüs durakları ve büfelerden rahatsız olmadığı; taşıtlı yoğunluğundan, kaldırımın dar olmasından ve kaldırımların araç yolları ile sık sık kesintiye uğramasından rahatsız olduğu görülmüştür (Şekil 121).



**Şekil 122.** Cumhuriyet Caddesi üzerindeki kaldırım genişlikleri

Cadde üzerinde bulunan kaldırımların dar olduğu yapılan mekânsal analizlerde de ortaya konmuştur. Cadde genişliği genel olarak 20-25 metre arasında değişmektedir. Caddenin araçlara ait olan kısmı ise 13-15 metre arasında değişmektedir. Yani caddenin yarısından fazlası araç yoluna aittir. Bu durum caddenin genel olarak araçlara ait olduğunu ve yayalara ayrılan

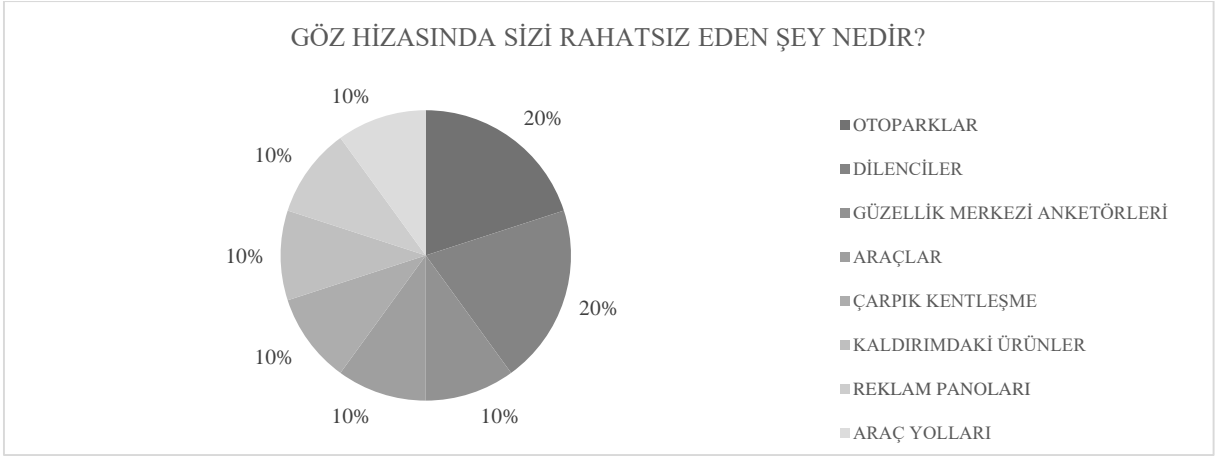
bölgenin sınırlı olduğunu göstermektedir. Caddenin iki tarafında da kaldırım genişlikleri ortalama 3-8 metre arasında değişmektedir. Cadde üzerinde kaldırım genişliği Yakutiye Belediyesi önünde 3,35 metreye kadar daralmaktadır (Şekil 122). Bu daralmaların sebebi değişmekte ve genel olarak yapı cephesinin hareketi, merdivenler, durakların önünde cep otoparkların yer alması ve mağaza önü tezgah ürünlerinin varlığı olarak sıralanabilmektedir (Şekil 122).



**Şekil 123.** Cadde üzerinde kaldırımların daralmasına sebep olan merdiven (1), cep otopark (2), tezgahlar (3) ve yapı cephe çekmesi (4)

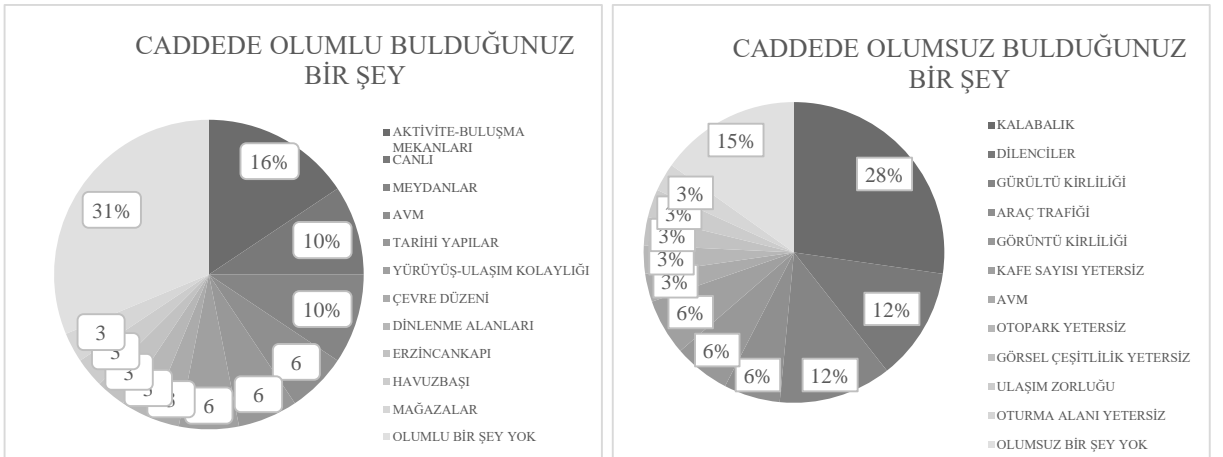
Yaya sayımlarından faydalanarak, cadde üzerinde en fazla yaya hareketliliğinin olduğu gün, saat ve yer tespit edilmiştir. 21 Mayıs Cumartesi günü akşam sayımının verilerine göre Yakutiye Meydanı ve Çaykara İş Merkezinin arasında kalan bölgeyi 1 saat içinde 5988 kişi kullanmaktadır. Bu bölgedeki kaldırımların toplam alanı 2193 m<sup>2</sup>'dir. kişi/ m<sup>2</sup> hesabından cadde üzerindeki bu bölgede kaldırımlarda 2.73 yaya/m<sup>2</sup> yaya yoğunluğu elde edilmiştir.

Türk Standartları Enstitüsü'ne göre iş bölgelerinde yaya kaldırım genişliğinin en az 5 metre olmalıdır (TS-12576). Ayrıca yaya yoğunluğu,  $d = [1,0-1,5]$  yaya/m<sup>2</sup> olan kaldırımların genişliği asgari 4.7 metre olmalıdır (TS-12576). Bu bağlamda, caddedeki kaldırım genişlikleri incelendiğinde, caddenin karşılıklı iki yönünde de bu standarda uymayan kaldırım genişliklerinin olduğu görülmüştür. Bu noktalarda kaldırım genişliği dar olduğu için kaldırım metrekaresine düşen yaya sayısı artmakta ve dolayısıyla kullanıcılarda kalabalık algısı oluşmaktadır.



**Şekil 124.** Cumhuriyet Caddesi üzerinde göz hizasında sizi rahatsız eden şeyler

Kullanıcıları (%30) göz hizasında sizi rahatsız eden nesne ve olayların, ağırlıklı olarak (%20) yol üzerinde bulunan park alanları, (%20) dilenciler, anketörler, araç trafiği, çarpık kentleşme, kaldırım üzerindeki tezgahlar, reklam panoları ve araç yolları olduğu tespit edilmiştir. Katılımcılar genel olarak göz hizasında bir yerden/mekândan değil, daha çok kişi ve olaylardan rahatsız olmuştur. Hatta yürüdükleri kaldırımdan bile rahatsızlık belirtmemiştir. Verilen bu cevaplardan katılımcılarda farkındalık ve gözlem eksikliğinin olduğu görülmüştür. Yapılan analizlerden yapılan çıkarıma göre bunun sebebi caddenin kullanım dinamiği ile ilgilidir. Çünkü yayalar caddeyi bir geçiş mekânı olarak kullanmaktadır. Buradan, cadde üzerinde kaldırım kafeleri, izlenecek vitrinler ve bekleme noktaları (banklar) olmadığı için insanlar cadde üzerinde gözleri ile herhangi bir olay ve nesne ile temasa geçemiyor, yaya etkinliklerini izleyemiyor yorumu yapılabilmektedir.



**Şekil 125.** Cumhuriyet Caddesi katılımcıların olumlu ve olumsuz bulduğu faktörler

Genel olarak katılımcılar tarafından aktivite-buluşma mekânları, canlılık, meydan, tarihi yapılar ve avm olumlu bulunurken; kalabalık, gürültü kirliliği ve dilenciler olumsuz bulunmuştur. Caddeye dair katılımcıların %31'i olumlu bir şey olmadığını, %15'i olumsuz bir şey olmadığını düşünmektedir. Kullanıcıların caddeye dair olumlu veya olumsuz bir şey

olmadığını düşünmeleri mekânı ya anlamadıklarını ya da fark edemediklerini göstermektedir. Katılımcılara caddeye dair beklentileri sorulduğunda da kamusal mekâna dair beklentilerinin olmadığı görülmüştür. Buradan “Yayalar buldukları mekânı fark edemiyor, keşfedemiyor; işlerini halledip ya da boş vakitlerini geçirip evlerini dönüyorlar ve bunu yaparken herhangi bir konfor, kalite, güven arayışına girmiyorlar” yorumu yapılabilmektedir. Böyle bir durumda aidiyet, benlik oluşumu ve yere bağlılık gerçekleşmemekte; toplumsal ve bireysel kimlik unutulmaktadır.

### **Bölüm sonu değerlendirme**

Yapılan anket çalışmasına göre; kullanıcıların caddeye ağırlıklı olarak yürüyerek ve toplu taşıma araçları ile ulaştığı ve caddeye bağlanan diğer sokakların yoğun olarak kullanıldığı tespit edilmiştir. Caddeye yürüyerek gelen kullanıcıların caddenin yakın çevresinde ikamet eden sakinler ya da yine o çevrede çalışan kişiler olduğu anlaşılmıştır. Cadde üzerinde bulunan çalışma ve eğitim alanları caddenin günlük olarak kullanımını zorunlu hale getirmektedir. Zaten katılımcıların verdiği cevaplardan da caddenin sık sık kullandığı sonucuna ulaşılmıştır. Kullanıcıların caddeyi daha sık kullanmasına olanak tanınması için fiziksel çevreden beklentileri sorgulanmıştır. Kullanıcılar daha çok ticari aktivite ve ulaşım kolaylığı talebinde bulunmuştur. Ancak insanların mekâna dair taleplerinin olmadığı görülmüştür. Yayaların kullandıkları mekânın özelliklerinin yürünebilirliğe uygun olup olmadığını tartışacak kadar cadde üzerinde zaman geçirmedikleri ve caddeyi sadece geçiş alanı olarak kullandıkları yorumu yapılabilmektedir.

Katılımcıların %52'sinin caddeye *genel olarak geliş amaçları* tercihe bağlıken (alışveriş, buluşma ve gezinti amaçlı); katılımcıların %51'inin *o anki geliş amaçları* zorunlu ihtiyaçlarını (çalışmak ve eğitim) karşılamaktır. Anket çalışması hem hafta içi hem de hafta sonu gerçekleştirildiği için hafta içi anketlerinde katılımcılar eğitim, çalışmak gibi zorunlu ihtiyaçlarını karşılamak için geldiklerini dile getirirken; hafta sonu yapılan anketlerde katılımcılar gezinti gibi tercihe bağlı ve sosyalleşmek amaçlı geldiklerini dile getirmiştir. O zaman caddenin kullanıcılarının genel olarak hafta içi zorunlu olarak işi olmadıkça caddeyi kullanmadığı saptanmıştır.

İnsanların caddeyi kullanım amaçları arasında (%23) alışveriş yapmakda vardır. Katılımcıların cevabına göre, Cumhuriyet Caddesi üzerinde alışveriş yapan kişiler genel olarak giyim (%59) alışverişini yapmaktadır. Buradan caddeyi kullanan kişilerin alışveriş kapsamında cadde üzerinde günlük ihtiyaçlarını değil periyodik ihtiyaçlarını karşıladığı anlaşılmaktadır. Yapılan mekânsal analizlerde de cadde üzerindeki işlevlerin periyodik ve uzun vadeli kullanımlara uygun faaliyet kollarına sahip olduğu görülmüştür.

Gün içerisinde katılımcılar 1-4 saat arasında caddede vakit geçirdiklerini belirtmişlerdir. Ancak caddede uzun süreli vakit geçiren kişilerin caddeyi kullanım amaçları incelendiğinde zorunlu ihtiyaçlar (eğitim, iş vb.) bağlamında caddeyi uzun süreli kullandıkları; caddenin tercihe bağlı ve sosyalleşmek amacıyla uzun süreli kullanılmadığı tespit edilmiştir.

Cumhuriyet Caddesi üzerinde kullanıcıların hedef yeri, en çok kullandığı mekânlar, buluşma noktaları, bekleme noktaları ve vakit geçirme noktaları sorulduğunda benzer cevaplar alınmıştır. Kullanıcıların benzer mekânları tercih etmesi aslında mekâna dair algılarının ve dolayısıyla alışkanlıklarının aynı olduğunu göstermektedir. Genel olarak katılımcılar kapalı kamusal mekân olarak Palerium AVM ve Cadde Kafeyi tercih ederken; açık kamusal mekân olarak Kale Meydanı, Yakutiye Meydanı ve Havuzbaşı Meydanı'nı tercih etmiştir. Cadde üzerinde buluşmak ve beklemek için özel bir yer olmadığından insanlar bu mekânları buluşma, vakit geçirme ve bekleme noktası olarak kullanmaktadır. Anket çalışması bahar mevsiminde yapıldığı için açık kamusal mekânların tercih edildiği düşünülmektedir. Ancak havanın sıcak olmasına rağmen verilen cevaplarda kapalı kamusal mekânların daha fazla tercih edildiği saptanmıştır.

Kapalı kamusal mekân niteliği taşıyan AVM'ler çeşitli ticari işlevleri içerisinde barındırmasının yanı sıra iklim koşullarından dolayı sert ve yoğun kış ikliminin hâkim olduğu şehirlerde açık kamusal mekânlara göre daha fazla tercih edilmektedir. Çünkü bu şehirlerde, çatılardan sarkan veya yerde oluşan ve uzun süreli kalıcı olan buzların etkisiyle, sokaklarda dolaşmak tehlikeli ve imkânsız hale gelmektedir. Bu sebeple kentlinin dış mekânı kullanımı kısıtlanmakta ve kapalı alanları kullanması alışkanlık haline gelebilmektedir. Ancak bu durum kentsel kamusal mekânlar olarak sokakların aktif kullanımının önüne geçmekte, insanların yaz aylarında bile sokağı kullanmasını kısıtlamaktadır. Böyle bir durumda sokak bir yaşam mekânı olmakta çıkmakta ve sadece geçiş mekânı olarak kullanılmaktadır. Dolayısıyla kullanıcılar caddenin göz hizasındaki öğelerinin farkına bile varamamaktadır. Yani sokak yaşamını kaçırmakta ve deneyimleyememektedir. Bundan dolayı Cumhuriyet Caddesi üzerinde ve yakın çevresindeki kapalı kamusal mekânların tercih edilmesinin sebebinin alışkanlıklar, sokak hayatına hâkim olamayış gibi konular olduğu düşünülmektedir.

Katılımcıların caddeye dair algısı incelendiğinde, genel olarak kendi kullandıkları işlev ve alan ile zihinlerinde caddeyi sınırlamışlardır. Kendi zihinlerinde sınırladıkları alan dışında tüm caddeyi (Kale Meydanı- Atatürk Üniversitesi Kavşağı) baştan sona yürüyen katılımcıların bu yürüyüşte hissettikleri değişmiştir. Genel olarak caddeyi uzun, sıkıcı ve yorucu olarak tanımlamışlardır. Bunun birçok sebebi vardır. Bunlardan en önemlisi cadde boyunca işlevsel dağılımın ve yaya etkinlik alanlarının dengeli dağılmıyor olmasıdır. Yapılan mekânsal

analizlerde ve yaya sayımlarında da görülmüştür ki yayalar ticari işlevlerin çeşitlendiği ve sayısının arttığı yerleri daha çok kullanırken; kamu hizmet alanlarının ve askeri alanların yoğunlaştığı yerleri daha az tercih etmiştir. Ayrıca caddenin batısı tamamen bloklar halinde kamu hizmetlerine ayrıldığı için yayalar yürüyüş esnasında sürpriz mekânlar ile karşılaşmamaktadır. Bunun eksikliği de mekânın çekiciliğini ve yürüme tercihinin olumsuz etkilemektedir.

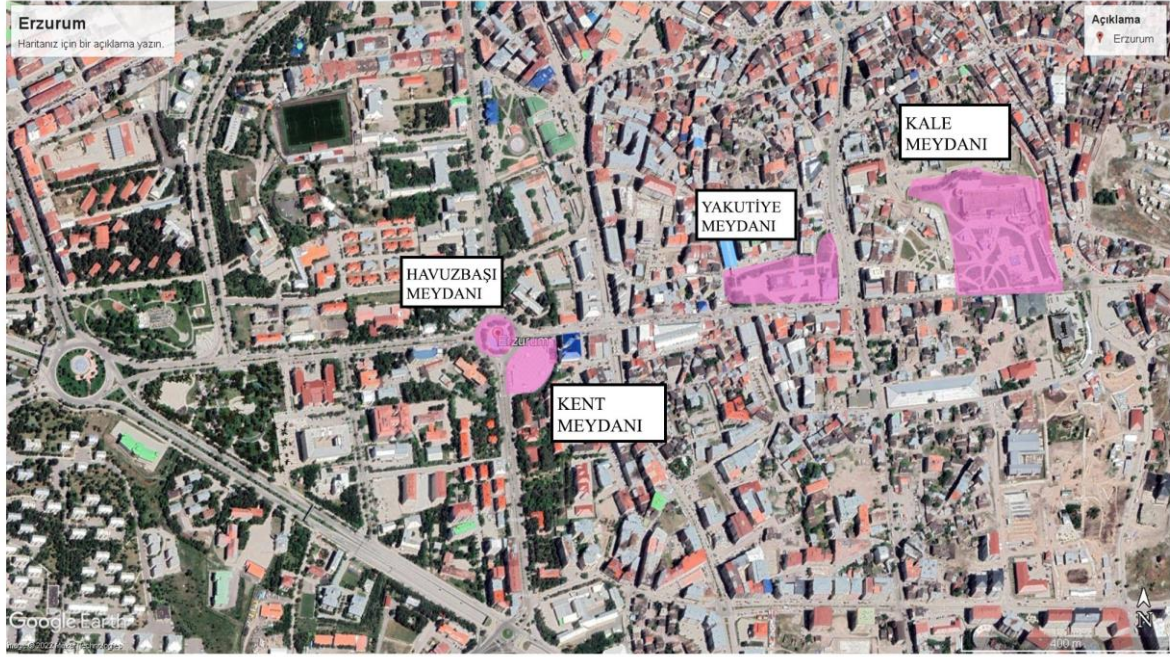
Cumhuriyet Caddesi'ne dair yapılan anket çalışmasında yürünebilirlik açısından caddenin en büyük probleminin caddenin kullanım dinamiği olduğudur. Cadde yayalar tarafından sadece geçiş mekânı olarak kullanılmakta ve kullanıcılar caddeyi ve fiziksel özelliklerini fark edemeyecek kadar caddenin farkında değildir. Çünkü caddede bir sokak yaşamı, kamusal yaşam mevcut değildir. Yaya akışlarının mevcut olduğu ama bu akışların belirli noktalarda durup vakit geçirebileceği, caddenin özelliklerini fark edebileceği cadde boyunca yaya etkinlik alanları (örneğin kaldırım kafeleri, vitrinler, oturma ve bekleme noktası özelliği taşıyan köşe ve kenarlar, banklar) yoktur. Yapılan gözlemlerde de cadde üzerinde yayaların yürüyüp gittiği görülmüştür. Cadde üzerinde canlılık oluşturan; şarkı söyleyen, dans eden veya ayakta sohbet eden gençlere dair bir hareketlilik gözlenmemiştir. Caddede yaya hareketliliği mevcut ancak bu hareketlilik sokak yaşamına canlılık katacak ve yürünebilirliği artıracak yönde değil, bir yerden başka bir yere giden kalabalıktan ibarettir.

Ayrıca caddenin kullanıcılarının; yaz ve kış ayları fark etmeksizin kapalı kamusal mekânları kullandığı, buna rağmen hala yeni kapalı kamusal mekânlar talep ettiği, alışkanlıklarını terk etmediğini, benzer mekânsal algıya sahip olduğu için benzer mekânları tercih ettiği, göz hizasında bile caddede izlenecek bir olay veya nesne bulamadığı yani caddeyi fark edemediği, sokak yaşamının varlığını kavrayamadığı ve kenti bu yönde deneyimlemediği saptanmıştır.

Sonuç olarak, Cumhuriyet Caddesi yürünebilirliğin temel konusu olan sokak yaşamına dair izler taşımamaktadır. Sokak yaşamı, insan etkinliklerinin var olduğu, görsel ve işlevsel çeşitlilik ile duylara hitap eden, merak uyandıran, insanları kendine çeken ve yürünebilir açık kamusal mekânlarda yüksek seviyelerde gerçekleşmektedir. Bu bağlamda, Cumhuriyet Caddesi kullanıcılarının anket çalışmasına verdiği cevaplarında, mekânsal analizlerde ve yayaların yönelimlerinde caddenin hissedilen, yaşanan ve dolayısıyla yürünebilen bir mekân olmadığı görülmüştür.

## Meydanların Kentsel Tasarım ve Fiziksel Özelliklerinin İncelenmesi

Cumhuriyet Caddesi üzerinde 4 meydan vardır ve hepsinin işlevi, biçimi, konumu, kent içindeki rolü birbirinden farklıdır. Bu meydanlar Havuzbaşı Meydanı (1), Kent Meydanı (2), Yakutiye Meydanı (3) ve Kale Meydanıdır (4). Şekil 126'da meydanların kent içerisindeki konumları ve Şekil 127'de meydanların alan sınırları ve genel görünüşlerine dair fotoğrafları verilmiştir.



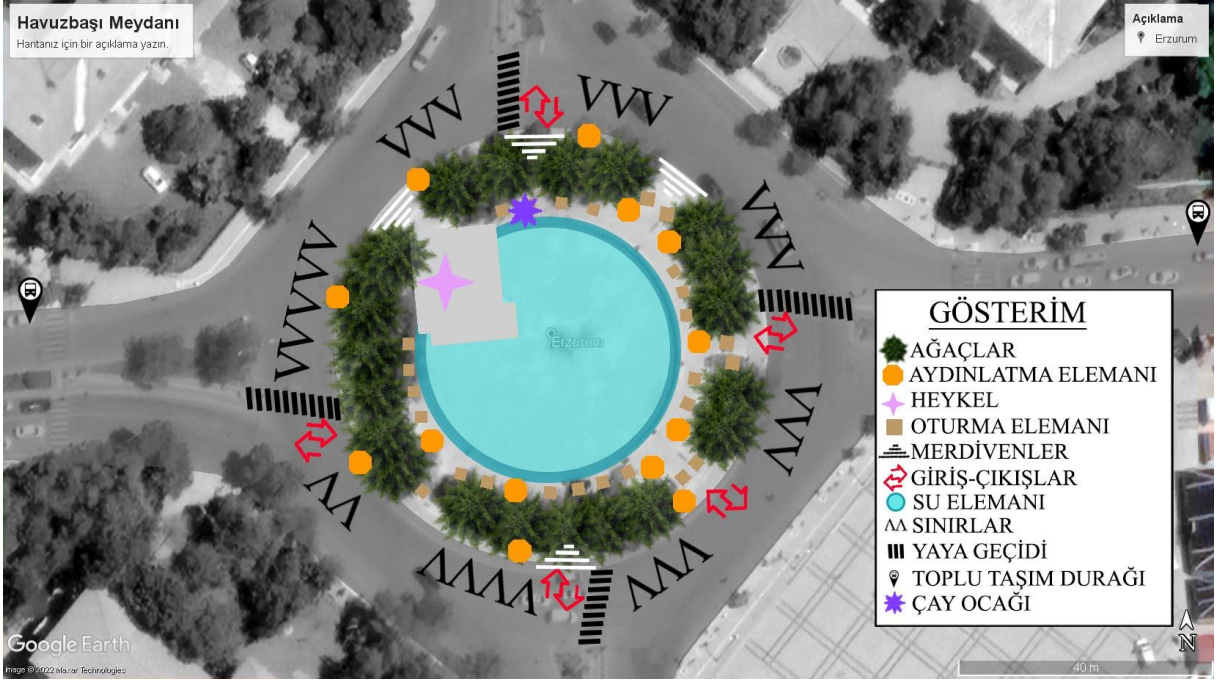
Şekil 126. Örneklem alanında bulunan meydanların konumları (Google Earth 2022)



Şekil 127. Çalışma alanındaki meydanların google earth görüntüleri ve göz hizası fotoğrafları

Çalışma alanı içerisinde bulunan kamusal mekânlar Cumhuriyet Caddesi ve bu 4 meydandır. Bu meydanlar ve çalışma alanı içinde yaya hareketliliği oluşturmak açısından birlikte rol üstlenmektedir. Bu nedenle meydan ve cadde ilişkisinin ve bu ilişkinin genel olarak yürünebilirliğe etkisinin tartışılması gerekmektedir. Bu bağlamda, meydanların tasarım ve fiziksel özellikleri aşağıda tartışılmıştır.

## Havuzbaşı Meydanı



Şekil 128. Havuzbaşı Meydanı google earth görüntüsü (Google Earth, 2022)

Havuzbaşı Meydanı Cumhuriyet Caddesinin tam merkezinde bulunmaktadır. Ortalama büyüklüğü 0.4 hektardır. Meydanın çevresinde askeri kışlalar (3 kenarında) ve Kent Meydanı bulunmaktadır. Meydanın çevresindeki bu askeri kışlalar, meydanın yayalar tarafından kullanımını kısıtlamaktadır. Çünkü bu kışlalar yarı özel alanlardır ve herkesin kullanımına uygun değildir. Oysa meydanlar kamusal mekânlardır ve herkesin kullanımına açıktır. Yani meydanın kent içindeki rolü bu işlevler ile ilişkili değildir. Meydan daha çok boş vakitleri değerlendirmek ve oturup dinlenmek amacıyla kullanılmaktadır.



Şekil 129. Havuzbaşı Meydanı'nı çevreleyen ağaçlar ve meydana giriş-çıkış yapılmasını sağlayan yaya geçitleri

Meydanın sınırları hem araç yolları ile hem de sokak ağaçları ile tanımlanmaktadır. Meydanı çevreleyen ağaçlar yayaları araç trafiğinden ayıran bir tampon görevi görmektedir ve

aynı zamanda meydana kapalılık hissi oluşturmaktadır. Bu da meydana, içinde oturulabilen bir alan haline getirmektedir. Ayrıca meydanın içinde bulunan küçük çay evi meydana oturarak vakit geçirme etkinliğini desteklemektedir.



**Şekil 130.** Havuzbaşı Meydanında bulunan çay ocağı

Meydanın çevresi tamamen açıktır herhangi bir duvar veya çitle kapatılmamıştır. Hem meydanın içindeki insanlar hem de meydanın dışındaki insanlar birbirlerini ve çevrelerindeki insanların etkinliklerini rahatça görebilmektedir. Dolayısıyla meydanın şeffaflığı yüksektir. Meydanın formunun dairesel olması da şeffaflığına katkı sağlamaktadır. Çünkü meydana oturan insanlar meydanın formundan dolayı karşılıklı oturur durumdadır ve ister istemez göz temasında bulunmaktadır. Bu sebeple insanlar burada oturup birbirlerinin eylemlerini rahatça izleyebilmektedir.



**Şekil 131.** Havuzbaşı Meydanında bulunan Atatürk Anıtı ve su ögesi

Meydanın içerisinde bulunan su ögesi meydanın imgelenebilirliğini artırmaktadır (Şekil 131). 4 meydan arasında su ögesinin en büyük olduğu meydan bu meydandır. Su ögesinin

varlığı meydana kimlik kazanmaktadır. Bu kimlik kazanımını meydanın ismine olan yansımalarıyla da görebilmekteyiz.

Meydanda bulunan Atatürk Anıtı hem milli bilinç oluşturmakta hem de meydana anıtsal bir nitelik kazandırmaktadır. Bu sebeple milli günlerde meydana kutlamalar ve törenler yapılmaktadır. Yapılan bu kutlamalar kentliye kentsel aidiyet kazandırmaktadır. Ayrıca Atatürk Anıtı meydana *işaret ögesi* rolünü üstlenmekte ve meydana *düğüm noktası* niteliği kazandırmaktadır. Meydanda bulunan bu işaret ögeleri (su ögesi ve anıt) ayrıca meydanın imgelebilirliğini de artırmaktadır.

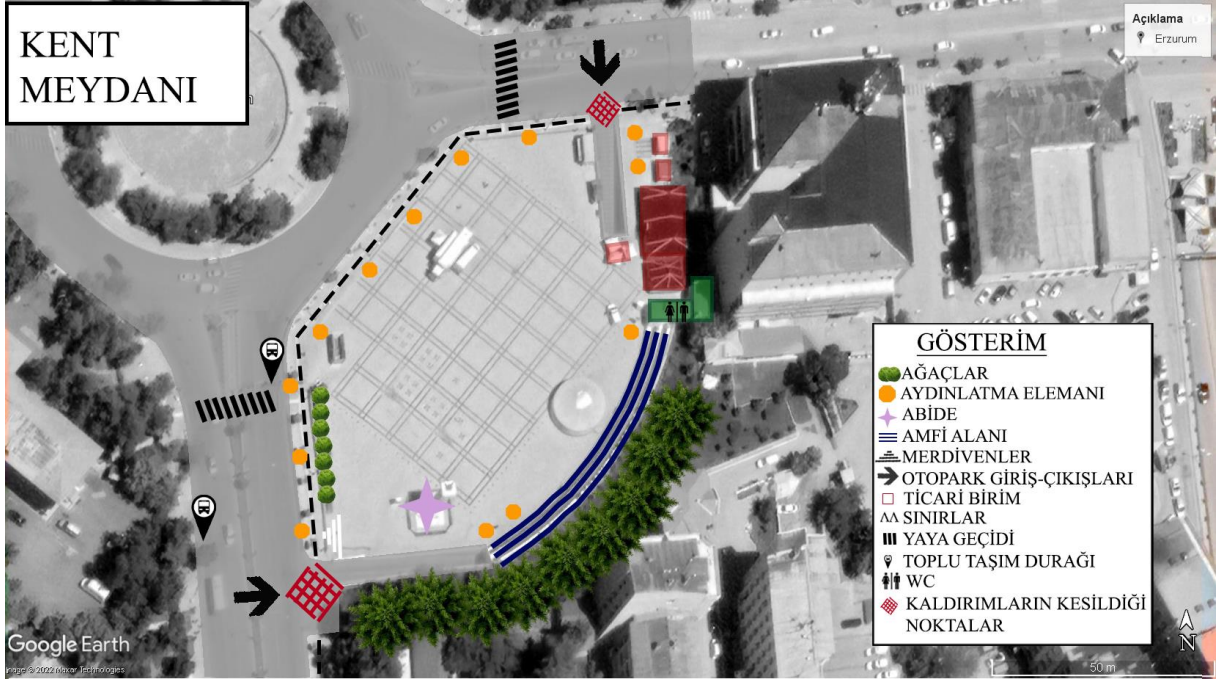


**Şekil 132.** Havuzbaşı Meydanının kutlama ve rekreasyon amaçlı kullanımı

Meydanın kullanım amacı genel olarak rekreatif (boş vakit geçirme ve dinlenme) amaçlıdır. İnsanlar oturmak, dinlenmek, suyu izlemek ve sohbet etmek için bu meydana buluşmaktadır. Meydanda su elemanını görecektir şekilde birden fazla oturma elemanı bulunmaktadır. Bu oturma elemanlarının sırt kısımları bulunduğu için meydan uzun süreli oturmalar için uygundur. Meydanda bulunan küçük çay ocağı ise sohbet edip çay içme imkânı sunmaktadır. Ancak sadece erkeklerin bu imkândan faydalandığı gözlenmiştir.

Meydanın tamamen araç yolları ile çevrelenmiş olduğunu görmekteyiz (bkz., Şekil 128). Araç yolları meydana geçişte hem güvenlik sorunu yaratmakta hem de yürüme eyleminin sürekliliğini bozmaktadır. Meydanın 4 adet girişi vardır ve meydana giriş/çıkışlar 4 farklı yönde bulunan yaya geçitleri ile sağlanmaktadır. Meydana yakın bulunan toplu taşıma noktalarının da var olduğu görülmektedir. Bu sebeple meydan çevresinde yoğun bir yaya hareketliliği oluşmaktadır.

## Kent Meydanı



Şekil 133. Kent Meydanı google earth görüntüsü (Google Earth, 2022)

Kent Meydanı Cumhuriyet Caddesinin tam merkezinde ve Havuzbaşı Meydanının güneydoğusunda bulunmaktadır. Ortalama büyüklüğü 0.7 hektardır. Meydanın araç yolları ve istinat duvarı ile sınırlandırıldığı görülmektedir. Çevresi tamamen açıktır, meydanda herhangi bir duvar ya da ağaç gibi sınırlayıcı öge yoktur. Bu sebeple meydanının kapalılığı ve yönlendiriciliği zayıftır. Meydanın çevresi tamamen açık olduğu için meydana giriş ve çıkış yapılan tanımlı bir nokta yoktur.



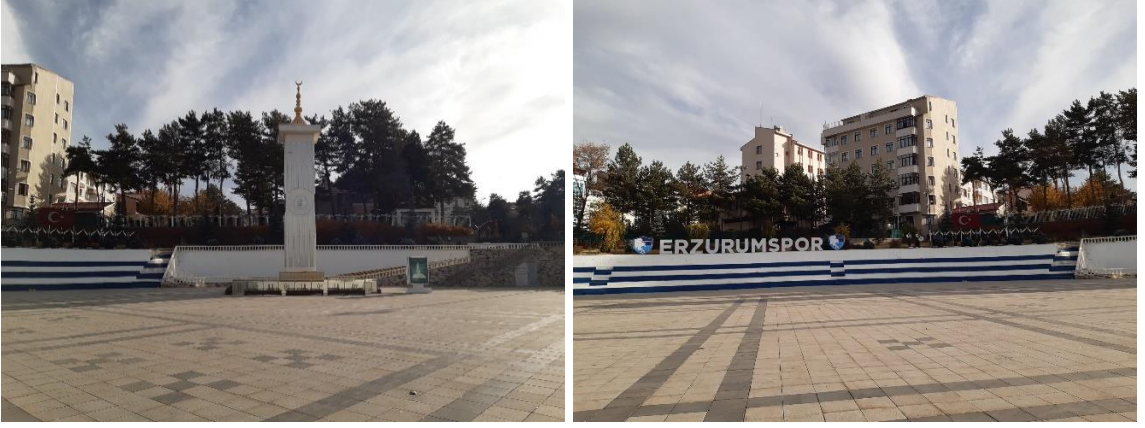
Şekil 134. Kent Meydanında bulunan otopark giriş çıkışları

Meydanın altında kapalı otopark ve bu otoparkın iki tane giriş-çıkışı bulunmaktadır (Şekil 134). Meydanın çevresindeki araç yollarından bu otoparka giriş çıkış sağlanmaktadır. Bu otopark giriş-çıkışları yaya kaldırımının ve yürüme eyleminin sürekliliğini bozmaktadır. Bu

durum yayalar için güvenlik problemi yaratırken aynı zamanda yaya kaldırımını sürekli bölerek alanının bağlantılılığını zayıflatmaktadır.

Meydanda herhangi bir oturma elemanı ya da gölge alan oluşturacak ağaçlar yoktur. Meydan tamamen beton zeminden oluşmaktadır. Meydanın güneydoğu kısmında bir amfi bulunmaktadır (Şekil 135). Ancak direkt olarak güneşe maruz kaldığı için uzun süreli oturmalara uygun değildir.

Meydanda bulunan 15 Temmuz Şehitleri Abidesi meydana anıtsal bir imge katmaktadır (Şekil 135). Meydan hem büyük bir kentsel açıklığa hem de büyük bir anıta sahip olduğu için insan ölçeğinden uzaktır. Çünkü bu kadar büyük bir boşluğun içinde insanlar çok küçük kalmaktadır.



**Şekil 135.** Kent Meydanında bulunan abide ve amfi oturma alanı

Meydanda halka açık WC, ticari birim (çay evi) ve Erzurum Spor bilet satış noktası bulunmaktadır (Şekil 135). Bilet satış noktası ve umumi tuvalet kısa süreli kullanımlara uygundur. Bu sebeple meydana geçirilen süre kısadır. Meydanda insanların kullanabileceği çay evi ve umumi tuvalet dışında herhangi bir işlev yoktur. Meydanda vakit geçirilmesinin sağlayan tek işlev kapalı çay ocağıdır. Yapılan gözlemlerde, bu çay ocağını Havuzbaşı Meydanında olduğu gibi sadece erkeklerin kullandığı gözlenmiştir.



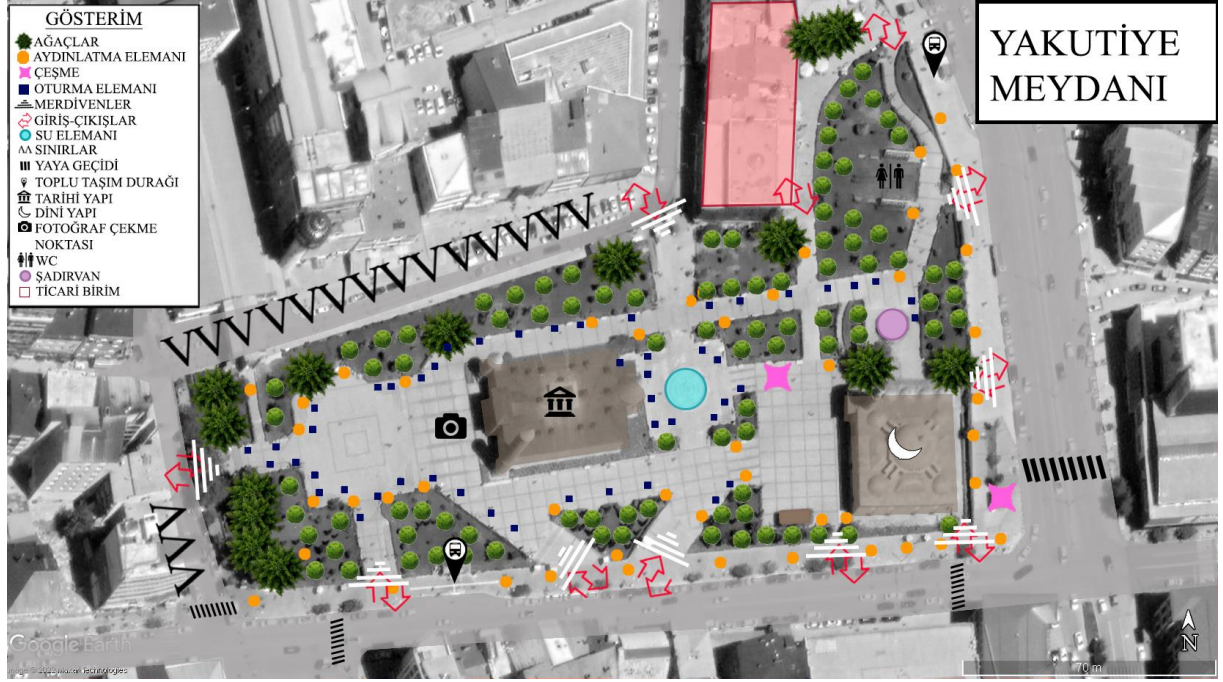
**Şekil 136.** Kent Meydanında bulunan ticari faaliyetler

Meydanda bulunan açık alan kapalı alanlardan daha fazladır. Ancak meydandaki açık alandan insanlar sadece geçip gitmektedir. Meydanda bulunan kapalı alanlarda insanlar oturup çay içip sohbet ettiği için bu kapalı alanlar açık alandan daha fazla kullanılmaktadır.



**Şekil 137.** Kent Meydanından herhangi bir izi takip etmeden geçip giden insanlar

## Yakutiye Meydanı



**Şekil 138.** Yakutiye Meydanı google earth görüntüsü (Google Earth, 2022)

Yakutiye Meydanı Cumhuriyet Caddesinin kuzeydoğusunda bulunmaktadır. Ortalama büyüklüğü 1.8 hektardır. Meydanın iki cephesinin yollar ile iki cephesinin ise yapılar ile sınırlı olduğu görülmektedir (Şekil 138). Meydana formunu veren çevresindeki yapılar ve yollardır. Çevresindeki bu yapılar sayesinde en güçlü kapalılığın bu meydanda olduğu görülmektedir.

Meydanın içinde herhangi bir ticari işleve sahip yapı yoktur. Ancak yakın çevresinde ticari birimlerin var olduğu görülmektedir. Bu ticari birimlerin varlığı meydanda geçirilen süreyi artırmaktadır. Çünkü ticari birimler kamusal niteliği olduğu için meydanın, herkes tarafından kullanılmasını ve alışveriş yapan insanların burayı dinlenme alanı olarak tercih etmesini sağlamaktadır. Ayrıca bu market veya büfeler insanların yiyecek içecek alıp meydana gelip zaman geçirmelerini teşvik etmektedir. İnsanlar temel ihtiyaçlarını (yeme, içme, tuvalet vb.) karşılayabildikleri alanlarda daha fazla vakit geçirme eğilimindedir. Meydanın içinde 1 adet umumi tuvalet bulunması da yine meydanda geçirilen sürenin artmasını sağlamaktadır.

Meydanın içinde tarihi ve kültürel öneme sahip 2 yapı bulunmaktadır. Bunlar; müze olarak işlevine devam eden Yakutiye Medresesi ve ibadet amaçlı olarak halen günümüzde de kullanılan Lala Mustafa Paşa Camii'dir. Bu yapıların varlığı hem ibadet etmek isteyen yayaları meydana çekerken hem de turistik amaçlarla medreseyi görmeye gelen turistlere hizmet etmektedir. Ayrıca meydanda bulunan açık yeşil alanlar ve banklar meydanın rekreatif amaçlarla kullanılmasını sağlamaktadır. Bu sayede meydan çeşitli profilde kişiler tarafından kullanılmaktadır. Meydanda bulunan bu tarihi yapılar meydanın imgelenebilirliğini de

artırmaktadır. Çalışılan 4 meydan arasında 2 adet tarihi yapıyı içinde barındıran tek meydan olmasıyla bu meydan tarihi ve kültürel değerleri ile ön plana çıkmaktadır.



**Şekil 139.** Yakutiye Meydanı çevresinde bulunan toplu taşıma durakları

Meydanın çevresinde bulunan 2 adet toplu taşıma durağı olduğu görülmektedir. Çekilen fotoğraflarda da görüldüğü üzere bu toplu taşıma duraklarının etrafında yaya sayısı fazladır (Şekil 139). Bu sayede toplu taşıma duraklarının varlığı meydanın çevresinde yoğun yaya hareketliliğine sebep olmaktadır. Ayrıca meydanın durak noktalarına yakın olması yayalar için çekici unsurdur. Çünkü bu durum meydana sadece özel araç ile değil aynı zamanda toplu taşıma araçları ile erişimi mümkün hale getirmektedir.



**Şekil 140.** Yakutiye Meydanına giriş-çıkış sağlayan ancak rampası bulunmayan merdivenler

Meydanın çevresinde sınırlayıcı unsurlar olduğu için bu meydana giriş-çıkış yapılan belirgin 11 nokta vardır. Meydanda birden fazla giriş-çıkış noktası bulunması meydanın şeffaflığını ve erişilebilirliğini artıran bir niteliktir. Ancak meydanın kuzey batısında eğimden kaynaklanan bir istinat duvarı vardır ve buradan meydana geçiş yoktur.

Meydan eğimden dolayı cephesinin bulunduğu yolların bazılarının kot olarak altında bazılarının ise üstündedir. Dolayısıyla bu 11 giriş-çıkış noktasından 9'unda merdiven vardır 2'sinde merdiven yoktur. Merdivenlerin çoğunun yanında rampa yoktur (Şekil 140). Bu sebeple meydana erişim dezavantajlı kesimler için sınırlayıcıdır. Dezavantajlı gruplar, meydanın belirli

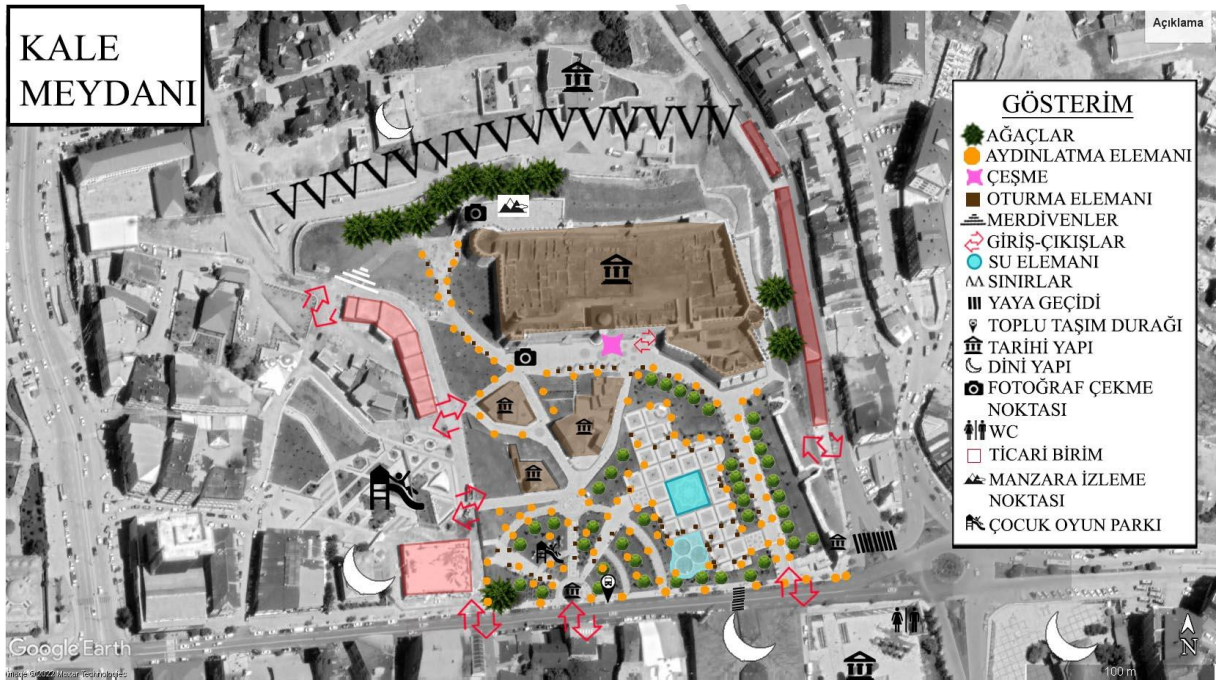
noktalarından (merdiven olmayan veya rampası bulunan merdivenli noktalar) giriş-çıkış yapmak zorunda kalmaktadır.



**Şekil 141.** Meydanda bulunan açık yeşil alanlar ve oturma elemanları

Meydanda genel olarak oturma elemanı sayısının fazla olduğu gözlenmiştir. Oturma elemanları dışında meydanda bulunan çim alanların da oturmaya müsait olduğu görülmektedir. Hem çim alanlarının hem de oturma elemanlarının varlığı meydanın geçip gidilen bir yer olmaktan çıkıp zaman geçirilen bir alan olmasını sağlamaktadır.

### Kale Meydanı



**Şekil 142.** Kale Meydanı google earth görüntüsü (Google Earth, 2022)

Kale Meydanı Cumhuriyet Caddesinin kuzeydoğusunda bulunmaktadır. Ortalama büyüklüğü 4.4 hektardır. Meydanı yollar ve doğal eşikler sınırlamaktadır. Kale surlarının kuzeyinde bulunan eğim meydanın bittiğini işaret etmektedir. Erzurum Kalesi kent merkezinde bulunan ve yükseltinin fazla olduğu bir alana kurulmuştur. Bu sebeple meydana formunu veren topoğrafyadır. Dolayısıyla meydanda güçlü bir kapalılık hissi yoktur. Çünkü 3 cephesi de açıktır ve topoğrafya dışında sınırlayıcı bir elemanlar yoktur. Doğu cephesi ise tarihi surlar ile sınırlanmaktadır.



**Şekil 143.** Kale Meydanının çevresinde bulunan tarihi yapılar

Meydanın çevresinde tarihi ve kültürel öneme sahip yapılar vardır. Bu yapılar Ulu Camii ve Çifte Minareli Medresedir. Ç.M.M. turistik amaçlı, Ulu Camii ise hem ibadet hem de turistik amaçlı kullanılmakta ve ziyaret edilmektedir. Meydanın çevresinde ticari birimlerin ve ibadet alanlarının var olduğu görülmektedir (Şekil 143). Hem meydanın içinde hem de yakın çevresinde çocuk oyun parkı vardır. Meydanın içinde restorasyonu tamamlanmış Geleneksel Erzurum Evleri ve Kale Surları vardır. Kale surları müze olarak Geleneksel Erzurum Evleri ise yeme-içme birimi olarak işlevlendirilmiştir. Ayrıca meydanda geniş açık yeşil alanlar ve kent manzaralı bir teras vardır. Çalışma alanında bulunan 4 meydan arasından içinde ve çevresinde en çok işleve sahip meydanın bu meydan olduğu görülmektedir. Bu sebeple en çok kullanıcı çeşitliliğine sahip olan meydandır.



**Şekil 144.** Kale Meydanında Bulunan Farklı Oturma Elemanları

Meydanda oturma elemanlarının sayısının ve açık yeşil alanların fazla olduğu görülmektedir. Ayrıca meydan ve çevresinde 2 adet çocuk oyun parkı vardır. Meydanda hem oturma yerlerinin fazla olması hem de meydanın çocuklu ailelerin gelmesine olanak tanınması burada geçirilen sürenin artmasını sağlamaktadır.



**Şekil 145.** Kale Meydanında bulunan Saat Kulesi, Erzurum Evleri ve Kale Surları

Meydanda bulunan Saat Kulesi ve Geleneksel Erzurum Evleri meydanın imgenelenebilirliğini artırmaktadır. Meydanın 7 farklı giriş çıkışının bulunması ve çevresinin herhangi bir duvar veya çitle kapalı olmaması meydanın şeffaflığını ve erişilebilirliğini artırmaktadır. Meydanın hemen önünde bulunan toplu taşıma durağı ise meydana erişim sağlanan ulaşım biçimlerini çeşitlendirmektedir. Ancak meydan ve çevresinde sadece 1 adet toplu taşıma durağı 2 adet yaya geçidi bulunmaktadır. Bu durum yayaların hem karşıdan karşıya geçişini zorlaştırmakta hem de toplu taşıma duraklarına uzun mesafeler boyunca yürünmesine sebep olmaktadır.

### **Bölüm sonu değerlendirmesi**

Çalışma alanı içerisinde bulunan 4 meydan (Yakutiye, Kale, Kent ve Havuzbaşı Meydanları) Cumhuriyet Caddesi ile bir bütün oluşturmakta ve yaya hareketliliği açısından açık kamusal mekânlar olarak birlikte rol üstlenmektedir. Bu nedenle meydan ve cadde ilişkisinin ve bu ilişkinin genel olarak yürünebilirliğe etkisinin tartışılması gerekmektedir. Bu bağlamda, meydanların kentsel tasarım özellikleri ve fiziksel özellikleri incelenmiştir. İncelenen kentsel tasarım özellikleri; imgenelenebilirlik, okunaklılık, kapalılık, insan ölçeği, şeffaflık, bağlantı, çeşitlilik ve uyumdur. İncelenen fiziksel özellikler ise; meydanın büyüklüğü, içerisinde bulunan etkinlik alanları ve işlevler, meydan giriş-çıkışları, kent mobilyaları ve peyzaj elemanlarının varlığıdır. Bu meydanların hepsinde yürünebilirliği destekleyecek belirli kentsel tasarım özelliklerinin bulunduğu ancak bu niteliklerin tümünün aynı anda aynı meydanda olmadığı görülmüştür. Örneğin, Kale Meydanı'nda 7 farklı kentsel tasarım özelliği bulunurken bağlantılılık zayıftır. Yakutiye Meydanı'nda ise okunabilirlik zayıftır.

Meydanların tümünde işaret öğelerine rastlanmaktadır. Bu işaret öğeleri heykel, anıt ve tarihi yapılar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu öğelerin meydanlarda bulunması çalışma alanının zihinde kalıcılığını artırmakta, daha kolay tanımlanabilir hale gelmesini sağlamak ve alana kimlik kazandırmaktadır. Böyle bir yerde yürümek, tanıdıklık ve aşinalık hissinden dolayı

daha rahat gerçekleştirmekte ve yürünebilirlik artmaktadır. Böyle bir yerde güven ortamı ve rahatlık hissi oluşmaktadır. Bu sayede insanlar kendilerini bu alana ait hissetmekte ve alanda geçirdikleri vakit artmaktadır.

Yürünebilirliğin sağlanması için kent bütününde ve kamusal mekânlara erişimde, ulaşım biçimleri farklılaşmalı ve birbirine entegre olmalıdır. Kentte bulunan yaya erişim ağları ise bu ulaşım biçimleriyle birlikte düşünülmelidir. Bu bağlamda meydanlara ulaşmak için kullanılan ulaşım altyapısı incelendiğinde; meydanlara motorlu toplu taşıma araçları dışında tramvay, hafif raylı, metro gibi ulaşım sistemleri ile ulaşımın sağlanmadığı görülmüştür. Çünkü kentte bu ulaşım biçimlerine olanak sağlayacak kentsel altyapı mevcut değildir. Aynı zamanda temiz ve kolay bir ulaşım biçimi olan bisiklet ile ulaşım için de altyapının olmadığı, bu sebeple bisiklet ile meydanlara erişimin yok denecek kadar zayıf olduğu görülmüştür. Caddeye ve meydanlara erişimde tek tip ulaşım biçiminin var olması ulaşılabilirliği ve alternatif seçenek ihtimalini azaltmaktadır. Alternatif seçenek sayısı azaldıkça yürüme tercihi ve dolayısı ile yürünebilirlik zayıflatılmaktadır. Çünkü yürünebilirliğin temel fiziksel altyapısı olan yaya erişim ağlarının gelişmiş toplu taşıma sistemleri ile bağlantılı olması ve bu ulaşım modlarının çeşitlenmesi gerekmektedir. Ancak meydanların çevresinde ve çalışma alanının bütününde ulaşım konusunda böyle bir seçenek çeşitliliği mevcut değildir.

Yapılan mekânsal analizlere göre meydanların çevresinde yaklaşık 500 metre mesafede erişilebilir toplu taşıma duraklarının var olduğu tespit edilmiştir. Bu durum kentli için adil ve kolay ulaşım olanak sağlanmaktadır. Ancak yukarıda bahsedildiği gibi tek tip ulaşım biçiminin var olması bu alanlara erişilebilirliği zayıflatılmaktadır. Bir çevrenin yürünebilmesi için ilk olarak erişilebilir olması gerekmektedir. Yani yaya kamusal mekâna rahatça erişebilmelidir. Dolayısıyla erişilebilirliği zayıf olan bir yerde yürünebilirliği tartışmak da zorlaşmaktadır.

Meydanların tümünde oturup vakit geçirmeye olanak sağlayan imkanlar bulunmaktadır. Bu imkanlar oturma birimleri olan banklar, çimler ve çay ocakları olarak çeşitlenmektedir. Yapılan mekânsal analizlere göre içinde vakit geçirmeye en az olanak sağlayan meydanın Kent Meydanı olduğu tespit edilmiştir. Bu meydana diğer meydanlarda olan kent mobilyaları, oturma bankları ve peyzaj elemanları (çim zemin, ağaçlar) yoktur. Meydanda vakit geçirmek için sadece çay ocağı bulunmaktadır. Ancak yapılan gözlemlerde görülmüştür ki; bu çay ocağı ağırlıklı olarak erkekler kullanmaktadır. Bu meydana kullanıcı profiline çeşitlenmesine olanak sağlayacak işlevler ve etkinlik alanları bulunmamaktadır. Buradan meydanlarda ve yakın çevresinde bulunan işlevlerin kullanıcı profiline, kullanım sıklık ve süresini etkilediği anlaşılmaktadır. Örneğin, çevresinde market, mısırcı, büfe gibi ticari birimler ve içerisinde park, müze, cami vb. çeşitli etkinlik alanları olan Kale Meydanı ve Yakutiye Meydanı çeşitli

kullanıcı profiline sahipken; içerisinde sadece çay ocağı olan Kent Meydanı sınırlı kullanıcı profiline hizmet etmektedir. Havuzbaşı Meydanı, Kent Meydanı gibi içerisinde çay ocağı barındıran bir meydandır. Ancak Kent Meydanı'ndan farklı olarak kullanıcı profili çeşitlenebilmektedir. Bunun birçok sebebi vardır. Bunlar; oturma gruplarının yoğunlaşması, ağaçların meydanı hem sınırlayarak kapalılık hissi oluşturması hem de çevredeki yoğun trafikten soyutlaması, havuzda gerçekleşen etkinlikler (örneğin buz pateni), yine ağaçların yaz aylarında serinlik yaratması ve yaz-kış bir mikro iklim oluşturmasıdır.

Meydanlarda bulunan etkinlik alanlarının mekân hiyerarşisi (kamusal, yarı kamusal, özel ve yarı özel) mekânın kullanım sıklığını ve yaya tercihlerini etkileyebilmektedir. Çünkü özel veya yarı özel mekânın kullanıcı profili belirli kişilerden oluştuğu için sınırlıdır; kamusal ve yarı kamusal mekânlar daha farklı ve çeşitli kullanıcı profili tarafından kullanılmaktadır. Bu bağlamda çalışma alanındaki meydanlar incelenmiş ve bazı meydanlarda yarı kamusal nitelik taşıyan alanların var olduğu tespit edilmiştir. Örneğin, Yakutiye ve Kale Meydanında bulunan müze ve ören yerleri (Yakutiye Medresesi ve Erzurum Kalesi) kontrollü ve ücretli giriş yapılan yerler olduğu için yarı kamusal nitelik taşımaktadır. Ayrıca müze ve ören yeri niteliği taşıyan yerler kullanıcılar tarafından her gün ziyaret edilen yerler değildir; belirli dönemlerde ve genelde tek seferlik turistik amaçlı gezilen yerlerdir. Bu açıdan meydanların kullanım sıklıkları ve yaya tercihleri incelendiğinde, Yakutiye Meydanı sık kullanılan bir meydan iken; Kale Meydanı'nın seyrek kullanıldığı görülmüştür (bkz., sayfa 238). Buradan, yaya tercihleri ve kullanım sıklıklarının meydanlarda bulunan alanların kamusal derecelerinden etkilediği; ancak tek faktörün bu olmadığı anlaşılmıştır.

Yapılan analizlere göre, bir meydan ne kadar çeşitli kullanıma sahip olursa ve ne kadar farklı kullanıcı profiline hitap ederse, o kadar fazla yaya hareketliliğine sahip olmaktadır. Ancak bu yaya hareketliliğinde tek unsur meydanın barındırdığı işlevsel çeşitlilik değildir. Konumu da önemlidir. Bunun örneği, Yakutiye Meydanı ve Kale Meydanı'nda görülmektedir. Kale Meydanı Yakutiye Meydanı'na göre daha fazla etkinlik alanını içerisinde barındırmasına rağmen Yakutiye Meydanı Cumhuriyet Caddesi'nin üzerinde bulunduğu konumu ve çevresindeki yoğun yapılaşmanın getirdiği işlevsel çeşitlilik ile daha fazla yaya hareketliliğine sahiptir. Meydanın çevresinde bulunan yapıların işlevleri, yemek-içmek üzerine çeşitlendiği için günlük kullanıma uygundur ve bu bölgede çalışanlar dışında tercihe bağlı olarak burayı kullanan ziyaretçilerin vakit geçirmesine olanak sağlamaktadır. Bu sayede farklı kullanıcı profiline hitap eden caddeyi ve meydanı kullanmasına olanak sağlayacak şekilde hizmet sunmaktadır.

Sonuç olarak, meydanların kentsel tasarım özellikleri ve fiziksel özellikleri incelendiğinde; çalışma alanı içerisinde bulunan cadde ve meydanların karşılıklı olarak alanın

yürünebilirliğini etkilediği görülmüştür. Çalışma alanı içinde **Yakutiye Meydanı'nın** varlığı ve yoğun kullanımı (yani sadece geçilip giden bir yer değil aynı zamanda oturup vakit geçirilebilen bir alan) hem caddenin erişilebilirliğini hem de buradaki işlevlere olan talebi arttırmaktadır. Bu sebeple meydan cadde ve yakın çevresinde yaya hareketliliğine ve dolayısıyla yürünebilirliğe olumlu olarak katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda meydan konumu nedeniyle çevresinde bulunan yapıların işlevsel çeşitliliği ve fiziksel özelliklerinden etkilenmektedir. Yani bu meydan çalışma alanının erişilebilirliğini ve kullanımını artırarak cadde ve yakın çevresinin yaya hareketliliğini etkilerken; aynı zamanda konumu dolayısıyla cadde ve yakın çevresindeki yaya hareketliliğinden etkilenmektedir. Bu iki etkileşim de pozitif yönde gerçekleşmektedir. **Kale Meydanı** da Yakutiye Meydanı gibi vakit geçirilen bir alandır. Yani bu meydanın varlığı ve yoğun kullanımı da caddenin erişilebilirliğini ve buradaki işlevlere olan talebi arttırmaktadır. Bu sebeple bu meydan da cadde ve yakın çevresinde yaya hareketliliğine ve dolayısıyla yürünebilirliğe olumlu olarak katkı sağlamaktadır. Ancak bu meydan çevresindeki yapıların düşük katlı ve işlevsel çeşitliliğinin az olması gibi arazi kullanımı özellikleri sebebiyle cadde ve yakın çevresinin yaya hareketliliği oluşturması açısından olumlu bir etki alamamaktadır. **Kent Meydanı**, konumu itibariyle kamu hizmet alanlarını ve ticaret birimlerini birbirine bağlamakta ve dolayısıyla erişilebilirliği artırarak cadde ve yakın çevresinin sunduğu imkanlardan olumlu olarak etkilenmektedir. Ancak bu meydan etkinlik alanlarının sınırlı olması, fiziksel özelliklerinin vakit geçirmeye uygun olmaması ve geçiş mekânı olarak kullanılması sebebiyle; cadde ve yakın çevresine yaya hareketliliği açısından olumlu bir etki yaratmamaktadır. **Havuzbaşı Meydanı**, çalışma alanı üzerinde merkezi bir konumdadır; ancak bir kavşak olması nedeniyle çevresi araç yolları ile çevrili araç trafiğinin göbeğinde kalmaktadır. Bu sebeple bu meydan da Kale Meydanı gibi cadde ve yakın çevresinin yaya hareketliliği oluşturması açısından olumlu bir etki alamamaktadır. Ancak meydanın sokak ağaçları ile sınırlanmış ve oturma birimlerinin sayısının fazla olması gibi fiziksel özellikleri dolayısıyla cadde ve yakın çevresine yaya hareketliliği açısından olumlu bir etki yaratmaktadır.

## Meydan Sayımları ve Gözlemleri

Gehl'e göre (2010), insanların ve insan etkinliklerinin var olması yayaları cezbeden en büyük unsurlardan biridir. Çünkü insanların varlığı o alanda merak uyandırır ve insanları o alana çeker. İnsan etkinliklerinin varlığı alana hem çeşitlilik hem de canlılık katar. Diğer insanlar ise bu hareketlilikten etkilenerek kamusal mekânlara gelip vakit geçirir. Çalışma alanı incelendiğinde, Cumhuriyet Caddesi üzerinde iç mekân aktivitelerinin dışsallaştırıldığı kaldırım kafeleri benzeri işlevler yoktur. Bu sebeple insanlar Cumhuriyet Caddesini geçiş alanı olarak kullanmakta ve caddedeki insan etkinliği yürümek, durup ayakta beklemek (birini ya da toplu taşıma araçlarını) ile sınırlı kalmaktadır. Cadde üzerinde hareketli olan yaya akışları meydanlara kaymakta ve burada durağan bir hal almaktadır. Dolayısıyla insan etkinlikleri genel olarak meydanlarda gerçekleşmektedir. Bu etkinlikler; oturmak, güneşli havanın tadını çıkarmak, bisiklete binmek, paten kaymak, ebeveynlerin çocuklarını oynatması ve çocukların arkadaşlar ile oyun oynaması olarak sıralanabilmektedir (Şekil 146).

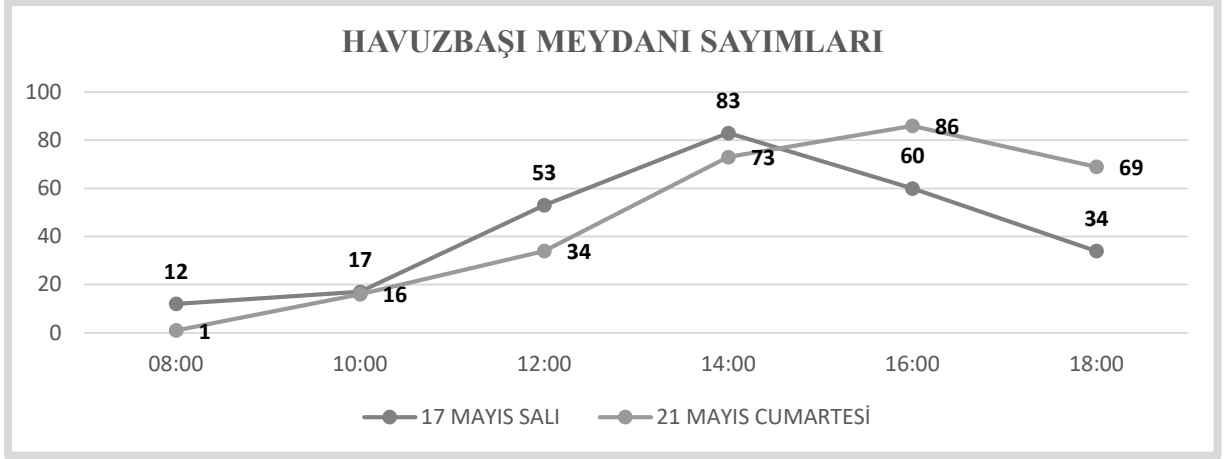
Çalışma alanındaki meydanlarda yaya hareketliliğini anlamak amacıyla belirli gün ve saatlerde sayım yapılmıştır. Meydanda bulunan kişiler bir grup gözlemci tarafından, 17 Mayıs salı günü ve 21 Mayıs cumartesi günü, 2 saat aralıklarla, anlık olarak, 6 kez (08:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00) sayılmıştır. Sayım yapılan her iki günde de hava durumu aynı ve güneşlidir.



**Şekil 146.** Cadde üzerinde bulunan 4 meydana insan etkinliklerinin varlığı

### Havuzbaşı Meydanı

Meydanlarda sayım yaparken aynı zamanda gözlem de yapılmıştır. Havuzbaşı Meydanının çevresi araç yolları ile çevrili olduğu için çocuklu ailelerin araç trafiğinin yarattığı güvensiz ortamdan dolayı bu meydanı tercih etmediği ve bu sebepten dolayı, meydanın kullanıcı profilinin genel olarak yetişkin insanlardan oluştuğu gözlenmiştir. Ayrıca meydana bulunan çay ocağının genel olarak erkeklere hizmet ettiği görülmüştür.



**Şekil 147.** Havuzbaşı Meydanı hafta içi ve hafta sonu sayımları

Havuzbaşı Meydanı için yapılan hafta içi ve hafta sonu sayımları incelendiğinde; meydanın bazı saatlerde hafta sonu bazı saatlerde ise hafta içi kullanıcı sayısının fazla olduğu tespit edilmiştir. Hafta içi sayımlarında saat 14:00'da kullanıcı sayısı en fazla çıkarken; hafta sonu sayımlarında saat 16:00'da kullanıcı sayısı fazla çıkmıştır. Sayım sonuçlarının birbirine yakın çıkmıştır. Buradan meydanın hafta içi ve sonunda benzer amaçlarla kullanıldığı ve kullanıcı profilinin pek fazla değişmediği anlaşılmaktadır.



**Şekil 148.** Havuzbaşı Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 10:00

Meydanın hafta içi sabah saatlerinde kullanıcı sayısının (17 kişi) çok az olduğu ve neredeyse tüm kullanıcıların banklarda oturup güzel havanın tadını çıkardığı gözlenmiştir. Meydanda bulunan çay ocağının ise sabah saatlerinde boş olduğu görülmüştür.



**Şekil 149.** Havuzbaşı Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 12:00

Meydanda öğle saat 12:00'da yürüyen ve yine sabah saatlerinde olduğu gibi banklarda oturan insanlar (53 kişi) vardır. Sabah saatlerinde boş olan çay ocağının bu saatlerde tamamen dolu olduğu gözlenmiştir. Sabah saatlerinde 17 olan kişi sayısının öğle saatinde 53'e yükselmiş olmasında çay ocağına gelen kişilerin etkisinin büyük olduğu görülmektedir.



**Şekil 150.** Havuzbaşı Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 08:00

Meydanda hafta sonu sabah saatinde gözlemci grubu dışında tek bir kişi vardı. O kişi de belediyenin temizlik personelidir. Bu durum, hafta sonu sabah saatlerinde meydanı kimsenin kullanmadığını hafta içi ise işe veya okula giden kişilerin oturup dinlendiği veya birilerini beklediği bir alan olduğunu göstermektedir.



**Şekil 151.** Havuzbaşı Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 10:00

Meydan sabah saatlerinde genel olarak bireysel olarak oturup dinlenme amaçlı olarak kullanılan bir alan niteliği taşımaktadır. Çünkü meydana oturan insanlar genel olarak meydana yalnız gelmekte ve birbirleriyle sohbet etmemektedir.



**Şekil 152.** Havuzbaşı Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 18:00 (sol) ve 15 Mayıs Pazar günü saat 09:00 (sağ)

Meydanda hafta sonu akşam saatlerinde sabah saatlerine göre kişi sayısı fazladır. Ayrıca sabah saatlerinde yalnız gelen kişiler fazlayken akşam saatlerinde insanların arkadaşları ile geldiği ve oturup sohbet ettikleri gözlenmiştir.

Ayrıca bu meydana milli günlerde kutlamalar yapılmaktadır. Örneğin, 19 Mayıs Gençlik ve Spor Bayramı kutlamaları için 15 Mayıs Pazar günü açılış yapılmıştır. Bu da meydanın sadece rekreatif amaçlı değil kutlama amaçlı olarak da kullanıldığını göstermektedir. Özellikle milli günlerde bu meydan ve çevresinin çok yoğun yaya hareketliliğine sahip olduğu gözlemlenmiştir.

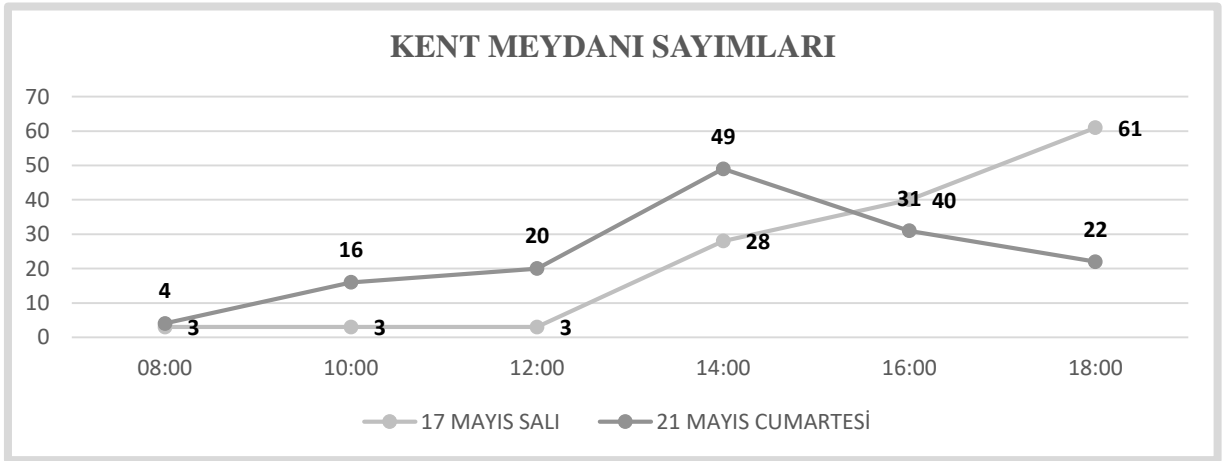
Meydanda hafta içi ve hafta sonu, gün boyunca banklarda oturan insanların var olduğu gözlenmiştir. Her iki günde de sabah saatlerinde yayaların yalnız olduğu akşam saatlerinde ise

arkadaşları ile meydanı kullandıkları görülmüştür. Meydanda özellikle sabah saatlerinde insanlar gelip geçmekte, öğle saatlerinden sonra oturup vakit geçirmektedirler. Meydandaki çay ocağının ise kullanıcı sayısının artırdığı tespit edilmiştir.

Milli günlerde yapılan kutlamalar ve banklarda oturmak dışında meydanda farklı etkinlikler gerçekleşmemektedir. Çünkü buna olanak sağlayacak etkinlik alanları yoktur. Bu meydan genel olarak bekleme, buluşma veya dinlenme amaçlı olarak kullanılmaktadır. Meydanın çevresinde bazı toplu taşıma durakları vardır. Bu sebeple meydanın çevresinde anlık kalabalıklar oluşabilmektedir. Ancak bu kalabalık genel olarak Cumhuriyet Caddesi'ne doğru dağılmaktadır.

### Kent Meydanı

Meydanlarda sayım yaparken aynı zamanda gözlem de yapılmıştır. Kent Meydanı çevresi araç yolları ile sınırlanmış ve içerisinde durup vakit geçirmeye, sosyalleşmeye olanak sağlayacak kullanımlar barındırmayan bir meydandır. Bulduğu konum itibariyle birçok kullanımını birbirine bağlamakta ve otobüs duraklarına yakın olmasıyla da toplu taşıma araçlarından inen insanların yakın çevreye yönelmesine olanak sağlamaktadır. Bir yandan geçişgen özelliği ile yayalar için geçiş mekânı özelliği taşıırken diğer bir yandan yayaların toplanması ve dağılmasını sağlayarak yayalar için dinamik bir alan sunmaktadır.



Şekil 153. Kent Meydanı hafta içi ve hafta sonu sayımları

Yapılan sayım ve gözlemlerde Kent Meydanı'nın meydanda vakit geçirmek ya da meydanı geçiş alanı olarak iki farklı kullanım amacına ve dolayısıyla farklı kullanıcı profiline sahip olduğu görülmüştür. Meydan için yapılan hafta içi ve hafta sonu sayımları incelendiğinde; meydanın bazı saatlerde hafta sonu bazı saatlerde ise hafta içi kullanıcı sayısının fazla olduğu ve hafta içi sayımlarında meydanda bulunan kişilerin sayısının her geçen saat diliminde arttığı tespit edilmiştir.

**Tablo 10.** Kent Meydanı'ndaki Durağan ve Hareketli Yaya Sayısı (60 Dakika İçinde)

	HAFTA İÇİ		HAFTA SONU	
	DURAĞAN	HAREKETLİ	DURAĞAN	HAREKETLİ
SABAH (08:00)	3	630	4	858
ÖĞLE (12:00)	3	1470	20	1770
AKŞAM (18:00)	61	1782	22	2292

Tablo 10'a göre, hafta içi meydanda bulunan kullanıcı sayısının ve aynı zamanda meydandan geçen yaya sayısını sürekli arttığı görülmektedir. Hafta sonu ise meydanı kullanan kullanıcı sayısının akşam saatlerine doğru azaldığı; ancak meydandan geçen yaya sayısının sürekli arttığı tespit edilmiştir (Şekil 153). Meydanda bulunan kullanıcı sayısının hafta içi mesai bitim saatinde (saat 18:00); meydandan geçen yaya sayısının ise hafta sonu akşam saatinde en fazla olduğu görülmektedir. Buradan meydanda vakit geçiren ya da meydandan geçip giden kişilerin genel olarak meydanı akşam saatlerinde daha yoğun olarak kullandığı görülmektedir. Hafta içi mesai bitiminde, hafta sonu ise boş vakitlerini değerlendiren kişilerin evlerine dönüşlerinde bu merkezi konumda bulunan meydanı kullandığı çıkarımı yapılmakta ve bu sayımlar sayesinde meydanın geçiş alanı olarak kullanılıyor olması öngörüsünün doğruluğu güçlenmektedir.

Her iki sayımda da hareketli yaya sayısının durağan yaya sayısından çok fazla olduğu tespit edilmiştir. Bu sayım sonuçları aslında Kent Meydanının bir meydanın sahip olacağı niteliklere değil bir caddenin yani geçiş mekânının taşıyabileceği niteliklere sahip olduğunu göstermektedir. Çünkü hafta içi ve hafta sonu bir cadde için pik saat diyebileceğimiz saat dilimlerinde meydandan geçen yaya sayısı meydanda bulunan yaya sayısından fazla çıkmıştır. Bu sebeple bu meydan durağan değil yayalar için akışkan özelliğe sahiptir. Yani yayalar bu meydanda vakit geçirmek yerine meydanı geçiş alanı olarak kullanmaktadır.



**Şekil 154.** Kent Meydanı 21 Mayıs cumartesi günü saat 08:00 (sol) ve saat 10:00 (sağ)

Meydanın sabah saatlerinde genel olarak boş olduğu ve meydandan geçip giden insanların olduğu gözlemlenmiştir.



**Şekil 155.** Kent Meydanı 21 Mayıs cumartesi günü saat 12:00(sol) ve saat 14:00 (sağ)

Meydanda sabah saatlerinde olduğu gibi öğle saatlerinde de yayalar tarafından aynı hareketler sergilenmektedir. İnsanlar meydandan sadece gelip geçmektedir. Tek fark sabah saatlerine göre öğle saatlerinde daha fazla kişi meydandan geçip gitmektedir. Yine Havuzbaşı Meydanı'nda olduğu gibi bu meydanda bulunan çay ocağının kullanıcı sayısı da öğle saatlerinde artmaya başlamıştır.



**Şekil 156.** Kent Meydanı 21 Mayıs cumartesi günü saat 16:00 (sol) ve saat 18:00 (sağ)

Meydandan geçen kişi sayısı saat 18:00'da (22 kişi) 16:00'a (31 kişi) göre daha azdır. Buradan hafta sonu akşam saatlerine doğru meydanı kullanan kişi sayısının azaldığı anlaşılmaktadır.

Kent Meydanı büyük olduğu için ve yayalar tarafından aktif olarak kullanılmadığı için genel olarak araçlar tarafından işgal edilmiştir. Meydanı Kızılay'a ait bir tırın, trafik polislerine ait polis aracının ve farklı bazı araçların da otopark alanı olarak kullandığı gözlemlenmiştir (Şekil 156).

Gözlem ve sayım yapılırken diğer 3 meydandan farklı olarak bu meydana dair bazı durumlar gözlemci ekibinin dikkatini çekmiştir. Bu meydanda yönlendirici veya sınırlayıcı bir unsur bulunmadığından dolayı meydanı kullanan kişiler meydandan geçip gitmektedir. Çok az kişinin oturup meydanda vakit geçirdiği gözlemlenmiştir. Bu kişiler genel olarak meydanda bulunan çay ocağının önünde bulunan masa ve sandalyelerde oturmaktadır. Kullanıcı profili

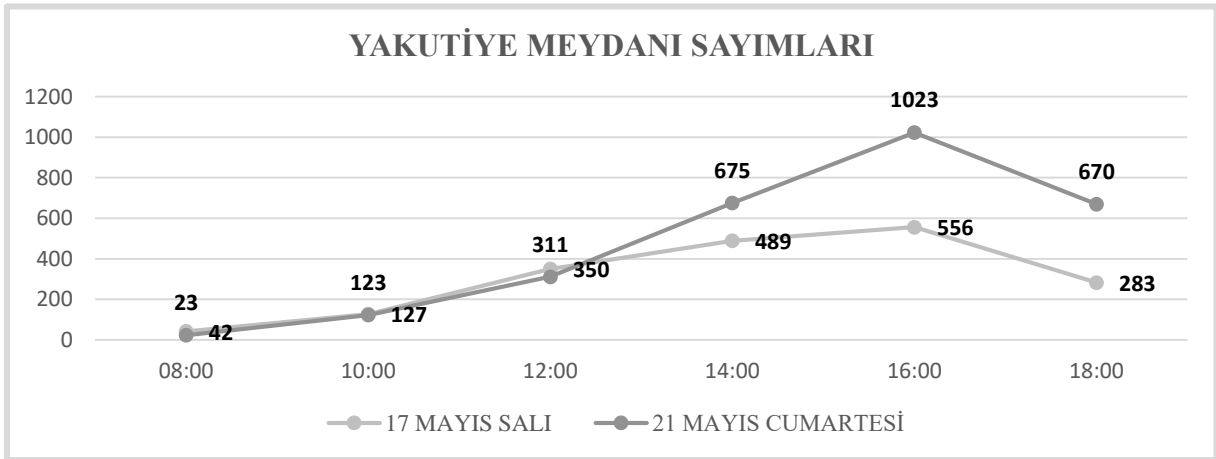
erkeklerden oluşarak, Havuzbaşı Meydanı'ndaki çay ocağını kullanan profil ile benzerlik göstermektedir.



**Şekil 157.** Kent Meydanı 19 Mayıs sabah günü saat 08:30 (sol) – öğle saat 13:30 (sağ)

Bu meydana 19 Mayıs günü kutlamalar gerçekleştirilmiştir. 19 Mayıs Gençlik ve Spor Bayramı kutlamalarının öncesinde ve sonrasında meydana gerçekleşen yaya hareketleri gözlenmiştir. Kutlamanın olduğu gün 3 bine yakın kişi Kent Meydanı'ndan başlayıp Kale Meydanı'nda biten bir kortej yürüyüşü yapmıştır. Yürüyüş öncesi ve sonrasında meydanın görüntüleri Şekil 157'de görülmektedir. Meydanın aslında belirli gün ve kutlamalarda vakit geçirilen bir alana dönüştüğü gözlenmiştir. Bu kutlamalar gündüz saatlerinde milli kutlamaları akşam saatlerinde ise konser etkinliklerini içermektedir.

### Yakutiye Meydanı



**Şekil 158.** Yakutiye Meydanı hafta içi ve hafta sonu sayımları

Yakutiye Meydanı için yapılan hafta içi ve hafta sonu sayımları incelendiğinde; meydanın hafta sonu hafta içine göre daha fazla kişi tarafından kullanıldığı tespit edilmiştir. Meydanının hafta içi ve sonu sabah saatlerinde kullanıcı sayısına bakıldığında benzer kullanıcı sayıları ortaya çıkmaktadır. Hafta içi ve hafta sonu sayımları arasındaki farkın öğle saat 14:00'dan itibaren başladığı görülmektedir. Özellikle 16:00 ve 18:00 saatlerinde hafta içi

meydanı kullanan kişi sayısının iki katı kadar kişinin hafta sonu meydanı kullandığı yukarıdaki şekil 158'den anlaşılmaktadır. Buradan meydanın aslında boş vakit geçirme, eğlenme ve dinlenme amaçlı olarak kullanıldığı sonucuna varılmaktadır. Meydanı kullanan kişi sayısı eğer hafta içi yüksek çıksaydı muhtemelen meydanın çevresinde bulunan ticari birimlerde veya kamu kurum/kuruluşlarında çalışan kişilerin meydanı kullandığı düşünülebilirdi. Ancak meydanın hafta sonu daha kalabalık olması eğlenme ve dinlenme amaçlı olarak kullanıldığını ortaya koymaktadır.



**Şekil 159.** Yakutiye Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 08:00

Meydanın hafta içi sabah saatlerinde çok boş olduğu ve yaya ve bisikletlilerin belirli noktalara varmak için meydanı bir geçiş mekânı olarak kullandığı tespit edilmiştir.



**Şekil 160.** Yakutiye Meydanı 17 Mayıs Salı günü saat 14:00

Meydanının hafta içi öğle saatlerinde tamamen eğlence ve dinlenme amaçlı olarak kullanıldığı tespit edilmiştir. Şekil 160'ta görüldüğü gibi gençler tarihi yapının önünde bulunan boş alanda oyun oynamakta ve aileleriyle gelen insanlar banklarda ve çimlerde oturup sohbet etmekte ve güneşli havanın keyfini çıkarmaktadır. Çeşitli profilde insanlar meydanı bu saatlerde kullanmaktadır.



**Şekil 161.** Yakutiye Meydanı 17 Mayıs salı günü saat 16:00

Meydanın hafta içi 14:00 saatlerinde başlayan etkinliklerinin saat 16:00'da da devam ettiği görülmektedir. Ancak bu sefer kullanıcı sayısı daha fazladır ve özellikle çimlerde ve oturma birimlerinde yoğunlaşmıştır. Tarihi yapının önünde gençlerin hala oyun oynadıkları ancak güneşli havanın etkisiyle oyuna katılan çocuk sayısının azaldığı gözlenmiştir.



**Şekil 162.** Yakutiye Meydanı 21 Mayıs cumartesi günü saat 10:00

Yakutiye Meydanının hafta sonu sabah saatlerinde hem yerel halk tarafından hem de yabancılar yani turistler tarafından kullanıldığı yapılan gözlemlerde tespit edilmiştir. Bu durum, meydanın hem çeşitli amaçlarla hem de çeşitli profilde insanlar tarafından kullanıldığını göstermektedir. Şekil 162'de görüldüğü üzere (sol) yerel halktan olup hem çocuk hem de yaşlı olan kişiler meydanı kullanmaktadır. Çocuklar meydanda bisiklet sürüp eğlenirken, yaşlılar dinlenmekte ve turistler meydanda fotoğraf çekmektedir.



**Şekil 163.** Yakutiye Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 12:00

Yakutiye Meydanında hafta sonu öğle saatlerinde sabah saatlerine göre yaya sayısının ve hareketliliğinin arttığı Şekil 158 ve 163'ten anlaşılmaktadır. Meydanda özellikle öğle saatlerinde yaşlı insanların sayısı artmıştır. Özellikle yaşlı insanlar meydanın içinde bulunan Lala M. Paşa Cami'sine doğru yönelmektedir. Yine bu saatlerde meydandaki yaya hareketliliğinin akıcı olduğu yani meydanın bir geçiş alanı olarak kullanıldığı da tespit edilmiştir. Çünkü bu meydan belirli lokasyonlara ulaşmak için insanlara kestirme ve engelsiz bir yol seçeneği sunmaktadır.



**Şekil 164.** Yakutiye Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 16:00

Hem hafta içi hem de hafta sonu sayımlarında meydanın en çok kullanıcı sayısına sahip olduğu zaman dilimi saat 16:00 civarındır. Şekil 164'te görüldüğü üzere hafta sonu bu saatlerde meydanda yoğun bir yaya hareketliliği vardır. Meydanda yapılan etkinlikler bu saatte çeşitlenmekte ve birçok yayanın yürür vaziyette olduğu görülmektedir. Bu saatlerde meydandan gelip geçen kişi sayısının da fazla olduğu anlaşılmaktadır.

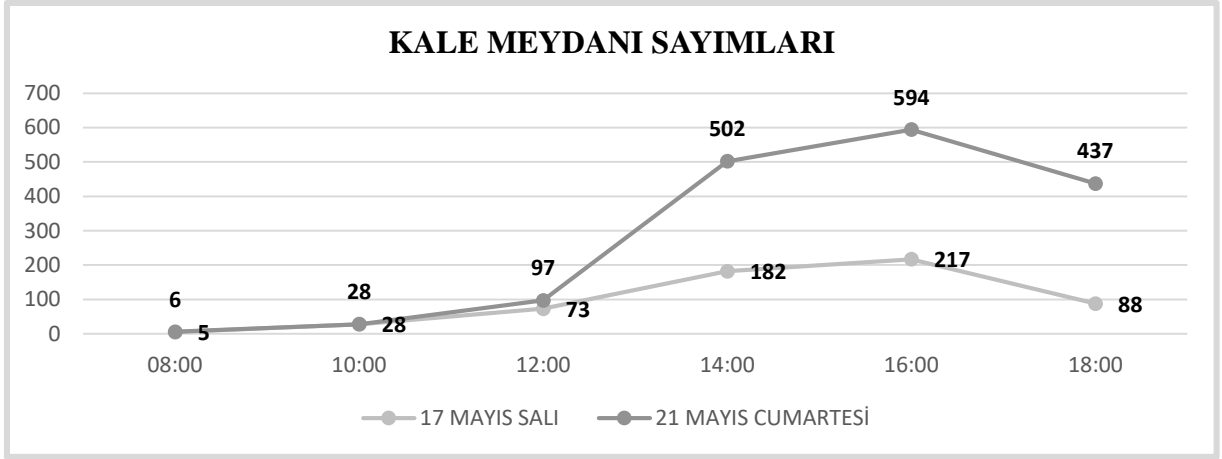


**Şekil 165.** Yakutiye Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 18:00

Meydanın akşam saatlerinde hala kullanıcı sayısının yüksek olduğu görülmektedir. Bu saatlerde özellikle çocuklu ailelerin ve gençlerin sayısında bir artış olduğu ve yaşlıların sayısında bir düşüş olduğu yapılan gözlemler ve sayımlar sonucunda tespit edilmiştir. Paten kayan ve bisiklet süren çocuk ve gençlerin varlığı ise meydandaki canlılığı güçlendirmektedir.

Fotoğraflar üzerinden yapılan yorumları toparlamak gerekirse, meydan hem hafta içi hem de hafta sonu sabah saatlerinde genel olarak çocuklar, yaşlılar ve varsa turistler tarafından kullanılmaktadır. Öğle saatlerinde özellikle namaz vakitlerinde yaşlıların sayısında belirgin bir şekilde artış görülmekte ve meydandan geçip giden kişi sayısı meydanda hareketlilik oluşturmaktadır. Öğleden sonrasında ise insanlar aileleri ve arkadaşları ile gelip meydanı rekreatif amaçlı olarak kullanmaktadır. Bu rekreatif etkinliklerin arasında oyun oynamak, bisiklet sürmek, paten kaymak, sohbet etmek, güneşli havanın tadını çıkarmak vb. etkinlikler dahil edilebilmektedir. Akşam saatlerinde ise meydanı genel olarak gençler ve çocuklu aileler kullanmakta ve bu saatlerde yaşlı sayısı azalmaktadır. Dolayısıyla meydanda saatle alakalı olarak kullanıcı profilinin değiştiği görülmektedir.

## Kale Meydanı



**Şekil 166.** Kale Meydanı hafta içi ve hafta sonu yaya sayımları

Kale Meydanı için yapılan hafta içi ve hafta sonu sayımları incelendiğinde; meydanın hafta sonu hafta içine göre daha fazla kişi tarafından kullanıldığı tespit edilmiştir. Meydanın sabah saatlerinde kullanıcı sayısına bakıldığında benzer kullanıcı sayıları ortaya çıkmaktadır. Hafta içi ve hafta sonu sayımları arasındaki farkın öğle saat 14:00'dan itibaren başladığı görülmektedir. Özellikle 14:00, 16:00 ve 18:00 saatlerinde hafta içi meydanı kullanan kişi sayısının iki katından fazla kişinin hafta sonu meydanı kullandığı yukarıdaki şekil 166'dan anlaşılmaktadır. Buradan meydanın aslında boş vakit geçirme, eğlenme ve dinlenme amaçlı olarak kullanıldığı sonucuna varılmaktadır.



**Şekil 167.** Kale Meydanı 17 mayıs salı günü saat 08:00

Kale Meydanında sabah saatlerinde kullanıcı sayısının (5 kişi) çok az olduğu, öğle saat 12:00'dan sonra yaya hareketliliğinin başladığı görülmüştür. Meydan cadde üzerinde merkezi bir konumda olmadığı ve aktif olarak kullanılan işlevlerin merkezinde bulunmadığı (yani geçiş güzergahı üzerinde bulunmadığı) için Yakutiye Meydanı örneğinde olduğu gibi sabah saatlerinde meydandan geçip giden kişilere denk gelinmemiştir.



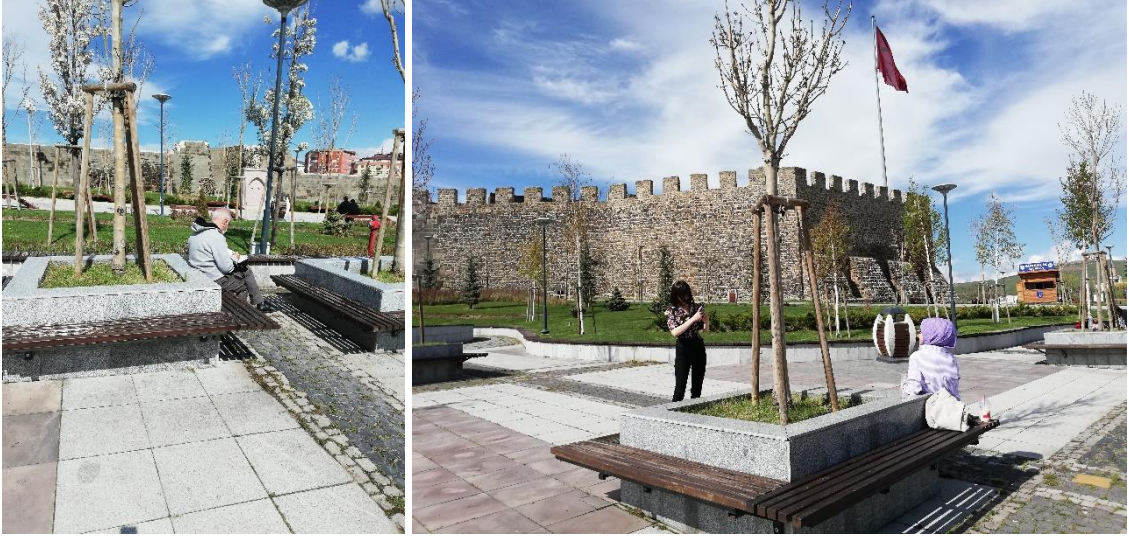
**Şekil 168.** Kale Meydanında bulunan çocuk oyun parkları

Yapılan gözlemler sonucunda meydanı kullanan profil genel olarak çocuklu aileler ve gençlerdir. Meydanda bulunan çocuk parkları hem çocuklu aileleri hem de gençleri çekmektedir. Meydanda bulunan çok sayıdaki bank sayesinde insanlar güneşli havanın tadını çıkarmak, arkadaşlarıyla sohbet etmek ya da kalenin arkasında bulunan kent manzarasını oturup izleme imkânı bulmaktadır (Şekil 168).



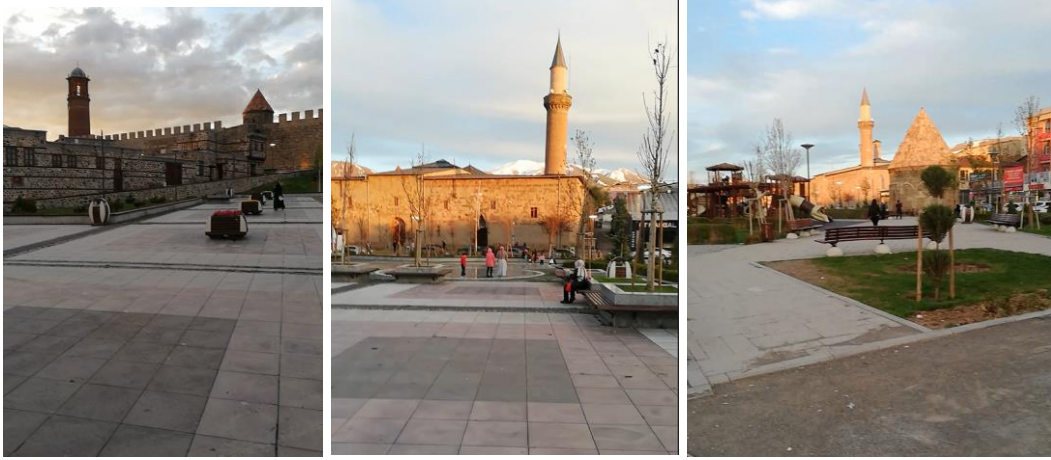
**Şekil 169.** Kale Meydanı 17 Mayıs salı günü saat 12:00 (sol) ve 14:00 (sağ)

Meydanda bulunan çocuk oyun alanlarının hafta içi öğle saatlerinde kullanım durumu gözlenmiştir. Buna göre saat 12:00'da park boşken saat 14:00'da parkın çocuklar ve aileleri tarafından kullanıldığı tespit edilmiştir.



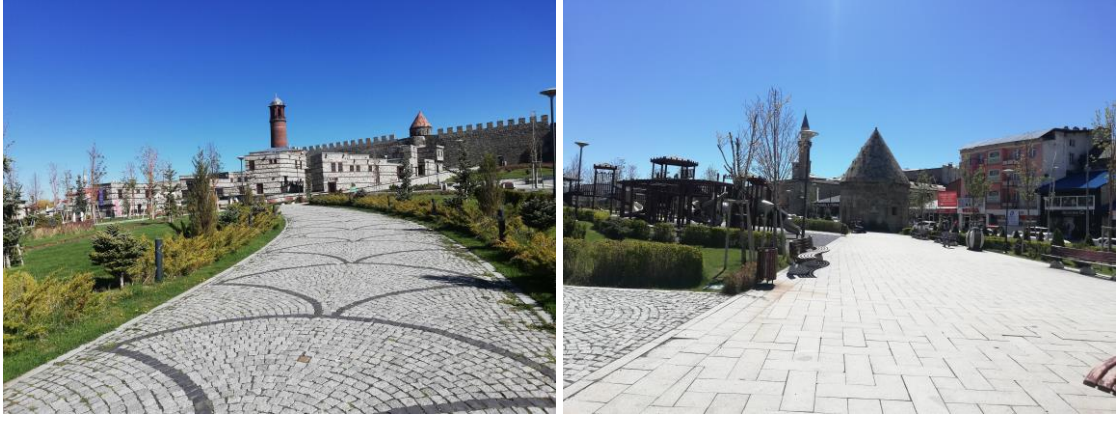
**Şekil 170.** Kale Meydanı 17 Mayıs salı günü saat 14:00

Meydanın hafta içi öğle saatlerinde kullanımının genel olarak dinlemek veya sohbet etmek amaçlı olduğu gözlenmiştir. Meydan ağaçlar sayesinde araç trafiğinden izole olduğu için diğer meydanlara göre daha sessizdir. Bu sebeple kullanıcılar burada kitap okuma gibi dikkat gerektiren eylemleri gerçekleştirmektedir (Şekil 170). Ayrıca meydanın çevresinde ve içinde bulunan tarihi yapılardan dolayı sık sık fotoğraf çeken/çekilen kişilere denk gelinmiştir.



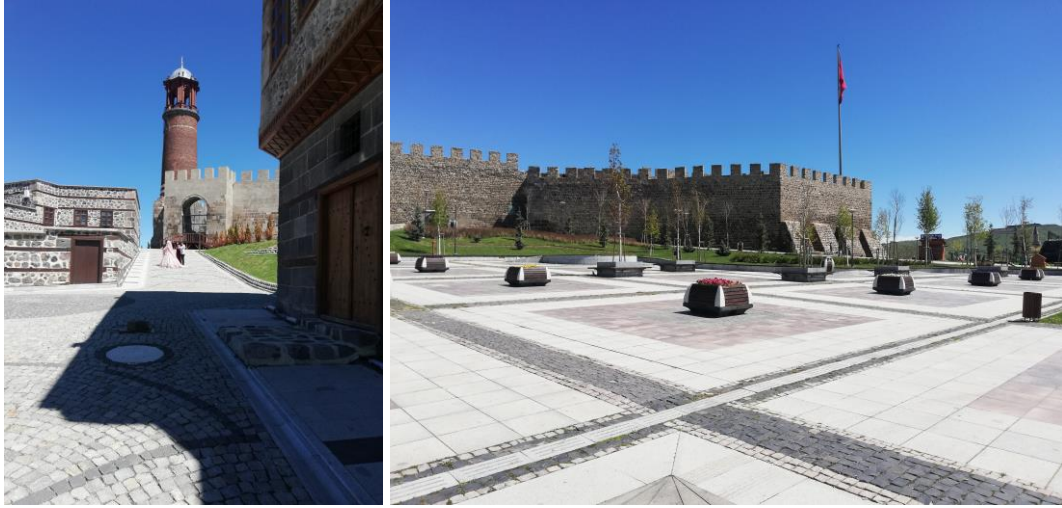
**Şekil 171.** Kale Meydanı 17 Mayıs salı günü saat 18:00

Hafta içi akşam saatlerinde meydanın kullanıcı sayısının (88 kişi) azaldığı Şekil 166'da görülmektedir. Özellikle parklarda oynayan çocukların ve banklarda oturan insanların sayısının çok azaldığı görülmektedir (Şekil 171).



**Şekil 172.** Kale Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 08:00

Hafta sonu sabah saatlerinde meydanın boş olduğu ve herhangi bir yaya hareketliliğinin olmadığı tespit edilmiştir.



**Şekil 173.** Kale Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 10:00

Hafta sonu sabah saatlerinde meydanın genel olarak boş olduğu, sadece düğün fotoğraf çekimlerinin yapıldığı gözlenmiştir. Meydanda bulunan tarihi ve kültürel değere sahip Erzurum Kalesi, Erzurum Evleri ve meydanın çevresinde bulunan Çifte Minareli Medresenin varlığı turistik gezi ve fotoğraf çekme amaçlı olarak kullanılmaktadır. Şekil 173'te görüldüğü üzere meydan sadece turistik gezi amaçlı fotoğraf çekilmenin dışında düğün çekimi için de kullanılmaktadır. Tarihi yapılar düğün fotoğraflarının arka manzarasını oluşturmaktadır.



**Şekil 174.** Kale Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 12:00

Hafta sonu öğle saatlerinden itibaren meydanın kullanıcı sayısı artmıştır. Meydanı kullanan profil genel olarak yaşlı kişiler ve çocuklu ailelerdir. Yaşlı insanlar bu saatlerde meydana namaz vaktini beklemektedir. Çünkü meydanın çevresinde Ulu Cami de dahil olmak üzere birden fazla ibadet alanı vardır.



**Şekil 175.** Kale Meydanı 21 Mayıs Cumartesi günü saat 14:00

Hafta sonu öğleden sonra meydanın kullanıcı sayısının (502 kişi) arttığı görülmüştür. Özellikle banklarda ve çimlerde oturan insanlar meydana bulunan kişi sayısını artırmaktadır. Meydanda ve kale surlarının arkasında kentin manzarasının izlendiği bir teras bulunmaktadır. Burada insanlar manzaraya karşı fotoğraf çekilmektedir. Ayrıca Erzurum Kalesi müze olarak insanlar tarafından ziyaret edilmektedir. Yine bu saatlerde kaleyi ziyaret eden kişi sayısının da fazla olduğu görülmüştür.

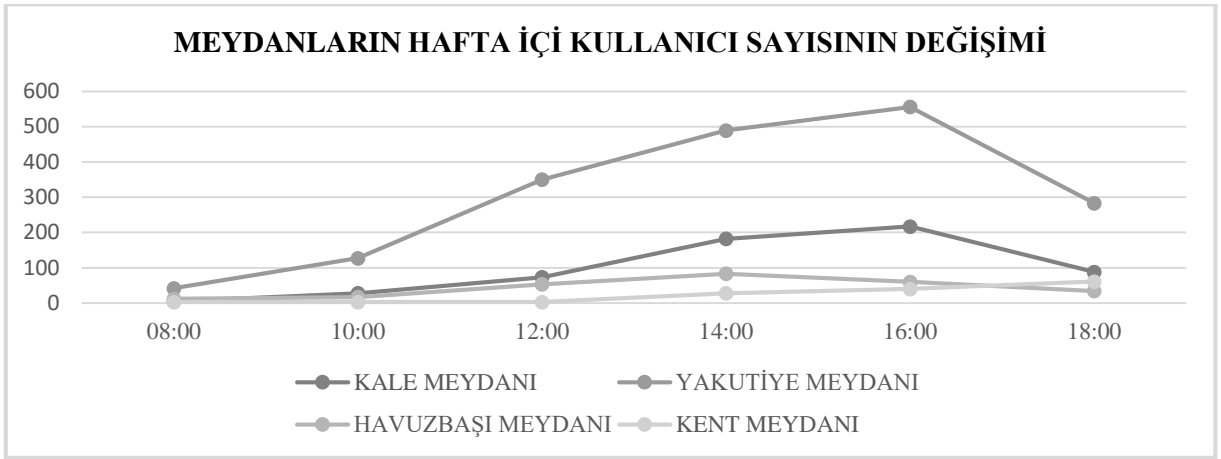


**Şekil 176.** Kale Meydanı 21 Mayıs cumartesi günü saat 16:00

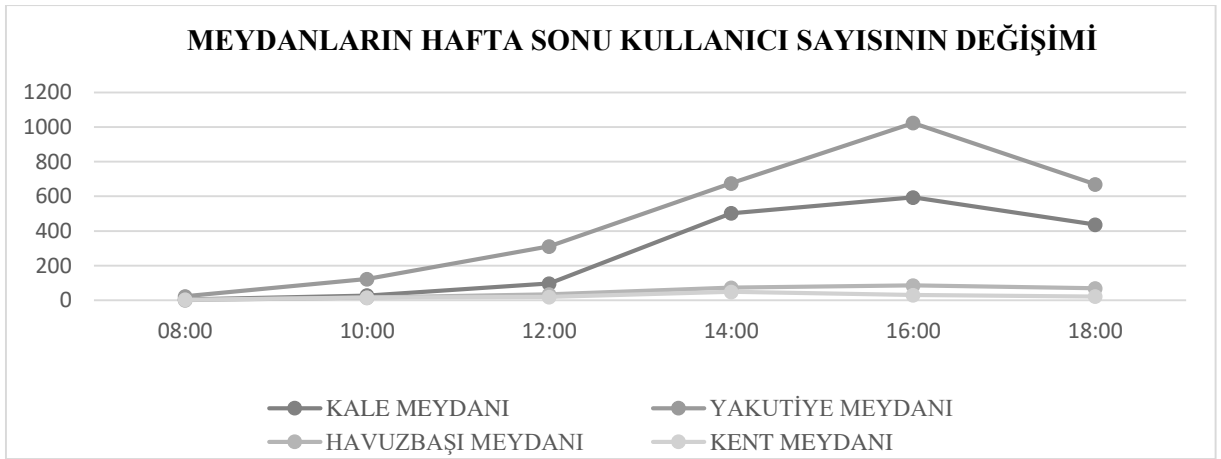
Meydanda kullanıcı sayısının hem hafta içi hem de hafta sonu zirve yaptığı saat 16:00'dır. Bu saatlerde çeşitli profilden insanın çeşitli etkinlikler yaptığı gözlenmiştir. Banklarda ve çimlerde oturan insanlar, kale surları arkasından manzarayı izleyen insanlar, güneşli havanın tadını çıkaran yaşlı ve genç insanlar, çimlerde oyun oynayan çocuklar, çocuklarını oyun parkında oynatan aileler ve kendi arasında oyun oynayan gençlerin var olduğu görülmüştür (Şekil 176). Akşam saatlerinde ise kullanıcı sayısının azalmaya başladığı ve saat 16:00'da yapılan etkinliklerin ayılarının devam ettiği gözlemlenmiştir.

### **Bölüm sonu değerlendirme**

Yukarıda her meydanın farklı gün ve saatlerde değişen kullanıcı sayısı, yapılan sayım çalışması sonuçlarına ve mekânsal analizlere göre yorumlanmıştır. Sayım çalışması hafta içi 1 gün ve hafta sonu 1 gün olmak üzere toplam 2 günde yapılmıştır. Hafta içi ve hafta sonu sayımlarının ortalamasını almaya imkân sağlayacak kadar farklı hafta ve günlerde sayım yapılmamıştır. Bu sebeple 17 Mayıs salı günü yapılan sayım hafta içi sayımı ve 21 Mayıs cumartesi günü yapılan sayım hafta sonu sayımı olarak genelleme yapılarak aktarılmaktadır.



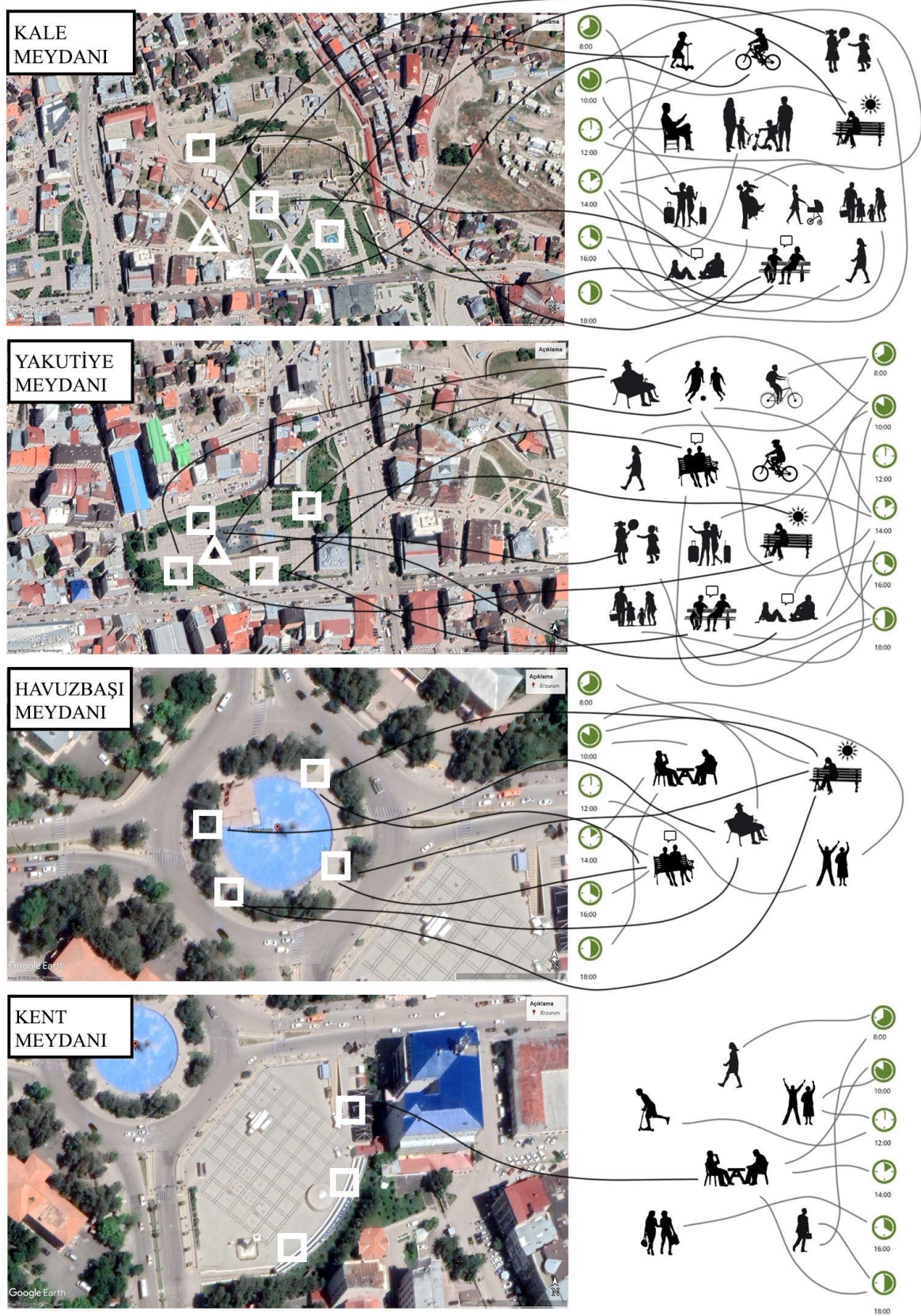
**Şekil 177.** Meydanların kullanıcı sayısının hafta içi karşılaştırılması



**Şekil 178.** Meydanların kullanıcı sayısının hafta sonu karşılaştırılması

Yapılan mekânsal analizlerde ve yaya sayım çalışmalarında, meydanların “fiziksel ve tasarım özellikleri”, “konumları”, “çevrelerinde bulunan işlevler” ve “meydanların içinde bulunan etkinlik alanlarının çeşitli olması” meydanlardaki **kullanıcı sayısını** ve **kullanıcı profilini** direkt olarak etkilemektedir. Her iki sayımda da meydanlar arasında en fazla kullanıcı sayısına sahip olan meydanın Yakutiye Meydanı olduğu; en az kullanıcı sayısına sahip olan meydanın ise Kent Meydanı olduğu görülmektedir (Şekil 177 ve 178). Bu verilere göre çalışma alanındaki yaya hareketliliğine, mekânsal analizler sonucunda beklendiği gibi en çok katkı sağlayan meydanın Yakutiye Meydanı olduğu görülmektedir. Meydanların tasarım özelliklerin bölümünde anlatıldığı üzere Yakutiye Meydanı çalışma alanının erişilebilirliğini ve kullanımını artırdığı için hem cadde ve yakın çevresinin yaya hareketliliğini olumlu etkilerken hem de yakın çevresindeki yapıların fiziksel özelliklerinden dolayı cadde ve yakın çevresinin yaya hareketliliğinden olumlu olarak etkilenmektedir. Kale Meydanı da varlığı ve yoğun kullanımı sayesinde caddenin erişilebilirliğini ve buradaki işlevlere olan talebi arttırarak; cadde ve yakın çevresinde yaya hareketliliğine ve dolayısıyla yürünebilirliğe olumlu olarak katkı sağlamaktadır. Bu meydanlar çalışma alanının yaya etkinlik alanlarının çeşitlenmesine ve

canlılığına olanak sağlayarak çalışma alanında geçirilen süreyi artırmakta ve dolayısıyla yürünebilirliğin artmasına olanak sağlamaktadır.



Şekil 179. Tüm meydanlarda gerçekleşen etkinlikler

Sayım yapılan her iki günde de kullanıcı sayısı en fazla çıkan *Yakutiye Meydanı'nın* fiziksel özellikleri, 4 meydan arasından neden bu meydanın en fazla kullanıcı sayısına sahip olduğunu açıklamaktadır. Meydan konum olarak çalışma alanı üzerinde merkezi konumdadır ve meydanın çevresinde genel olarak yüksek katlı yapılar, farklı işlevlere sahip ticari birimler ve 500 metre mesafede erişilebilir toplu taşıma durakları bulunmaktadır. Meydanın konumu, çevresindeki yapıların işlevsel çeşitliliği ve toplu taşıma duraklarına yakın olması kullanıcı sayısının fazla olmasını etkileyen dışsal faktörlerdir. Bir de meydanın kendi içinde bulunan ve kullanıcı sayısının fazla olmasını etkileyen çeşitli etkinlik alanları ve tasarım özellikleri gibi içsel özellikleri bulunmaktadır. Meydanda bulunan cami (Lala M. Paşa Cami), müze (Yakutiye Medresesi), umumi tuvalet, açık yeşil alanlar, kent mobilyaları, oturma elemanları, doğal peyzaj elemanları ve herhangi bir işlevle kısıtlanmamış büyük boş alanlar; çeşitli profilde kişileri (her yaştan ve gruptan) meydana çekmektedir. Bu sayede meydanın kullanım amacı çeşitlenmekte ve kullanıcılar meydanı ibadet, turistik, eğlenme ve dinlenme amaçlı olarak kullanmaktadır. Aynı zamanda meydan belirli destinasyonlar arasındaki mesafeyi kısalttığı için geçiş mekânı amaçlı olarak da kullanılmaktadır. Meydanda bulunan etkinlik alanlarının çeşitli olması ve meydanın tasarımı dolayısıyla birçok etkinlik gerçekleşmektedir. Yapılan gözlemlerde, meydanda oyun oynayan gençlerin, dinlenen yaşlıların, sohbet eden yetişkinlerin, güneşli havanın tadını çıkaran ve bireysel olarak vakit geçiren insanların, çimlerde oturup piknik yapan kişilerin, bisiklet süren ve paten kayan çocukların, fotoğraf çekmek için gelen turistlerin ve varmak istediği yere yürüyerek geçip giden kişilerin meydanda var olduğu ve meydanı kullandığı görülmüştür. Bu sebeple bu meydanda hareketli ve merak uyandıran bir ortam oluşmaktadır. Oluşan bu ortam burada geçirilen süreyi artırmakta ve meydanın her saat diliminde diğer meydanlar arasında en yüksek kullanıcı sayısına sahip olmasını sağlamaktadır.

Aslında **Kale Meydanı'nda** bulunan etkinlik alanlarının sayısı ve çeşitliliği Yakutiye Meydanı'ndan daha fazladır. Ancak Kale Meydanı hem konumu gereği hem de barındırdığı etkinlik alanları dolayısıyla Yakutiye Meydanı kadar kullanıcı sayısına sahip değildir. Kale Meydanı çalışma alanı içerisinde çeperde bulunmakta ve belirli destinasyonlara ulaşmak için yayaya mesafeyi kısaltan yollar sunmamaktadır. Bu sebeple Yakutiye Meydanı gibi geçiş mekânı olarak kullanılmamakta ve dolayısıyla yaya hareketliliği artmamaktadır. Ayrıca meydanın çevresinde Yakutiye Meydanı'nda olduğu kadar toplu taşıma durağının olmaması, meydanının çevresinde düşük katlı yapıların fazla olması, günlük kullanıma uygun ticari faaliyetlerin sayısının az olması, meydanda bulunan etkinlik alanlarının uzun süreli oturmaya uygun olması ve bu sebeple meydanı kullanan kişilerin genel olarak durağan olması bu meydanın kullanıcı sayısının ve yaya hareketliliğinin Yakutiye Meydanı'na göre daha düşük çıkmasına sebep olmaktadır.

Hafta içi ve hafta sonu kullanıcı sayısı arasındaki farkın en büyük olduğu meydan Kale Meydanı'dır. Bu durum, meydanın hafta sonu daha çok kullanıldığını ve rekreatif amaçlı kullanımının yüksek olduğunu göstermektedir. Meydana gelen kişiler gelip geçmek için değil oturup dinlenmek veya eğlenmek için gelmektedir. Özellikle çocuklu ailelerin ve yetişkin insanların geldiği bu meydan kent içerisinde küçük bir mesire alanı niteliği taşımaktadır. Bu meydanı da kullanan kişi profilinin çeşitli olduğu görülmüştür. Yapılan gözlemler doğrultusunda meydanda oyun oynayan gençlerin, dinlenen yaşlıların, sohbet eden yetişkinlerin, güneşli havanın tadını çıkararak ve bireysel olarak takılan insanların, çimlerde oturup piknik yapan kişilerin, oyun parkında oynayan ve bisiklet süren çocukların, çocuklu ailelerin, fotoğraf çekmek için gelen turistlerin ve evlenen çiftlerin olduğu görülmüştür. Dolayısıyla bu meydanda samimi bir ortam vardır ve bu samimi ortam kentsel aidiyeti güçlendirmektedir.

Kale Meydanı Yakutiye Meydanı'ndan farklı olarak çevresinde (Çifte Minareli Medrese, Ulu Cami) ve içerisinde (Erzurum Kalesi, Saat Kulesi ve Geleneksel Erzurum Evleri) fotoğraf çekmeye uygun tarihi yapılar bulunmaktadır. Bu sebeple turistler dışında, evlilik fotoğrafı çekilmek için gelen kullanıcıların da olduğu görülmüştür. Bu meydanın Yakutiye Meydanı'ndan diğer bir farkı ise içerisinde 2 farklı çocuk oyun alanının olmasıdır. Bu sebeple bu meydanın çocuklu aileler tarafından daha fazla kullanıldığı görülmüştür. Kale Meydanı'nın çevresinde camiler bulunmakta ancak meydanın içerisinde Yakutiye Meydanı'nda olduğu gibi sık kullanılan bir cami yoktur. Bu sebeple bu meydanı kullanan yaşlı kişilerin sayısı Yakutiye Meydanı'nda olduğu kadar fazla değildir. Kale Meydanı'nda bulunan ya da bulunmayan bu işlevler dolayısıyla kullanıcı profilinin ve sayısının Yakutiye Meydanı'ndan farklı olduğu tespit edilmiştir.

Yapılan mekânsal analizlerde, **Havuzbaşı Meydanı'nın** diğer iki meydan kadar çeşitli etkinlik alanına sahip olmadığı görülmüştür. Meydan diğer meydanlara göre alansal olarak daha küçüktür bu sebeple hizmet edeceği maksimum yaya sayısı da sınırlıdır. Zaten meydanda yapılabilecek günlük etkinlikler bankalarda ya da çay ocağının taburelerinde oturmaktır. Yapılan gözlemlerde meydandaki çay ocağının genel olarak erkekler tarafından kullanıldığı; kadınlar tarafından kullanılmadığı görülmüştür. Ayrıca bu meydan araç yolları ile sınırlanmıştır. Hem bu araç yolunun varlığı hem de meydanda çocukların oynaması için uygun alanların olmaması meydanın genel olarak çocuklu aileler tarafından daha az kullanılmasını sebep olmaktadır. Buradan, meydanın hem içindeki etkinlik alanlarının sınırlı olması hem de bazı kısıtlayıcı (örneğin; küçük, araç trafiği güvenliği zayıf, büyük su ögesinin varlığı) fiziksel özelliklere sahip olmasından dolayı kullanıcı sayısının diğer meydanlara göre daha az olduğu anlaşılmaktadır.

Kullanıcıların meydana, genel olarak banklarda oturduğu, havuzu ve diğer insanları izlediği, güneşli havanın tadını çıkardığı, arkadaşlarını oturarak ya da ayakta beklediği, çay ocağının taburelerinde oturup çay içtiği görülmüştür. Yürüyen, spor yapan, paten kayan ve bisiklet süren kişilere ise denk gelinmemiştir.

Bu meydan, sahip olduğu iki işaret ögesi (Atatürk Anıtı ve büyük havuz) sayesinde diğer meydanlara göre daha imgelenebilirdir. Ayrıca tasarım özellikleri incelendiğinde; sahip olduğu dairesel form da meydanın zihinde kalıcılığını artırmaktadır. Meydanda bulunan sokak ağaçları yaşları ve boyutları dolayısıyla meydana hem yatayda hem de dikeyde kapalılık hissi oluşturarak tanımlı ve anlamı olan bir mekân algısı yaratmaktadır. Ayrıca meydanın içinde bulunan havuz kış aylarında donduğunda çeşitli kış aktivitelerine olanak sağlamaktadır. Yapılan gözlemler ve mekânsal analizler yaz aylarında gerçekleştirildiği için bu durum o an var olmayabilir olabilir ancak meydanın kış aylarında kullanımını açısından göz ardı edilmemelidir. Kısaca bu meydan kentteki her kullanıcı profiline ihtiyaçlarına cevap vermiyor olabilir; ancak bazen de belirli bir kullanıcı profiline taleplerine baskın bir şekilde cevap verebiliyor olması da önemlidir.

**Kent Meydanı'nın** 4 meydan arasından en az kullanıcı sayısına sahip olduğu görülmüştür (bkz., şekil 178) Bunun sebebi meydanın, kullanıcıların ziyaretine ve burada vakit geçirmesine uygun şekilde tasarlanmamış olmasıdır. Örneğin meydana vakit geçirilebilecek kent mobilyası olarak oturma birimleri yoktur. Oturmak için bir amfi tasarlanmıştır; ancak bu amfi tamamen betondan zeminden oluşmaktadır. Erzurum kentinde kış ayları uzun ve sert geçmektedir. Bu şehirde açık kamusal bir mekânda böyle bir oturma alanı tasarımı ve malzemesi kullanmak uygun olmadığı için, kentli kış ayları boyunca meydana amfiyi kullanmamaktadır. Bu sebeple, amfi ve çevresi kentlide bir alışkanlık ve meydana ait bir aidiyet oluşturmaktan uzak kalmaktadır. Dolayısıyla amfi meydanın kullanımını olumlu yönde etkileyecek bir rol üstlenmemektedir. Meydanda bulunan tek etkinlik alanı erkeklerin oturduğu çay ocağıdır. Bu bağlamda meydana yayalar incelendiğinde, ağırlıklı olarak yürüyen insanlar, paten kayan gençler, scooter kullanan çocuklar ve çay ocağının taburelerinde oturan erkeklerin var olduğu görülmüştür. Ayrıca özel günlerde meydana kutlamaların yapıldığı ve Erzurumspor yazısı önünde fotoğraf çeken ziyaretçilerin olduğu yapılan gözlemlerde tespit edilmiştir.

Bu meydan diğer üç meydanın aksine belirli saatlerde hafta içi kullanıcı sayısı hafta sonu kullanıcı sayısından fazla olan tek meydandır. Meydan konumu nedeniyle hem resmi hizmet alanlarının hem de ticaret işlevlerinin yoğunlaştığı iki bölgenin tam merkezinde kalmaktadır. Bu iki bölge arasındaki yaya akışı bu meydan üzerinden gerçekleşmekte ve bu

sebeple meydanın hafta içi kullanımı ve kullanıcı sayısı artmaktadır. Kullanıcı sayısına bakıldığında, özellikle hafta içi saat 16:00-18:00 arasında yani iş çıkışına denk gelen saat aralığında bu sayının arttığı görülmektedir (bkz., şekil 178). Dolayısı ile meydan iki bölgeyi birbirine bağlayan bir geçiş alanı olmaktadır.

Meydana yakın bulunan toplu taşıma durağı ve yaya geçitleri sebebiyle meydanda anlık kalabalıklar oluşabilmekte ancak bu kalabalık cadde üzerinde dağılmaktadır. Yani meydan bu yönden toplayıcı ve dağıtıcı bir nitelik sunmaktadır. Bu açıdan geçirgenliği yüksek bir meydandır. Ancak bu yaya akışı, meydanın altında bulunan kapalı otoparkın giriş ve çıkışlarının yaya kaldırımını sürekli bölmesi sebebiyle kesintiye uğramaktadır. Bu sebeple meydanın bağlantılılık özelliği zayıftır.

Meydan tasarımı açısından incelendiğinde, kapalılık hissinin zayıf olduğu ve dolayısıyla tanımlı bir mekân algısı oluşturmadığı görülmüştür. Meydan sınırlayıcı herhangi bir elemana sahip olmadığı için, yayalar tarafından geçiş mekânı olarak kullanılmakta ve yayayı hareketi boyunca yönlendirmemektedir. Bu sebeple kullanıcılar meydanın etrafından öylece geçip gitmektedir. Meydanda bulunan abide ve Erzurumspor yazısı meydanın imgelenebilirliğini artırmaktadır. Bu meydanın anıtsal bir nitelik taşıdığı söylenebilmektedir. Bu anıtsal özelliği meydanın insan ölçeğinden uzak bir tavır sergilediğini göstermektedir.

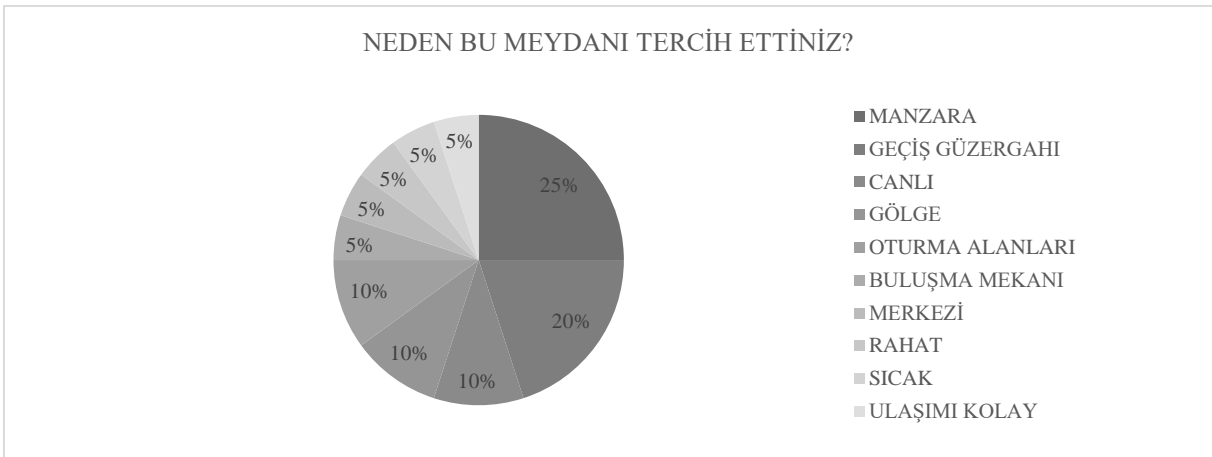
Sonuç olarak, meydanlar arasında kullanıcı sayısının ve profilinin farklılık içerdiği tespit edilmiştir. Bu farklılığın sebepleri, meydanların alansal büyüklükleri, kentsel tasarım özellikleri, fiziksel özellikleri, içlerinde bulunan etkinlik alanları, çevrelerinde bulunan yapıların kat yükseklikleri ve işlevleri, konumları, sınırları, kent mobilyaları, zemin kaplamaları, ağaçlar vb. incelenen birçok faktöre bağlıdır. Ayrıca meydanların kendi içinde hafta içi ve hafta sonu kullanıcı sayılarında büyük değişimler olduğu da tespit edilmiştir. Meydanların (Kent Meydanı hariç) genel olarak hafta sonu kullanıcı sayısı hafta içi kullanıcı sayısının 2 katı veya daha fazladır. Buradan anlaşılıyor ki, incelenen meydanlar zorunlu etkinliklerden ziyade tercihe bağlı ve sosyalleşmek amacıyla kullanılan açık kamusal mekânlardır. Bu bağlamda, bu meydanlar (özellikle Kale ve Yakutiye Meydanı) çalışma alanında yaya hareketliliğinin, insan aktivitelerinin, çeşitliliğin, canlılığın ve kentsel aidiyetin artmasına ve dolayısıyla alanın yürünebilirliğine katkı sağlamaktadır.

## Meydanlar Anket Çalışması

Meydanlar için yapılan mekânsal analizler ve yaya sayım çalışmaları sonucunda edinilemeyen ve meydanın kullanıcılarına sorularak öğrenilmesi gereken, özellikle meydana dair mekânsal algı ve yürünebilirlik ilişkisini açıklamaya yardımcı olacak, bilgilerin elde edilmesi amacıyla çalışma alanı içerisinde bulunan 4 meydana anket çalışması yapılmıştır. Bu anket çalışması ile elde edilen veriler vasıtasıyla çalışma alanının yürünebilirliğine dair çıkarımlar aşağıda aktarılmıştır.

### Havuzbaşı Meydanı

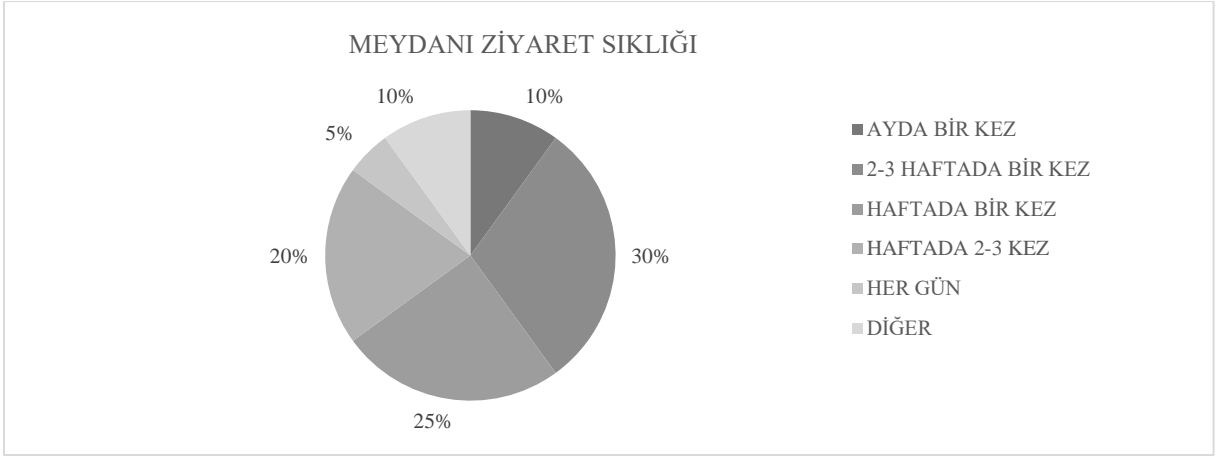
Havuzbaşı Meydanı için toplam 20 anket yapılabildiği görülmüştür. Havuzbaşı Meydanı'nda anket yapılan katılımcıların %50'si kadın, %50'si ise erkektir. Meydanda kadın ve erkek kullanıcılar dengeli olarak gelmiştir.



**Şekil 180.** Havuzbaşı Meydanı kullanıcılarının meydanı tercih sebebi

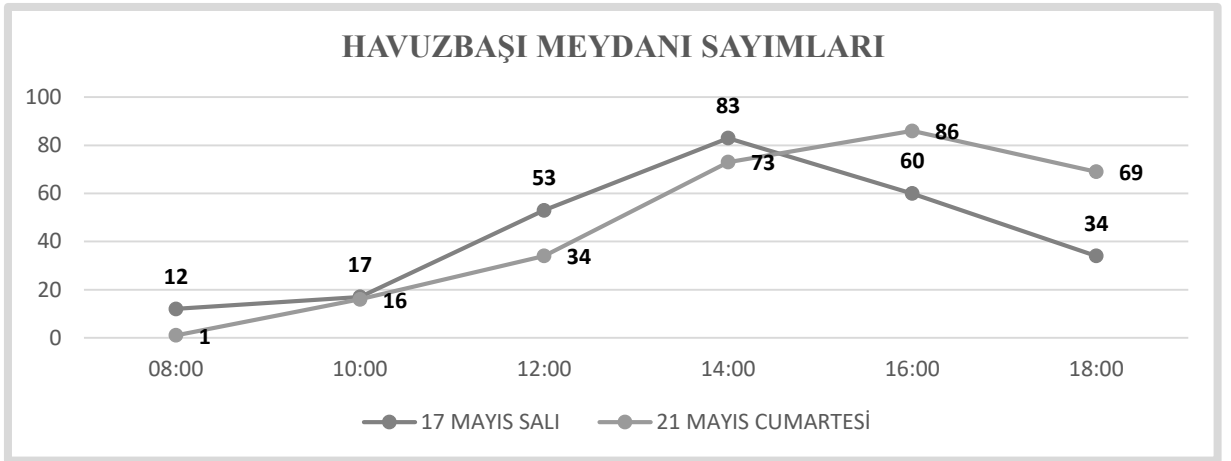
Çalışma alanı üzerinde 4 meydan vardır ve kullanıcıların bu meydanlar arasında neden bu meydanı tercih ettiği sorgulanmıştır. Bu meydan kendileri için önemli ve farklı olan katılımcıların (%54), meydanı ağırlıklı olarak manzara, geçiş güzergahı, canlı, gölge ve oturma alanlarının var olması sebebiyle tercih ettiği anlaşılmıştır (Şekil 180).

Kullanıcıların meydana geliş sıklığı (%30) 2-3 haftada bir, (%25) haftada bir, (%20) haftada 2-3 kez ve (%5) her gün olmak üzere farklılaşmaktadır. Katılımcıların %45'inin hafta içi, %55'inin ise hafta sonu meydanı ziyaret ettiği tespit edilmiştir. Meydanın hafta sonu ve hafta içi kullanım oranında çok fark yoktur. Yaya sayımlarında da aynı durum görülmüştür (Şekil 180).

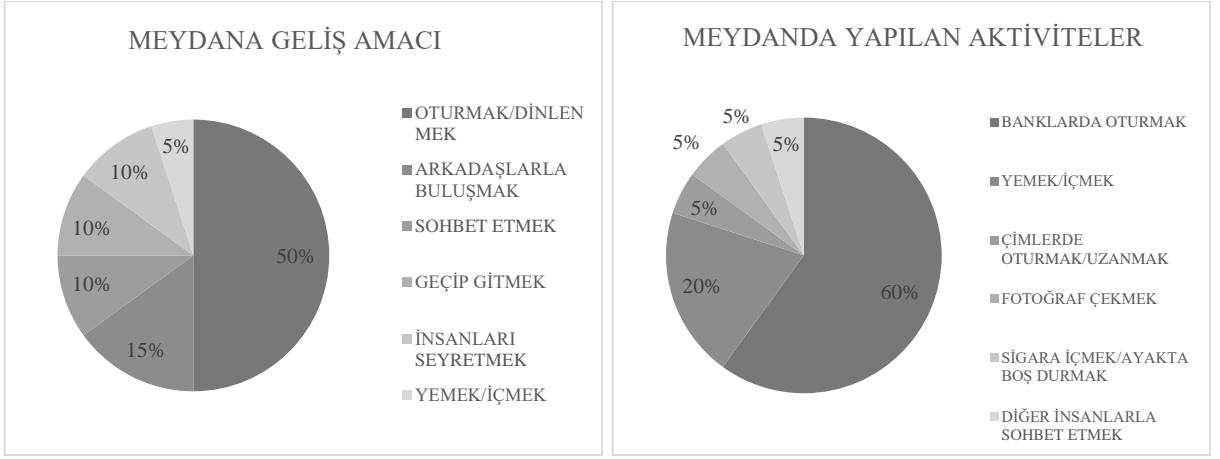


**Şekil 181.** Havuzbaşı Meydanı ziyaret sıklığı

Meydanın haftada 1 kez veya daha fazla (%50) kullanılıyor olması düzenli olarak ziyaret edildiğini göstermektedir. Meydanın fiziksel özellikleri düşünüldüğünde; küçük, oturmak dışında ek bir aktivite önermeyen ve araçların kavşak notasında bulunan bir meydanın bu kadar sık kullanılması bu meydanın insanların alışkanlıkları arasında önemli bir yere sahip olduğunu göstermektedir. Havuzbaşı Meydanı Cumhuriyet Dönemi'nden bu yana kentte var olan ve insanların zihninde kolayca imgelenebilen, çocukluktan bu yana insanların sürekli ziyaret ettiği ve dinlemek için kullanmayı alışkanlık haline getirdiği, meydan kültürünün yaşanmasını sağlayan bir açık kamusal mekândır. Tüm bu sebeplerden ötürü meydan sık ve düzenli olarak kullanılmaktadır. Meydanın düzenli olarak kullanılıyor olmasından, meydanı her gün kullanan kişilerin ikamet ettikleri ya da çalıştıkları bölgenin meydanın yakın çevresinde olduğu yorumu yapılabilir.

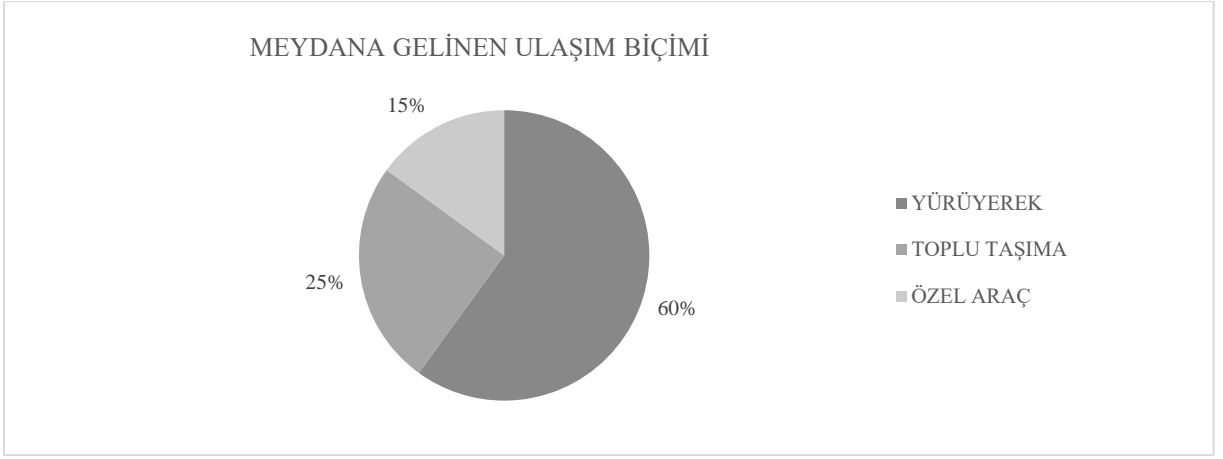


**Şekil 182.** Havuzbaşı Meydanı kullanıcı sayısı



**Şekil 183.** Havuzbaşı Meydanı kullanıcılarının ziyaret amacı

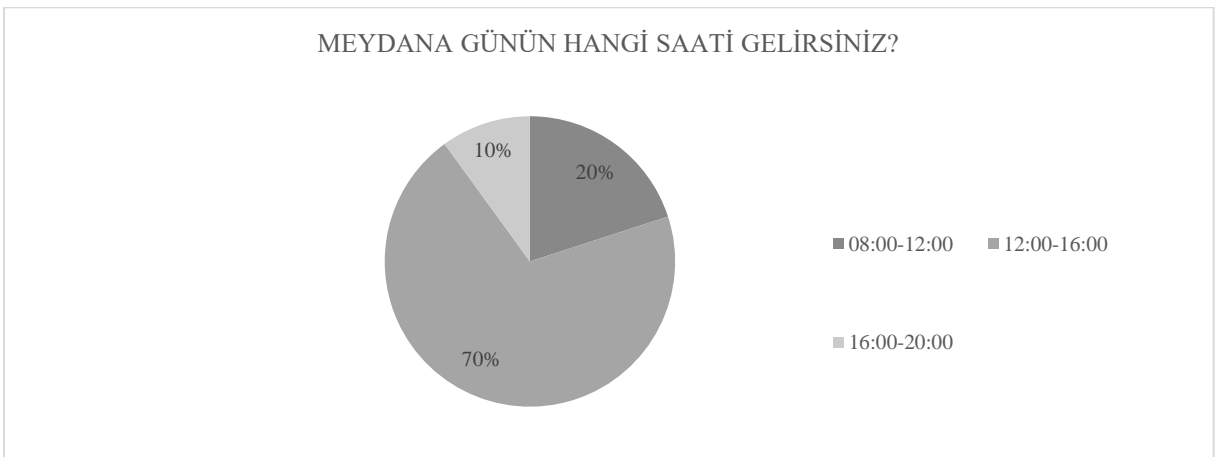
Meydanın (%50) oturmak/dinlenmek, (%15) arkadaşlarla buluşmak, (%10) insanları seyretmek, (%10) sohbet etmek, (%10) geçip gitmek ve (%5) bir şeyler yiyip içmek amacıyla kullanıldığı ve meydana yapılan aktivitelerin ise genel olarak (%60) banklarda oturmak ve (%20) bir şeyler yemek içmek olduğu anlaşılmıştır. Buradan anlaşılıyor ki: meydana oturmak/dinlenmek amacıyla gelen kullanıcılar amacına uygun olarak meydana kullanırken; aslında bir şeyler yiyip içmek amacıyla gelmeyen kullanıcıların bile meydana geldikten sonra burada bulunan çay ocağını kullandığı görülmektedir. Yani bu meydana çay ocağını kullanmak amacıyla gelmeyen kullanıcılar, meydana vakit geçirince çay içmeyi tercih etmektedir. Bu da bu meydanın kendine ait bir etkinlik dinamiğinin olduğu göstermektedir. Ancak meydana özellikle dinamik bir yaya etkinliğinin gerçekleşmesine olanak sağlayacak etkinlik alanlarının olmadığı görülmüştür. Bu durum hem meydanın kullanımını hem de kullanıcı profilinin çeşitlenmesini kısıtlamaktadır. Örneğin, meydana çocukları ile gelen ailelerin olmadığı görülmüştür. Bunun temel sebebi hem çocukların oynayabileceği oyun alanlarının olmaması hem de meydanın çevresinde yoğun bir biçimde var olan araç trafiğinin güvenlik konusunda rahat bir ortam oluşturmamasıdır.



Şekil 184. Havuzbaşı Meydanı ulaşım biçimi

Meydana kullanıcıların %85'inin yürüyerek ve toplu taşıma araçları ile geldiği ve bisiklet ile meydana ulaşan katılımcıların olmadığı tespit edilmiştir. Kullanıcıların meydana ağırlıklı olarak toplu taşıma araçları ve yürüyerek ulaşmaları, meydanın MİA ve kamu hizmet alanları gibi kentsel işlevlere yakın olduğu düşünüldüğünde, meydanın yakın çevresinde ikamet ettiklerini ya da yine bu bölgede çalıştıklarını göstermektedir.

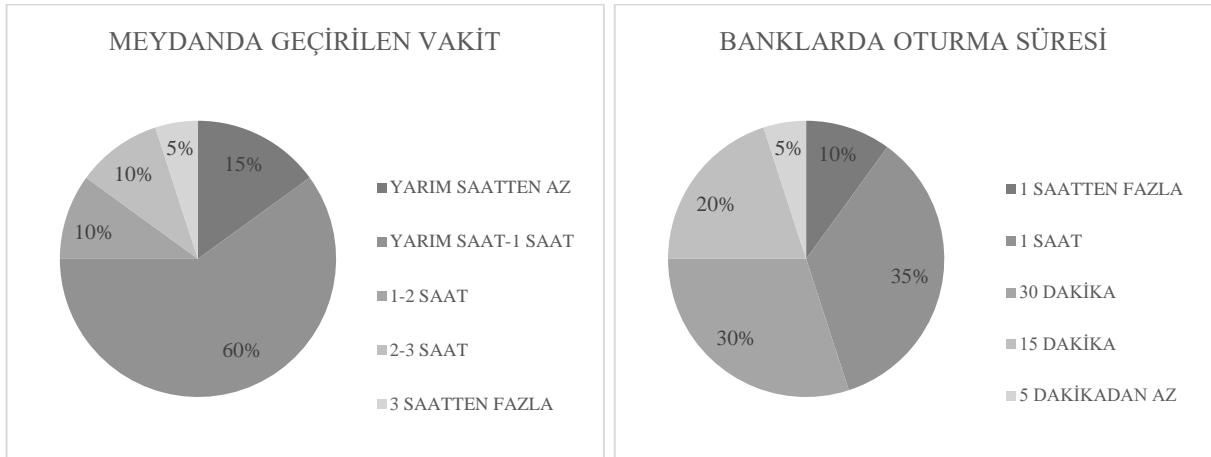
Meydana yürüyerek, toplu taşıma araçları ve özel araç ile gelen kişilerin meydana güvenli ve rahat biçimde erişebildiği öğrenilmiştir. Ancak özel araç ile meydana gelen kişilerin otopark sorunu yaşadığı öğrenilmiştir. Buradan kullanıcılar, meydanı yaya hareketliliğinin yüksek olduğu öğle ve öğleden sonraki saatlerde kullandığı için, meydana özel araç ile gelirken ya cadde üzerinde ya da otopark alanlarında yer bulamamış ve bu sebeple otopark sorunu yaşamış olabilir yorumu yapılabilir. Çünkü çalışma alanında sadece 2 tane otopark alanı var ve bunun dışında kullanıcılar araçlarını caddede yol boyunca park etmektedir.



Şekil 185. Havuzbaşı Meydanı ziyaret saatleri

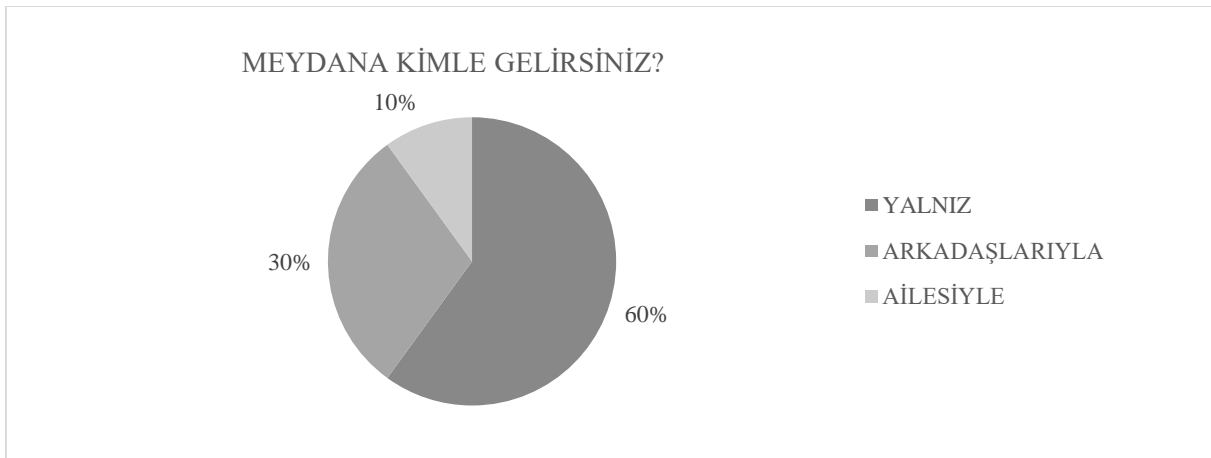
Kullanıcıların meydanı ziyaret saati ağırlıklı olarak (%70) 12:00-16:00 saat aralığıdır. Akşam saat 20:00'dan sonra ise meydanı katılımcıların %80'i kullanmadığını belirtmiştir. Yaya

sayılarına da uygun olarak meydanın öğle ve öğleden sonraki zaman diliminde daha fazla tercih edildiği, akşam saatlerine doğru kullanıcı sayısının azaldığı anlaşılmaktadır.



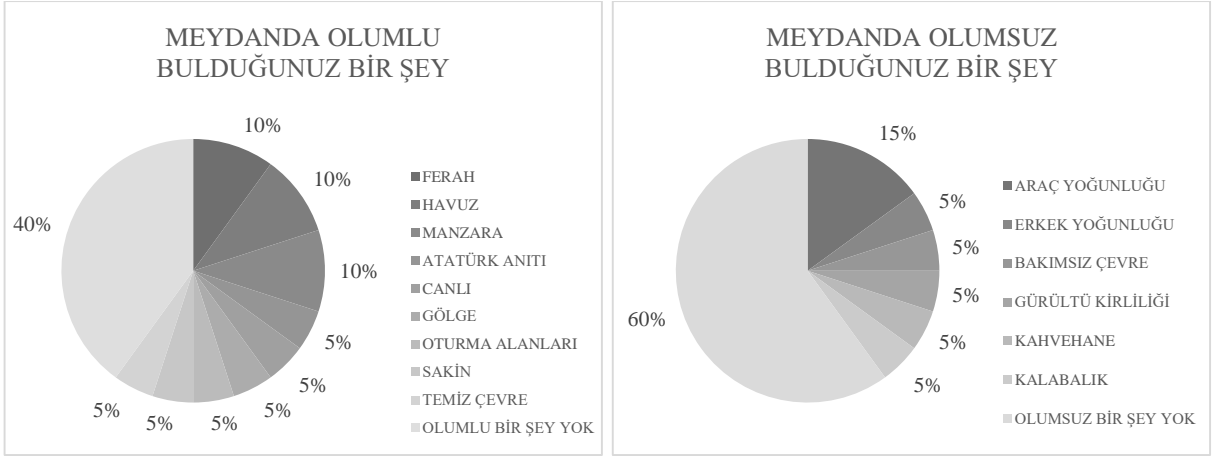
Şekil 186. Havuzbaşı Meydanı geçirilen vakit

Kullanıcıların meydanda ağırlıklı olarak (%60) 30 dakika -1 saat kadar vakit geçirdiği ve meydandaki banklarda ise katılımcıların %65'inin 30 dakika-1 saat kadar oturduğu tespit edilmiştir. Buradan kullanıcıların meydanda vakit geçirdikleri süre boyunca oturma birimi olan bankları kullandığı yorumu yapılabilmektedir.



Şekil 187. Havuzbaşı Meydanı kullanıcılarının meydana beraber geldiği kişiler

Kullanıcıların ağırlıklı olarak (%60) meydana yalnız geldiği ve katılımcıların %85'inin banklarda otururken diğer insanlar ile iletişim kurmadığı anlaşılmıştır. Gözlemlerde de kullanıcıların meydanda genel olarak tek başına bankta oturdukları gözlenmiştir. Meydandaki bankların sırt kısmı olduğu için uzun süreli oturmaları uygundur. Ancak kullanıcılar meydana tek başına geldikleri için meydanı genel olarak uzun süreli olarak kullanmamaktadır. Ayrıca kullanıcıların tek başına meydanda uzun süreli oturması, oturmak statik bir eylem olduğu için, hareketli yaya etkinliklerinin var olmasını ve kamusal mekânın canlılığını kısıtlayabilmektedir.



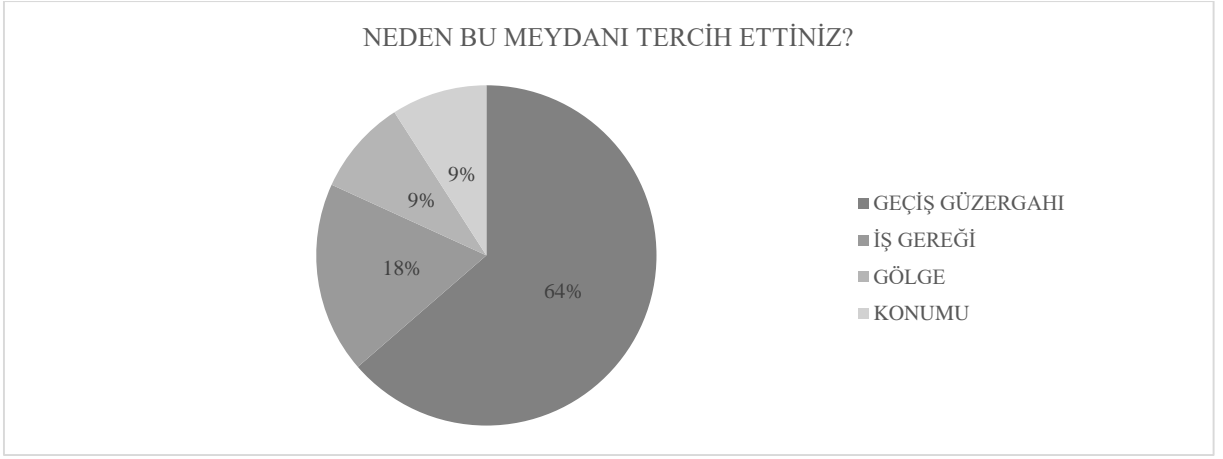
**Şekil 188.** Havuzbaşı Meydanı kullanıcılarının olumlu/olumsuz düşünceleri

Katılımcılar meydana genel olarak Atatürk Anıtı, havuz, ferah, gölge, manzara, oturma alanlarını olumlu bulunurken; araç trafiği, gürültü kirliliği, çay ocağı ve erkek yoğunluğunu olumsuz bulunmuştur. Yapılan gözlemlerde de meydanın araç yollarının göbeğinde bulunması ve meydanadaki çay ocağının sadece erkekler tarafından kullanılıyor olması dikkat çekmiştir.

Yapılan anket çalışması ile kullanıcıların meydana yalnız geldiği ve genel geliş amaçlarının oturmaya/dinlenmeye olduğu görülmüştür. Bu durum, Havuzbaşı Meydanı'nın iş ve ihtiyaçlardan artan kalan boş vakitleri değerlendirmek amacıyla kullanıldığını göstermektedir. Kullanıcılar bu meydana oturmak, diğer insanları seyretmek gibi pasif aktiviteler gerçekleştirmektedir. Kullanıcılar meydana dair olumsuz yargılara sahip olmasına rağmen hem meydana yürüyerek (%85) kolayca erişebildikleri için hem de rahatça oturup dinlenebildikleri için bu meydana sık sık (%50 oranında hafta bir kez veya daha fazla) ziyaret etmektedir. Buradan, bu meydanın yayalarda, erişilebilirliği kolay, oturmak ve dinlenmek amacıyla kullanılabilen, belirli destinasyonlara yakın olan ve seyredebilecek olay ve olgular (havuz ve insanlar gibi) içeren bir *mekân algısı* yarattığı yorumu rahatça yapılabilmektedir.

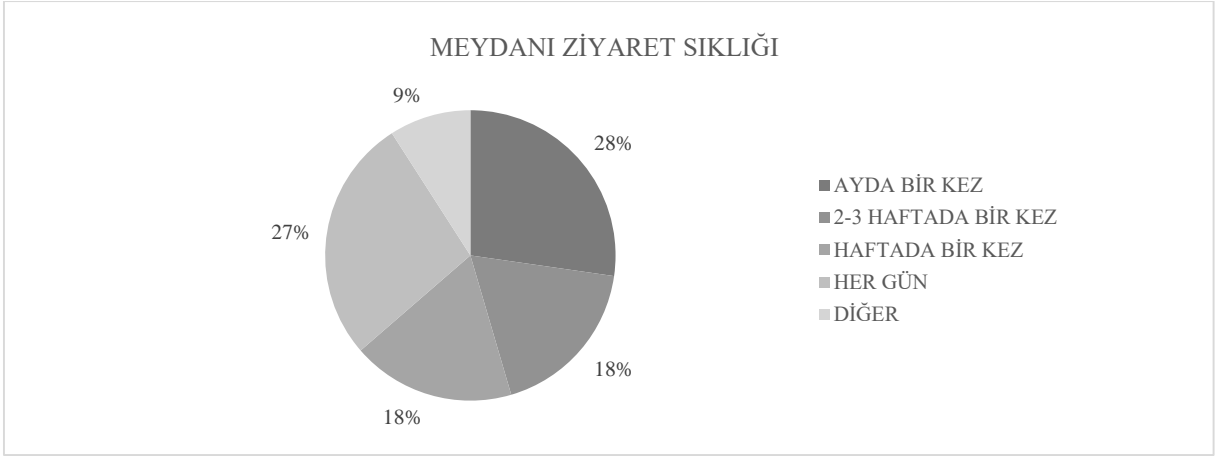
### **Kent Meydanı**

Kent Meydanı için toplam 11 anket yapılabildiği görülmüştür. Meydandan yayalar hızlıca yürüyüp gittiği için ankete katılmamıştır. Bu sebeple anketörler anket çalışmasını yürütmekte sıkıntı yaşamış ve sadece 11 anket yapılabildiği görülmüştür. Kent Meydanı'nda anket yapılan katılımcıların %27'si kadın, %73'ü ise erkektir. Genel olarak meydanın kullanıcıları çay ocağının varlığından dolayı erkeklerdir. Bu durum anket yapılan katılımcı profiline de yansımıştır.

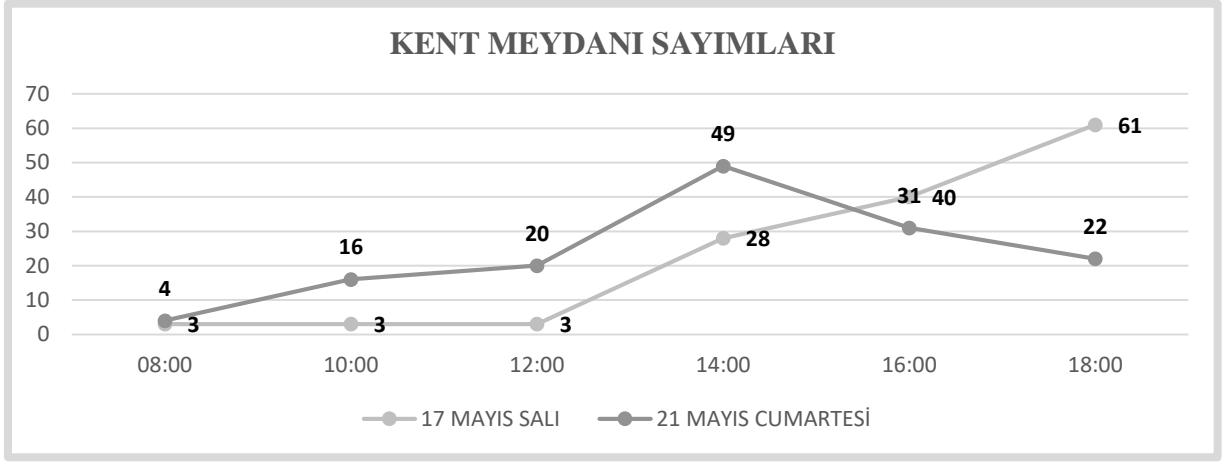


**Şekil 189.** Kent Meydanı kullanıcısının meydanı tercih sebebi

Çalışma alanı üzerinde bulunan 4 meydan arasından bu meydanı kendileri için (%36) önemli ve farklı gören katılımcıların bu meydanı ağırlıklı olarak (%64) geçiş güzergahı üzerinde olması sebebiyle tercih ettiği anlaşılmıştır. Verilen cevaplardan meydanı kullanıcılar için çekici kılan faktörün meydanın konumu (%91) olduğu anlaşılmıştır. Çünkü meydan MİA ve kamu hizmet alanları gibi belirli kentsel hizmetleri birbirine bağlayan ve kentin en önemli aksı olan Cumhuriyet Caddesi üzerinde merkezi bir konumda bulunmaktadır. Meydanın konumunun önemi yapılan analizlerle de ortaya çıkmıştır. Ancak meydan hem konumu hem de fiziksel ve kentsel tasarım özellikleri dolayısıyla bir meydandan ziyade kent içerisinde cadde rolü üstlenmektedir.

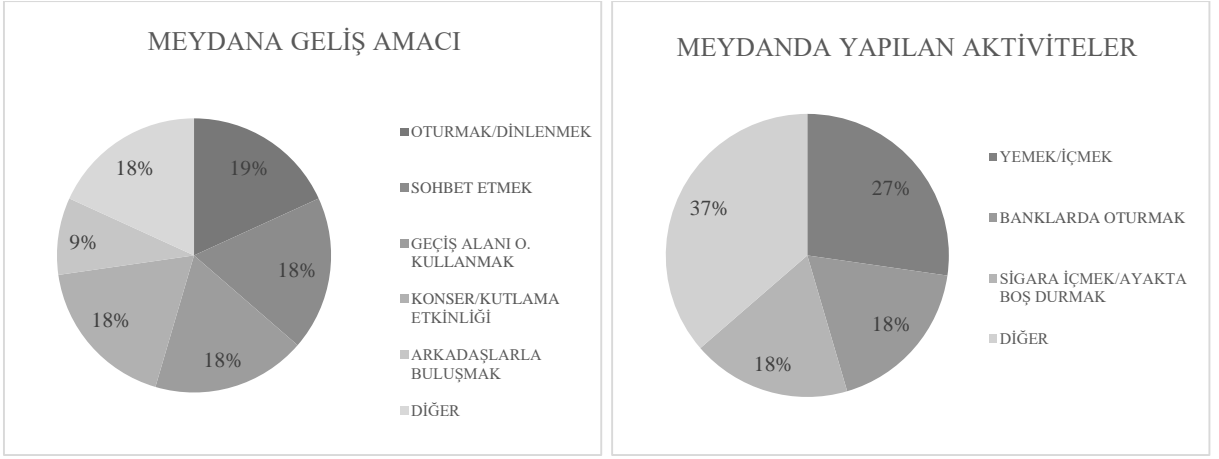


Şekil 190. Kent Meydanı ziyaret sıklığı



Şekil 191. Kent Meydanı Kullanıcı Sayısı

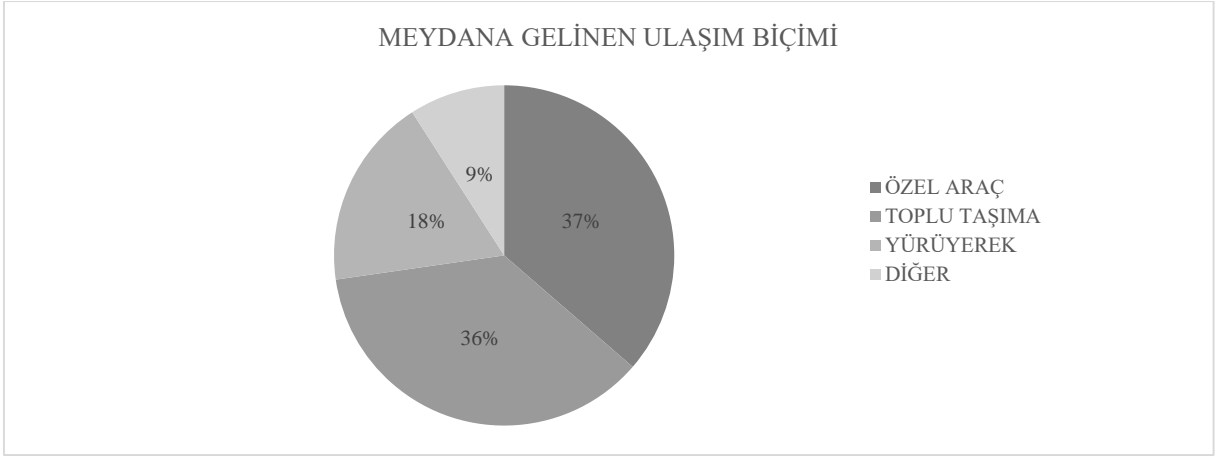
Kullanıcıların %45'inin meydana geliş sıklığı haftada bir kez veya daha fazlayken; %46'sının 2-3 haftada bir kez veya daha azdır. Buradan, kullanıcıların yarısının bu meydanı sık diğer yarısının ise seyrek (neredeyse ayda bir kez) kullandığı anlaşılmaktadır. Bu çelişkinin sebebi meydan ve yakın çevresinin kullanım amacıyla ilgilidir. Meydanın yakın çevresini çalışmak amacıyla kullanan kişiler bu meydanı sık kullanırken; meydan ve çevresine ziyaret amaçlı gelen kişiler daha seyrek kullanmaktadır. Ziyaret sıklığının seyrek olmasının sebebi; meydana ziyaret edilecek, rekreatif ve sosyalleşmek amaçlı kullanılacak uygun etkinlik alanlarının bulunmamasıdır. Yaya sayımlarında olduğu gibi anket çalışmasında da meydanın hafta sonu (%46') ve hafta içi (%54) kullanımında çok fark olmadığı görülmüştür (Şekil 191).



**Şekil 192.** Kent Meydanı kullanıcısının ziyaret amacı

Meydanın kullanım amacının, (%19) oturmak/dinlenmek, (%18) sohbet etmek, (%18) geçiş alanı olarak kullanmak, (%9) arkadaşlarla buluşmak, (%18) konser/kutlama etkinliğine katılmak olduğu anlaşılmıştır. Genel olarak cevaplarda eşit dağılım görülmüştür. Anket sonuçlarına uygun olarak yapılan gözlem ve sayımlarda da insanların çoğunluğunun bu meydanı geçiş alanı olarak kullandığı görülmüştür. Bu durum meydanın kendine ait hareketli bir dinamiğe sahip olduğunu göstermektedir. Meydan, otobüs durağında inen veya trafik ışıklarında bekleyip yeşil ışık yanınca karşıya geçen yayalar vasıtasıyla anlık olarak yoğun yaya hareketliliğine sahip olabilmektedir. Ancak bu yaya yoğunluğu meydanının etrafına doğru hızlıca dağılmaktadır.

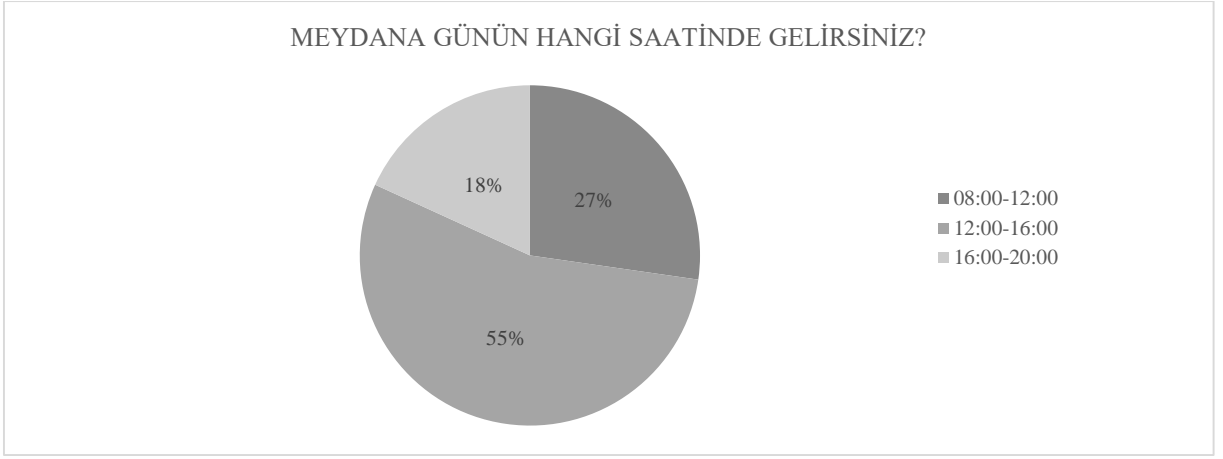
Kullanıcıların meydanda, (%18) oturmak, (%27) bir şeyler yiyip içmek ve (%18) sigara içmek/boş ayakta durmak gibi aktiviteler gerçekleştirdiği tespit edilmiştir. Meydana oturmak/dinlenmek amacıyla gelen kullanıcılar meydanı amacına uygun olarak kullanıyorken; diğer kişilerin meydana geldikten sonra sınırlı sayıda etkinliklere katıldığı anlaşılmaktadır. Yapılan gözlemlerde de meydanda çeşitli etkinlik alanları olmadığı için yayaların çay ocağını kullandığı veya ayakta boş durduğu görülmüştür. Ayrıca belirli zamanlarda meydanda bulunan “Erzurum Spor” yazısının önünde insanların fotoğraf çekildiğine denk gelinmiştir. Bu meydanda hem dinamik hem de statik etkinlikler gerçekleşmektedir. Meydanı geçiş mekânı olarak kullanan kişiler meydanda aktif bir hareketlilik oluştururken; meydanda oturan veya ayakta duran kişiler pasif etkinliklerin gerçekleşmesini sağlamaktadır.



Şekil 193. Kent Meydanı ulaşım biçimi

Meydana kullanıcıların %37'sinin özel araç ile %36'sının toplu taşıma ile geldiği tespit edilmiştir. Bu meydanın hem altında kapalı otopark bulunduğu hem de toplu taşıma durakları üzerinde olduğu düşünüldüğünde, kullanıcıların özel aracını aşağıdaki otoparka park ederek işe veya caddeye gelenler ya da toplu taşıma ile işe gelenler olduğu ve işe giderken meydandan geçtikleri anlaşılmaktadır.

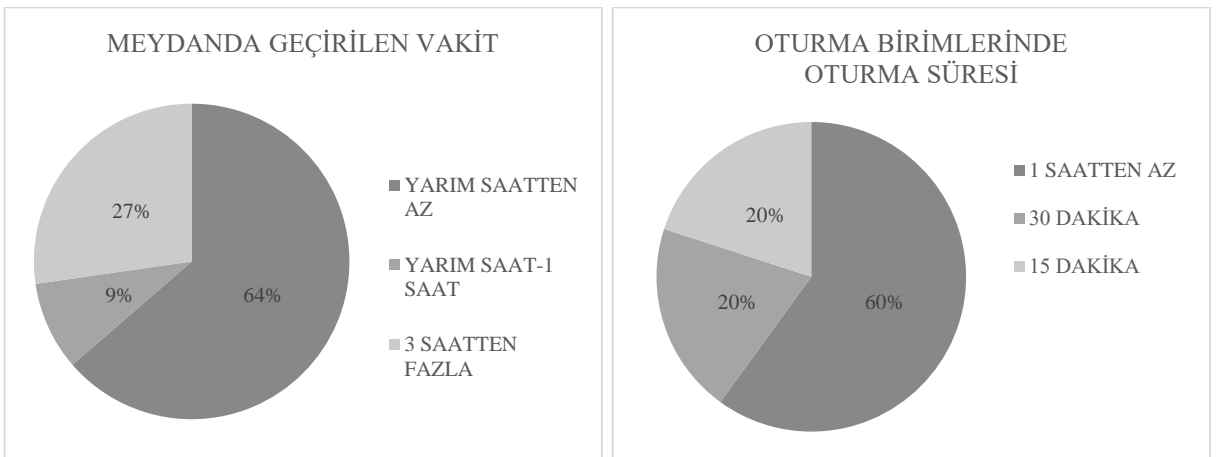
Meydana yürüyerek ve toplu taşıma araçları ile gelen kişilerin meydana ulaşımı rahatken, kullanıcıların yarısı meydana erişimlerini güvenli görmemiştir. Özel araç ile meydana gelen kişiler, meydanın altında kapalı otopark olmasına rağmen park alanı sıkıntısı çektiğini dile getirmiş; ancak güvenlik ve rahat erişim konusunda sıkıntı yaşamadıklarını belirtmiştir. Meydana erişimde güvenlik konusunda toplu taşıma ve yürüyerek gelen kişiler sorun yaşarken; özel araç ile ulaşım sağlayan kişilerin aynı sorunu yaşamadığı görülmüştür. Bu da aslında kentte yaya ve toplu taşıma altyapısının gelişmediğini göstermektedir. Ayrıca özel araç ile ulaşımın en yüksek olduğu meydan bu meydandır. Bu meydanın altında bulunan kapalı otoparkın meydana özel araç ile ulaşım sağlanmasında büyük etkisi olduğu anlaşılmaktadır.



Şekil 194. Kent Meydanı ziyaret saatleri

Kullanıcıların meydanı ziyaret saati ağırlıklı olarak (%55) 12:00-16:00 saat aralığıdır. Yaya sayımlarına da uygun olarak öğle ve öğleden sonraki zaman diliminde meydanın daha fazla yaya hareketliliğine sahip olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 194).

Meydanı akşam saat 20:00'dan sonra ise katılımcıların %64'ü kullanmadığını belirtmiştir. 16:00-20:00 saat aralığını tercih eden katılımcı oranı ise bir önceki saat aralığını tercih eden kullanıcı sayısının yarısından daha azdır. Bu cevaplara göre, meydanı sabah kullanan yaya sayısının akşam kullanan yaya sayısına göre fazla çıkması gerekirken; yapılan sayımlarda akşam saatlerinde kullanıcı sayısı daha fazla çıkmıştır. Buradan, aslında meydanın sabah kullanıcılarının hareketli yani meydanı geçiş mekânı olarak kullandığı; akşam kullanıcılarının ise durağan olduğu yani meydanda vakit geçirdiği anlaşılmaktadır. Diğer meydanların aksine bu meydanın hafta içi akşam saatlerinde yaya hareketliliği artmaktadır. Bu kişiler akşam iş çıkışı meydanı kullanan kişilerdir.

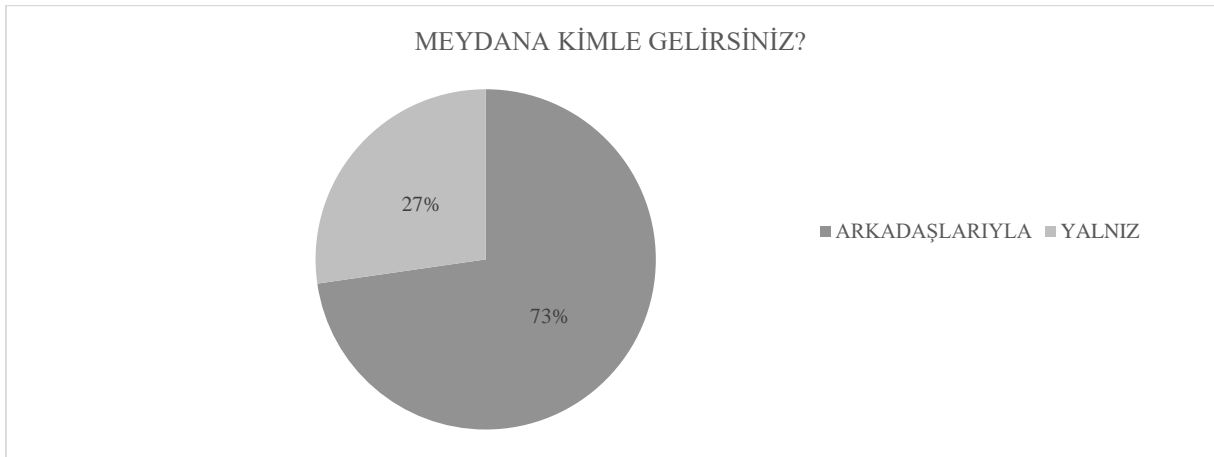


Şekil 195. Kent Meydanı geçirilen vakit

Meydanda geçirilen vakit ağırlıklı olarak (%64) yarım saatten az, (%9) yarım saat-1 saat ve (%27) 3 saatten fazladır (Şekil 195). Meydanın genel olarak kısa süreli olarak kullanıldığı ortaya çıkmıştır. Yapılan gözlemlere de uygun olarak anket sonuçlarına göre ağırlıklı olarak

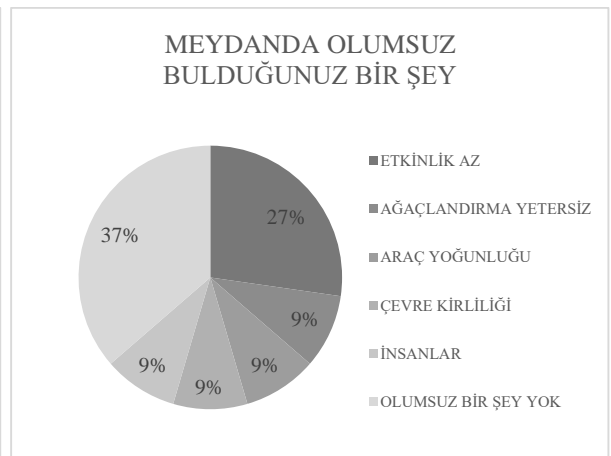
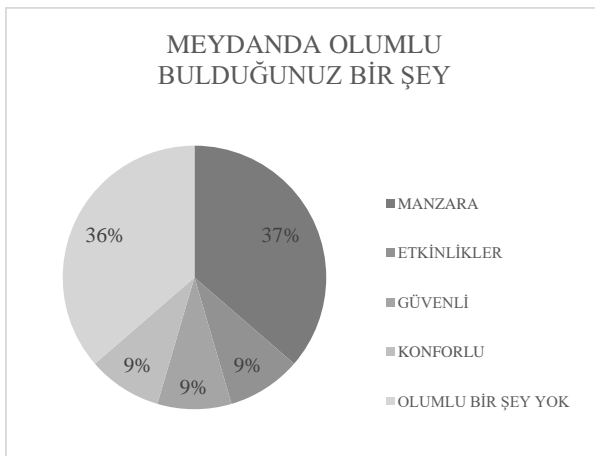
meydanın sabah kullanıcılarının meydana yarım saatten az vakit geçirdiği anlaşılmıştır. Bu durum yaya sayım sonuçlarına da yansımıştır.

Meydanda oturma birimi olarak bank yerine bir amfi ve çay ocağının tabureleri vardır. Bu oturma birimlerinde kullanıcılar ağırlıklı olarak (%60) 1 saatten az oturduğunu belirtmiştir. Zaten kullanıcıların %73'ü meydana 1 saat veya daha az kullanmaktadır. Buradan, meydana vakit geçirmek, oturmak/dinlenmek için gelen kullanıcıların meydana kısa süreli olarak kullandığı anlaşılmaktadır. Bu meydana oturup seyredilecek yaya etkinlikleri bulunmadığı, aile ve arkadaşlarla uzun süreli oturmaya uygun konforlu (örneğin gölge veya çim alanlar) alanlar olmadığı için meydana geçirilen süre kısadır.



**Şekil 196.** Kent Meydanı kullanıcılarının meydana beraber geldiği kişiler

Kullanıcıların meydana ağırlıklı olarak (%73) arkadaşlarla geldiği anlaşılmıştır. Meydana ailesi ile gelen katılımcı yoktur. Buradan bu meydanın aile ile kullanıma uygun etkinlik alanlarının olmadığı görülmüştür. Katılımcıların meydanadaki oturma birimlerinde otururken (%82) diğer insanlar ile iletişim kurmadığı anlaşılmıştır. Yapılan gözlemlerde de insanların genel olarak meydanadaki çay ocağında arkadaşları ile oturduğu ve tanımadığı kimseyle iletişim kurmadıkları görülmüştür. Havuzbaşı Meydanı'nda da benzer durum vardır.



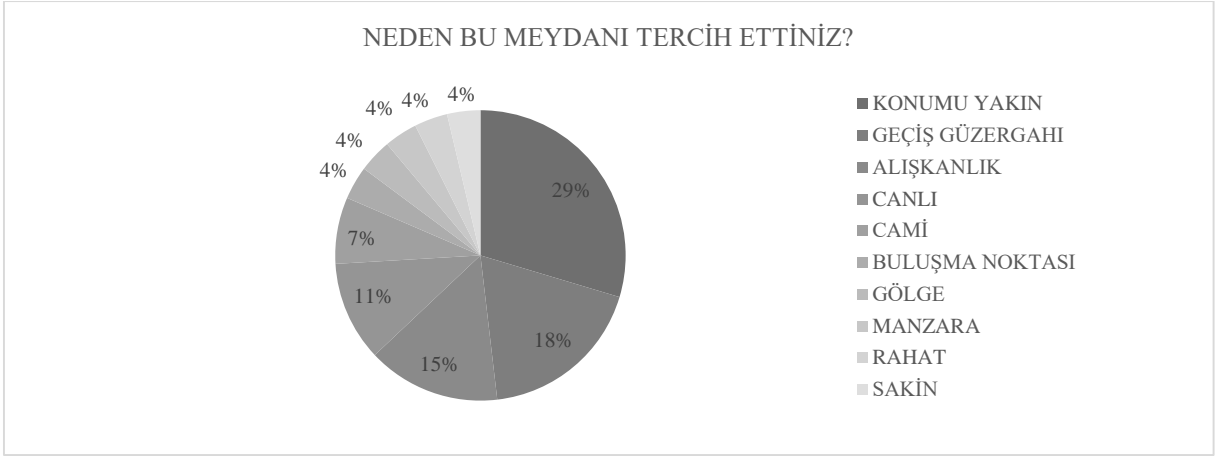
### **Şekil 197.** Kent Meydanı kullanıcısının olumlu/olumsuz düşünceleri

Meydanda genel olarak (%37) manzara olumlu bulunurken; etkinlik alanlarının yetersiz olması olumsuz bulunmuştur. Yapılan gözlem ve mekânsal analizlerde de aynı sonuçlar elde edilmiştir. Meydanda etkinlik alanlarının bulunmaması ve meydanın çevresindeki araç yolları meydanın kullanımını olumsuz etkileyen faktörler olarak yorumlanmıştır. Ancak Havuzbaşı Meydanında olduğu gibi bu meydanın içindeki çay ocağı katılımcılar tarafından meydanın kullanımını olumsuz etkileyen faktör olarak yorumlanmamıştır. Havuzbaşı Meydanı'nı erkeklerin daha yoğun olarak kullanmasından rahatsız olan kadın kullanıcı profilinin varlığından bahsedilirken; bu meydanda erkeklerin meydanı yoğun olarak kullanmasından rahatsız olan kadın kullanıcı profili yoktur. Yani buradan, kadın kullanıcının Havuzbaşı Meydanı'nı kullanmak isteyip rahatça kullanmadığı; ancak bu meydanı kullanmak isteğinde olmadıkları anlaşılmaktadır.

Yapılan anket çalışması ile kullanıcıların %91'inin bu meydanı tercih sebebi konumudur. Meydana geliş amaçları ise geçiş güzergahı üzerinde (%18) bulunması dolayısıyladır. Meydana kullanıcılar özel araç ve toplu taşıma araçları ile gelmekte ve buradan iş alanlarına gitmektedir. Kullanıcılar bu meydanda oturup diğer insanları seyretmek gibi pasif aktiviteler dahi gerçekleştirememektedir. Bu iki sebepten dolayı meydanda kısa süreli olarak vakit geçirmektedir. Buradan, bu meydanın yayalarda, geçiş mekânı amacıyla kullanılabilen, uzun süreli vakit geçirmeye uygun olmayan, özel aracı park ettikten veya toplu taşıma aracından indikten sonra varmak istediği destinasyona kolayca erişim sağlayan bir *mekân algısı* yarattığı yorumu rahatça yapılabilir.

### **Yakutiye Meydanı**

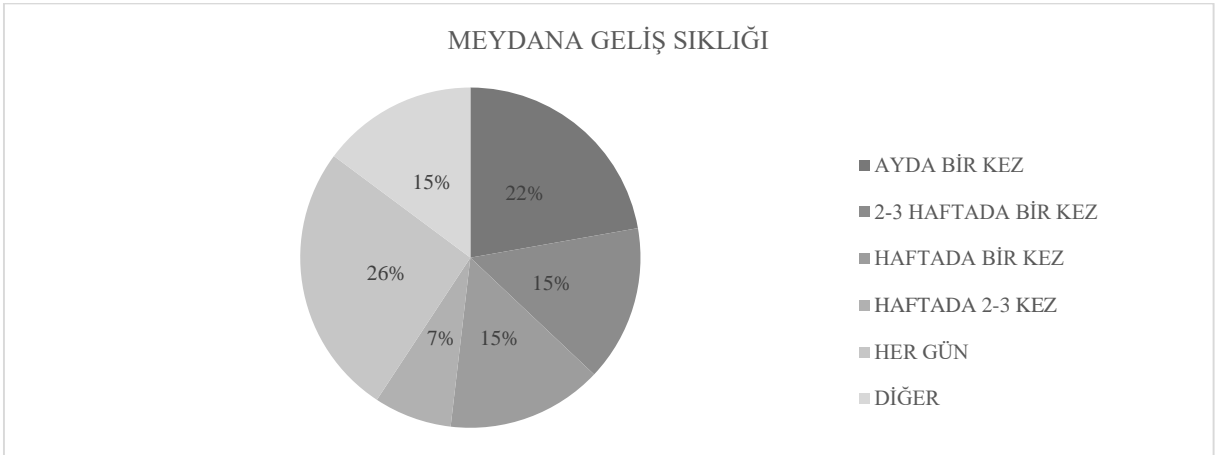
Yakutiye Meydanı için toplam 27 anket yapılabilmektedir. Yakutiye Meydanı'nda anket yapılan katılımcıların %63'ü kadın, %37'si ise erkektir. Gözlemlerde dikkati çeken kadın kullanıcı sayısının fazlalığı anketlere de yansımıştır.



**Şekil 198.** Yakutiye Meydanı kullanıcısının meydanı tercih sebebi

Çalışma alanı üzerinde bulunan 4 meydan arasından bu meydanı kendileri için (%44) önemli ve farklı gören katılımcılar, bu meydanı (%29) konumu yakın, (%18) geçiş güzergahı üzerinde, (%15) alışkanlık ve (%11) canlı olması sebebiyle tercih etmiştir. Verilen cevaplardan meydanı kullanıcılar için çekici kılan faktörlerin meydanın konumu ve alışkanlıklar olduğu anlaşılmıştır.

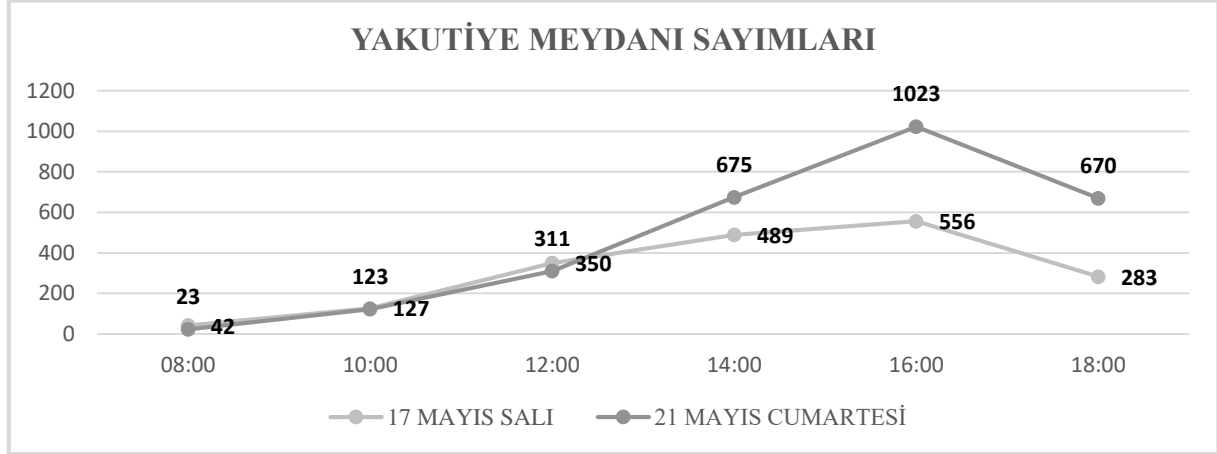
Bu meydanda bulunan tarihi yapılar (örneğin Lala M. Paşa Cami) ibadet amaçlı geçmişten bu yana aktif olarak kullanılan yapılardır. Bu sebeple insanlar hem bu yapıları hem de meydanı geçmişten beri kullanmayı alışkanlık haline getirmiştir. Kale Meydanında da tarihi yapılar bulunmaktadır. Ancak bu yapılar (örneğin Kale, Saat Kulesi, Tarihi Erzurum Evleri) müze amaçlı kullanılmaktadır. Yani insanların günlük kullanımına uygun değildir. Ayrıca bu tarihi yapıların restorasyonu yakın tarihli gerçekleşmiştir. Bu sebeple bu yapıların geçmişten beri uzun süreli olarak kullanımı, bir alışkanlık ve aidiyet oluşturması henüz söz konusu değildir.



**Şekil 199.** Yakutiye Meydanı ziyaret sıklığı

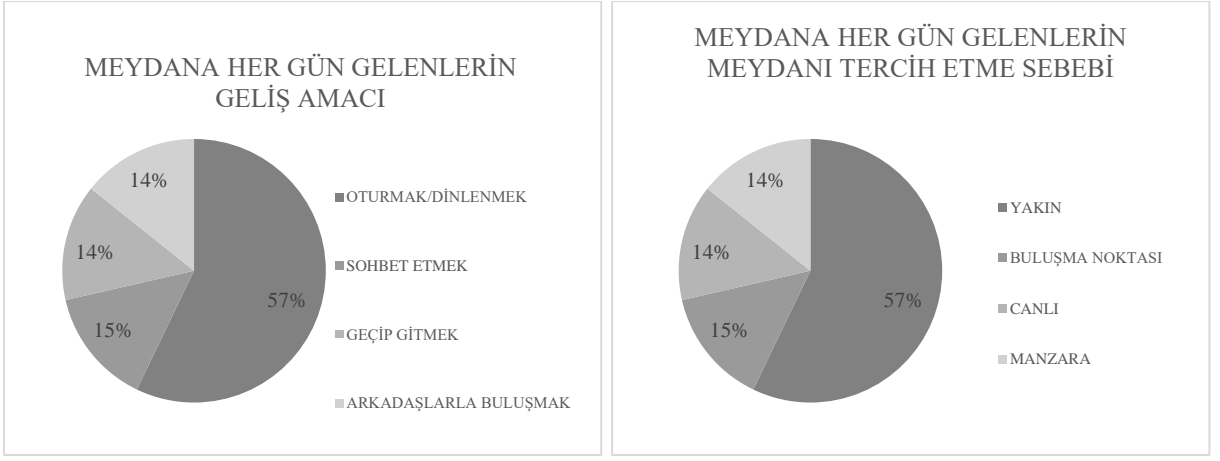
Meydana kullanıcıların %26'sının her gün, %48'inin ise haftada 1 kez veya daha fazla geldiği görülmektedir (Şekil 199). Yani kullanıcıların meydanı sık sık kullandığını

anlaşmaktadır. Kullanıcıların meydanı genel olarak hafta sonu (%60) ziyaret ettiği tespit edilmiştir. Verilen cevaplardan ve yaya sayımlarında da görüldüğü üzere, meydanın hafta sonu kullanıcı sayısı hafta içi kullanıcı sayısına göre özellikle öğle ve akşam saatlerinde 2 katından fazladır (Şekil 200). Yaya sayımlarında kullanıcı sayısı yüksek çıkan kullanıcılarının burayı sürekli ziyaret ettiği anlaşılmaktadır. Bu da bu meydanın günlük kullanımlara hizmet ettiğini göstermektedir.



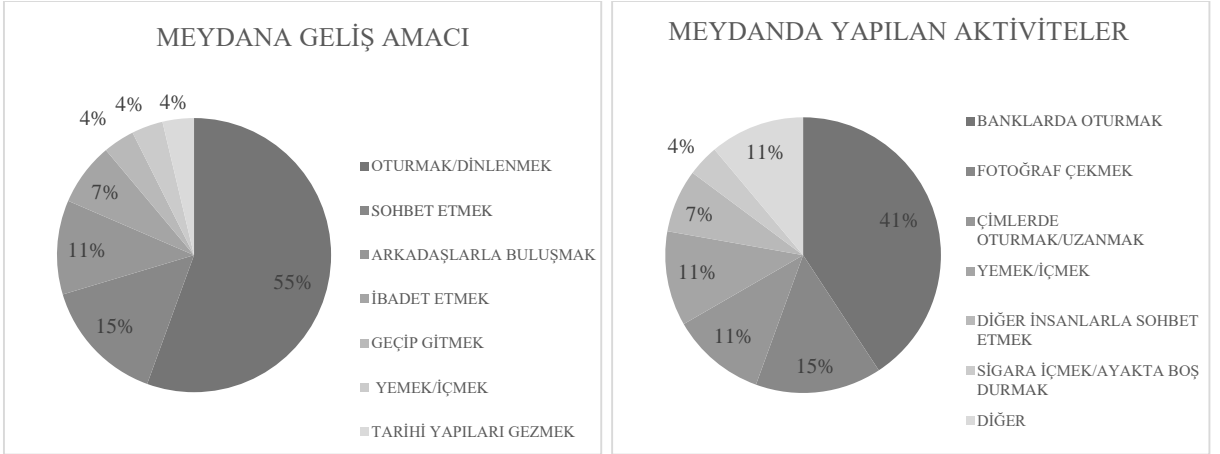
**Şekil 200.** Yakutiye Meydanı Kullanıcı Sayısı

Yapılan sayımlar meydandaki kullanıcı sayısının saat 16:00'a kadar düzenli olarak arttığını göstermektedir. Bunun birinci sebebi, meydana sabah ve öğle saatlerinde gelen kişilerin meydana uzun süre vakit geçirmesi ve her yeni gelen kişinin meydandaki kullanıcı sayısına eklenerek artırmasıdır. İkinci sebebi ise, yapılan gözlem ve anket çalışmasında tespit edildiği gibi, meydanı ibadet amacıyla kullanan kullanıcı sayısının fazla olmasıdır. Bu kişiler, özellikle yaşlı erkekler, ikindi namazını kıldıktan sonra evlerine dönmektedir. Yani namaz saatlerine denk gelen saat 12:00-17:00 aralığında meydana namaz kılmayı bekleyen ve iki namaz vakti arasında meydana vakit geçiren kişilerin meydandaki kullanıcı sayısını arttırdığı ve işleri bittikten sonra meydana ayrıldıkları, bu sebeple meydandaki kullanıcı sayısının akşam saatlerinden sonra azaldığı saptanmıştır.



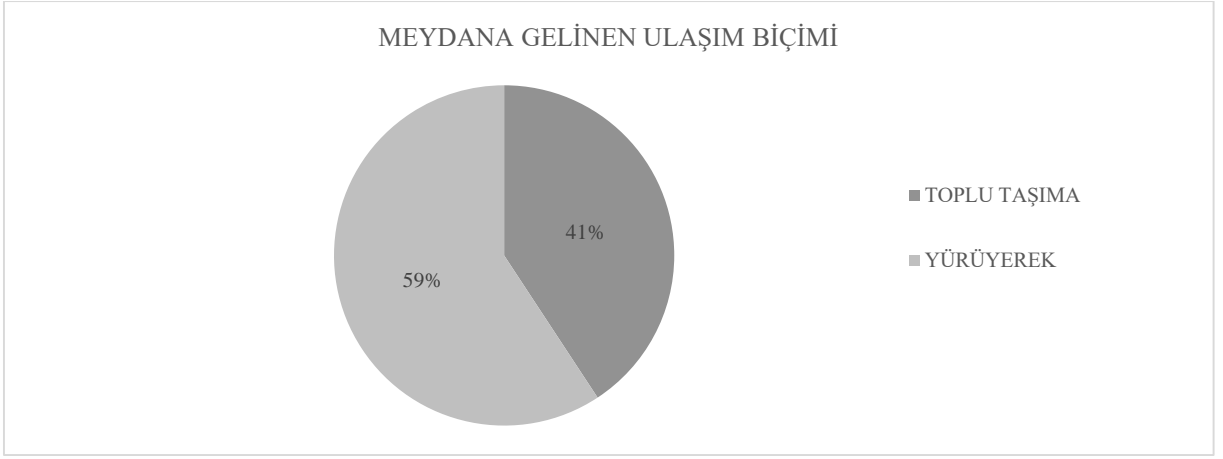
**Şekil 201.** Yakutiye Meydanı geliş amacı ve tercih edilme sebebi

Meydanı konumu yakın (%29) olduğu için tercih eden kişilerin %50'sinin meydana her gün geldiği tespit edilmiştir. Meydana her gün (%26) gelen kullanıcıların ise %57'si meydana yakın olduğu için tercih etmektedir. Meydanı yakın olduğu için tercih eden bu kişilerin meydana geliş amacı ise oturmak ve dinlenmektir. Bu kişilerin meydana geçtikleri süre ise 2 saat ve üzeridir. Yani bu kullanıcılar meydana tamamen boş zamanlarını geçirmek için gelen ve meydan ve yakın bölgesinde ikametgâh eden sakinler olduğu anlaşılmaktadır.



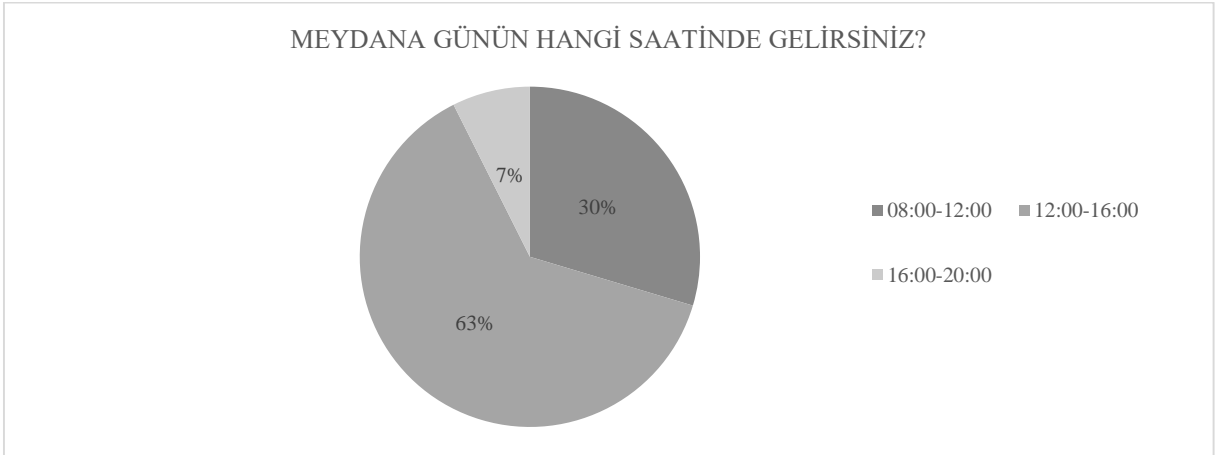
**Şekil 202.** Yakutiye Meydanı kullanıcılarının ziyaret amacı

Katılımcıların meydana ağırlıklı olarak (%55) oturmak/dinlenmek amacıyla geldiği ve meydana ağırlıklı olarak (%41) yapılan aktivitenin banklarda oturmak olduğu tespit edilmiştir. Yapılan gözlemlerde kullanıcıların meydana bir şeyler yiyip içtiği, çocuklarını oynattığı, turistik geziye katıldığı ve meydana geçiş mekânı olarak kullandıkları görülmüştür. Ayrıca meydana bulunan Lala M. Paşa Camisi nedeniyle, diğer 3 meydana farklı olarak bu meydan ibadet amacıyla da kullanılmaktadır. Buradan, katılımcıların bu meydana geliş amacı ve geldikten sonra gerçekleştirdiği eylemlerin farklılaştığı anlaşılmaktadır. Yani bu meydana çeşitli etkinlik alanlarının olması insanları herhangi bir aktiviteye dahil olmaya teşvik etmektedir (bkz., Şekil 179).



**Şekil 203.** Yakutiye Meydanı ulaşım biçimi

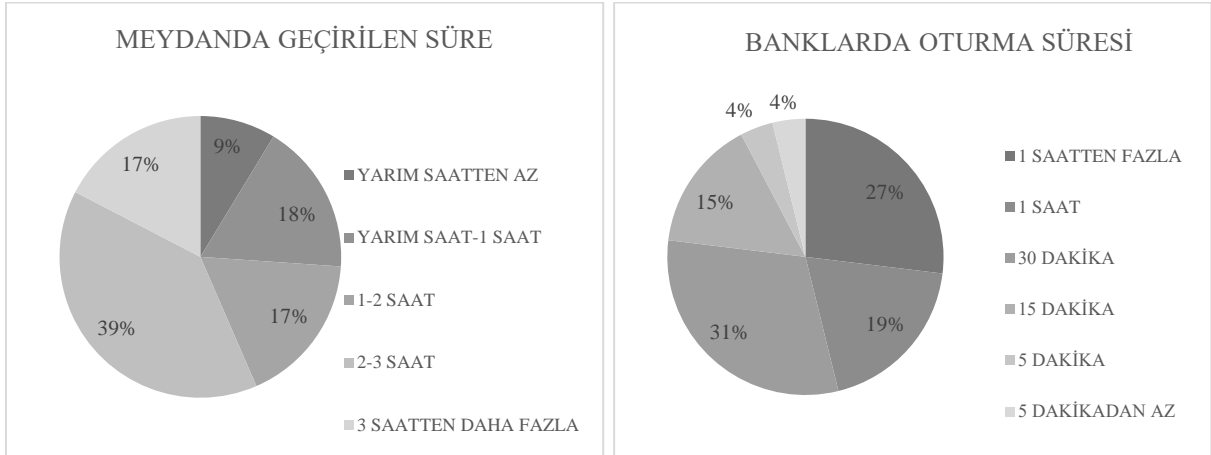
Meydana katılımcıların %41'i yürüyerek ve %59'u toplu taşıma araçları ile gelirken; özel araç ve bisiklet ile meydana ulaşan kullanıcı yoktur. Meydana yürüyerek ve toplu taşıma aracı ile gelen kişilerin erişimlerini güvenli ve rahat bulduğu tespit edilmiştir. Meydana özel araç ile gelen kullanıcıların olmaması, kullanıcıların meydana geçerken uğradığı veya amaçlı olarak gelmediği izlenimi oluşturmaktadır. Ayrıca bu meydanın yaya erişim ağları ve toplu taşıma araçları ile olan bağlantısının güçlü olabileceğini de göstermektedir. Yapılan mekânsal analizlerde de görüldüğü üzere meydanın iki farklı yönünde (güney ve doğu) toplu taşıma durakları bulunmakta ve farklı sokak/caddelere bağlı kaldırım ağlarına sahip olan Cumhuriyet Caddesi üzerinde bulunmaktadır.



**Şekil 204.** Yakutiye Meydanı ziyaret saatleri

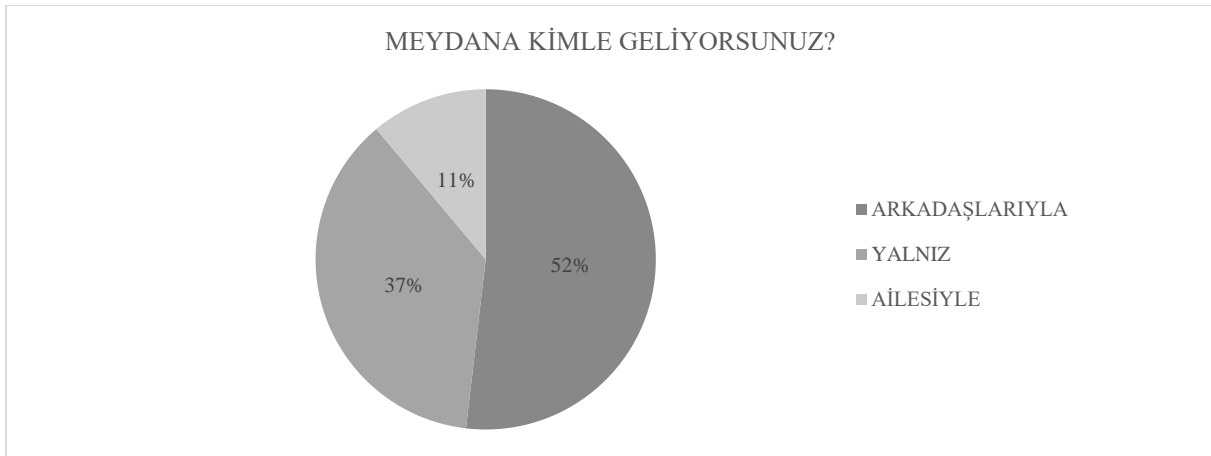
Verilen cevaplara göre katılımcıların meydana ağırlıklı olarak (%63) saat 12:00-16:00 aralığında ziyaret ettiği ve katılımcıların %78'inin akşam saat 20:00'dan sonra meydana kullanmadığını tespit edilmiştir. Buradan yaya sayımına da uygun olarak meydanın öğle ve öğleden sonraki zaman dilimini daha fazla yaya hareketliliğine sahip olduğu ve akşam saatlerine doğru kullanıcı sayısının azaldığı anlaşılmaktadır (Şekil 204). Ayrıca yapılan gözlemlerde görülmüştür ki sabah ve öğle saatlerinde meydana gelen kişiler meydana uzun

sürelili kalmakta ve her yeni gelen kişi meydandaki kullanıcı sayısına eklenerek akşam saatlerine doğru meydanda bulunan yaya sayısını arttırmaktadır.



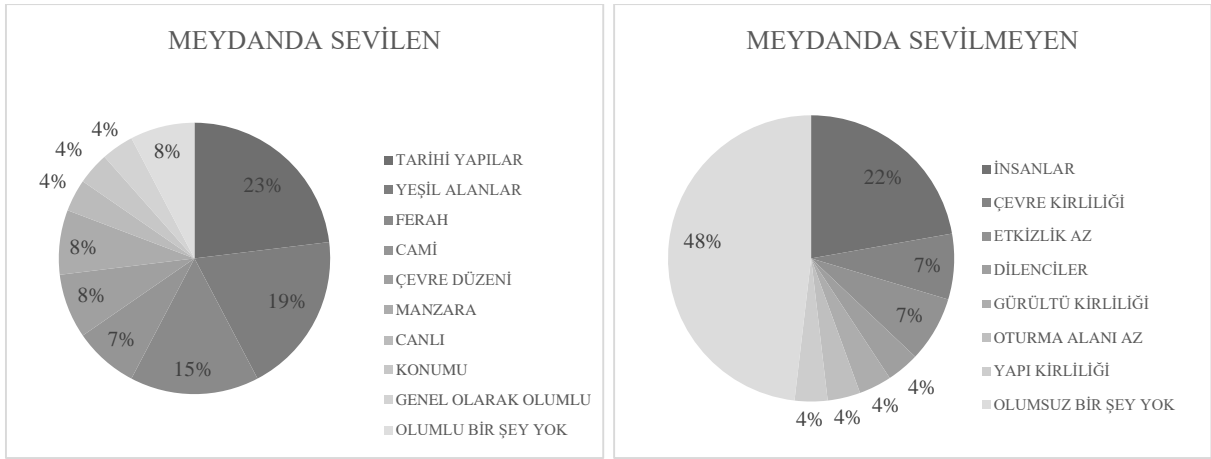
Şekil 205. Yakutiye Meydanı geçirilen vakit

Katılımcıların ağırlıklı olarak (%39) meydanda 2-3 saat vakit geçirdiği ve yine ağırlıklı olarak (%31) bankları 30 dakika kullandığı tespit edilmiştir. Meydanı (%73 ) ve bankları (%46) 1 saat veya daha fazla kullanan kullanıcı oranının yüksek olması meydanın uzun süreli olarak kullanıldığı ortaya koymaktadır. Meydanda uzun süreli oturmaya ve vakit geçirmeye olanak sağlayan etkinlik alanlarının varlığı bunun en önemli sebebidir.



Şekil 206. Yakutiye Meydanı kullanıcılarının meydana beraber geldiği kişiler

Katılımcıların meydana ağırlıklı olarak (%52) arkadaşlarıyla geldiği ve banklarda otururken diğer insanlar ile iletişim kurdukları (%48) tespit edilmiştir. Yapılan gözlemlerde de insanların genel olarak meydandaki banklarda tanıdıklarıyla oturduğu ve diğer insanlarla iletişime geçtikleri görülmüştür.



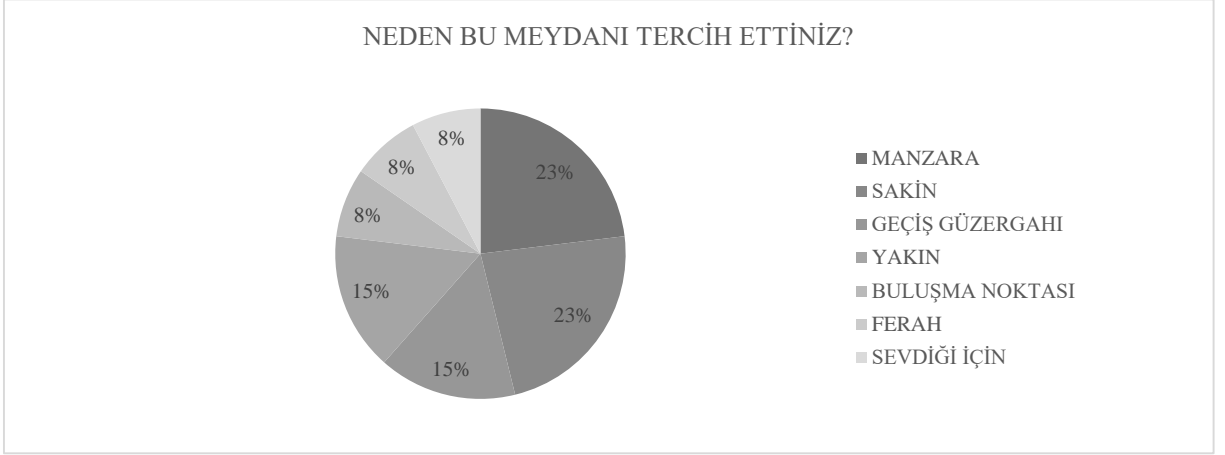
**Şekil 207.** Yakutiye Meydanı kullanıcısının sevdiği/sevmediği faktörler

Meydanda genel olarak (%23) tarihi yapılar, yeşil alanlar ve ferahlık olumlu bulunurken; kalabalık (%22) ve çevre kirliliği olumsuz bulunmuştur. Katılımcılar meydandaki insan yoğunluğunu rahatsız edici seviyede bulmuştur. Yapılan sayımlarda 4 meydan arasında bu meydan en kalabalık meydan çıkmıştır. İnsanların bu meydanda birikmesi ve yoğun kalabalıkların oluşturması yapılan gözlemlerde de görülmüştür. Bu meydanda en fazla kullanıcı sayısına pazar günü saat 16:00'da, 1023 kişi olarak ulaşılmıştır. Meydanın alansal büyüklüğü 1.8 hektardır. Yani meydanın en kalabalık olduğu vakitte metrekareye düşen kullanıcı sayısı 0.05'dir. Cadde üzerindeki kaldırımlarda ise bu yoğunluk 2.73'tür. Buradan meydanın cadde kadar yoğun ve rahatsız edici seviyede olmadığı görülmektedir.

Yapılan anket çalışması ile kullanıcıların; meydana arkadaşları ile geldiği, genel geliş amaçlarının oturmak/dinlenmek olduğu, meydanda 1 saatten fazla zaman geçirdikleri ve meydanı genel olarak öğleden sonraki saatlerde ziyaret ettiği görülmüştür. Bu durum Yakutiye Meydanı'nın boş vakitleri değerlendirmek ve sosyalleşmek amacıyla kullanıldığını göstermektedir. Meydanın kullanıcılara sunduğu etkinlik alanları sayesinde kullanıcılar bu meydanda hem aktif hem de pasif aktiviteler gerçekleştirebilmektedir. Meydanı kullanan kullanıcı profiline çeşitlendiği, özellikle çoğunluğun kadınlardan oluştuğu ve bu kadınların meydanda rahatça vakit geçirebildiği görülmüştür. Kullanıcıların meydana toplu taşıma ve yürüyerek gelmesi meydanın erişilebilirliğinin rahat olduğunu göstermektedir. Meydan ağırlıklı olarak konumu (yakınlığı) ve alışkanlıklar dolayısıyla tercih edilmektedir. Buradan, bu meydanın yayalarda, uzun süreli vakit geçirmeye uygun olan, erişilebilirliği kolay, oturmak ve dinlenmek amacıyla kullanılabilen, belirli destinasyonlara yakın olan ve seyredebilecek olay ve olgular (havuz ve insanlar gibi) içeren bir *mekân algısı* yarattığı yorumu rahatça yapılabilmektedir.

## Kale Meydanı

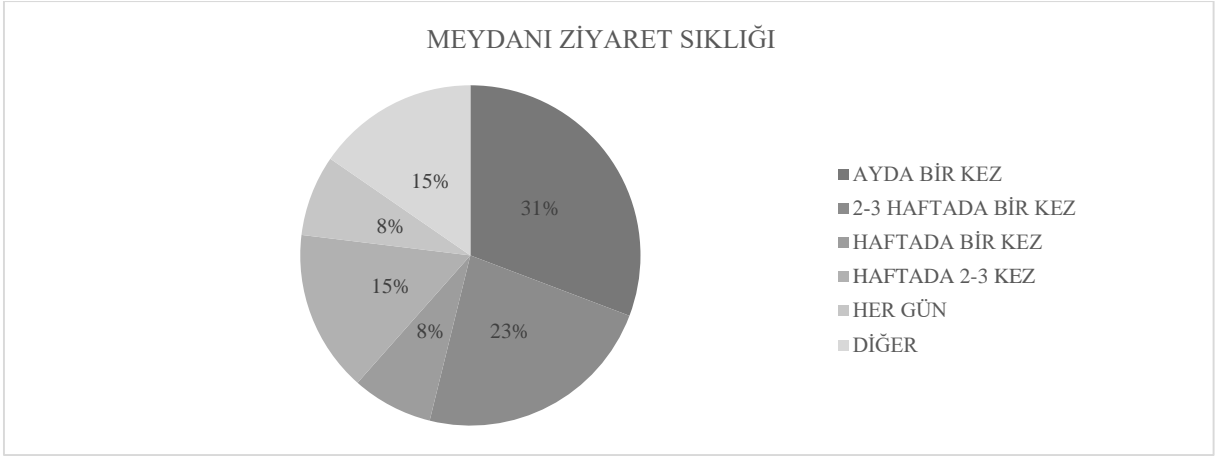
Kale Meydanı için toplam 13 anket yapılabilmektedir. Kale Meydanı'nda anket yapılan katılımcıların %46'sı kadın, %54'ü ise erkektir.



**Şekil 208.** Kale Meydanı kullanıcısının meydanı tercih sebebi

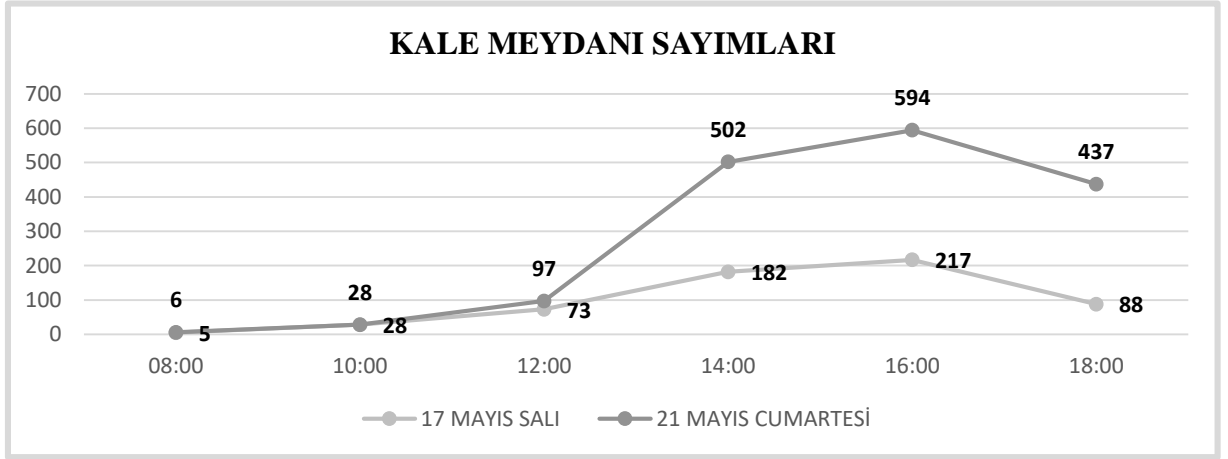
Çalışma alanı üzerinde bulunan 4 meydan arasından bu meydanı kendileri için (%54) önemli ve farklı gören katılımcılar, bu meydanı (%23) manzara, (%23) sakin, (%15) geçiş güzergahı üzerinde ve (%15) yakın olması sebebiyle tercih etmiştir. Verilen cevaplardan meydanı kullanıcılar için çekici kılan faktörlerin meydanın konumu, manzarası, sakinliği ve meydandaki tarihi yapılar olduğu anlaşılmıştır.

Bu meydanda Yakutiye Meydanı'nda olduğu gibi etkinlik alanları çeşitlidir (bkz., Şekil 179). Yakutiye Meydanı'nda bulunan etkinlik alanlarını ve yapıları kullanıcılar kullanmayı alışkanlık haline getirmiştir; ancak bu meydan ve içindeki tarihi yapıların restorasyonu yakın tarihteki gerçekleşmiştir. Ve bu yapılar (örneğin Kale, Saat Kulesi, Tarihi Erzurum Evleri) müze amaçlı kullanıldığı için günlük kullanımına uygun değildir. Bu sebeple bu yapıların geçmişten beri uzun süreli olarak kullanımı, bir alışkanlık ve aidiyet oluşturması henüz söz konusu değildir. Dolayısıyla bu meydanın tercih sebepleri arasında alışkanlıklar yoktur.



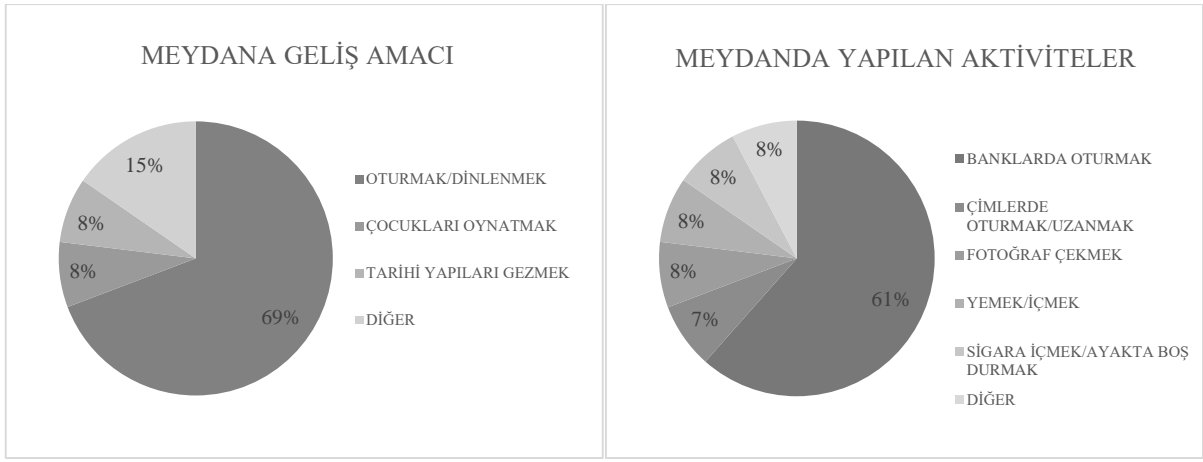
Şekil 209. Kale Meydanı ziyaret sıklığı

Meydanı kullanıcıların %31'i haftada 1 kez veya daha fazla kullanırken; %44'ü 2-3 haftada bir veya daha az ziyaret etmektedir. Buradan kullanıcıların meydana geliş sıklığının farklılaştığı ve meydanı seyrek olarak kullandığı anlaşılmaktadır. Yapılan gözlemlerde de meydanın kullanıcılarının sürekli değiştiği görülmüştür. Meydan, içerisinde bulunan çocuk oyun alanı, çim zemin, ağaç ve banklar sayesinde kentlinin her gün kullanabileceği rekreatif bir alan niteliği taşımaktadır. Ayrıca yine içerisinde bulunan tarihi yapıların müze ve ören yeri (Erzurum Kalesi ve Geleneksel Erzurum Evleri) olarak hizmet ediyor olması dolayısıyla turistik amaçlı ziyaretlere de uygundur. Bu nitelikleri sayesinde kullanıcı profilinin çeşitlendiği; ancak kullanım sıklığının azaldığı görülmektedir (Şekil 209)



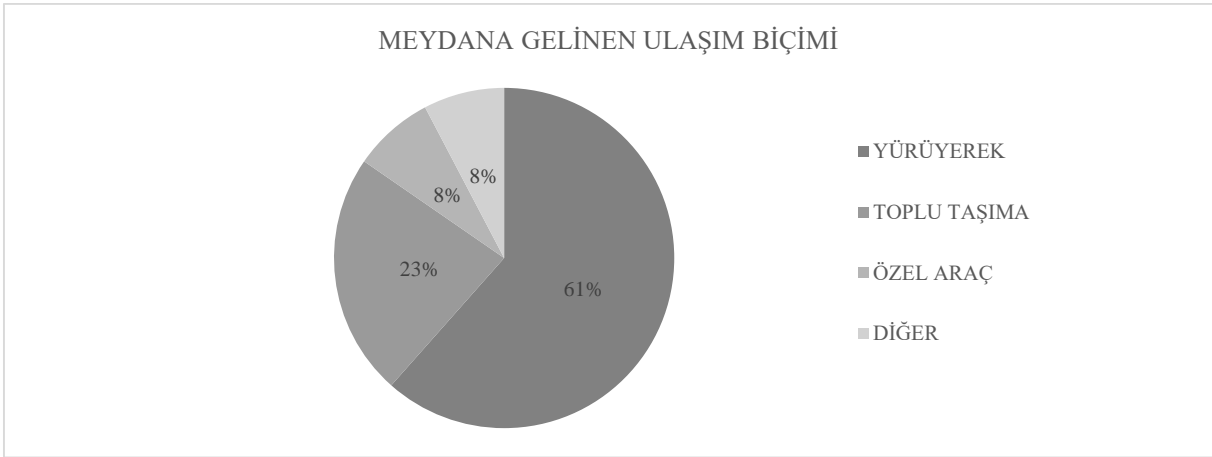
Şekil 210. Kale Meydanı kullanıcı sayısı

Kullanıcıların %46'sı hafta içi, %54'ü hafta sonu meydanı kullanmaktadır. Cevaplar yakın çıktığı için meydanın hafta sonu ve hafta içi kullanıcı sayısında çok fark beklenmemektedir. Ancak sayımlarda hafta sonu kullanıcı sayısının hafta içi kullanıcı sayısına göre fazla olduğu, özellikle öğle saatlerinde 3 katına ulaştığı görülmüştür.



**Şekil 211.** Kale Meydanı kullanıcısının ziyaret amacı

Kullanıcıların meydana genelde (%69) oturmak/dinlenmek amacıyla geldiği ve meydana geldikten sonra ağırlıklı olarak (%61) banklarda oturduğu tespit edilmiştir (Şekil 2011). Buradan anlaşılıyor ki, meydana oturmak/dinlenmek amacıyla gelen kullanıcılar amacına uygun olarak meydana kullanılmaktadır. Ancak bazı katılımcıların meydana geliş amacı ve geldikten sonra gerçekleştirdiği eylemlerin farklılaştığı saptanmıştır. Verilen cevaplardan ve yapılan gözlemlerde, kullanıcıların meydana dayken çimlerde uzandığı/oturduğu, fotoğraf çektiği, bir şeyler yiyip içtiği, çocuklarını oynattığı veya turistik amaçlı ziyarette bulunduğu yani çeşitli eylemler gerçekleştirdiği görülmüştür. Yani bu meydan çeşitli etkinliklere olanak sağladığı için kullanıcıların geliş amacı ve geldikten sonra gerçekleştirdikleri etkinlikler değişim gösterebilmektedir.

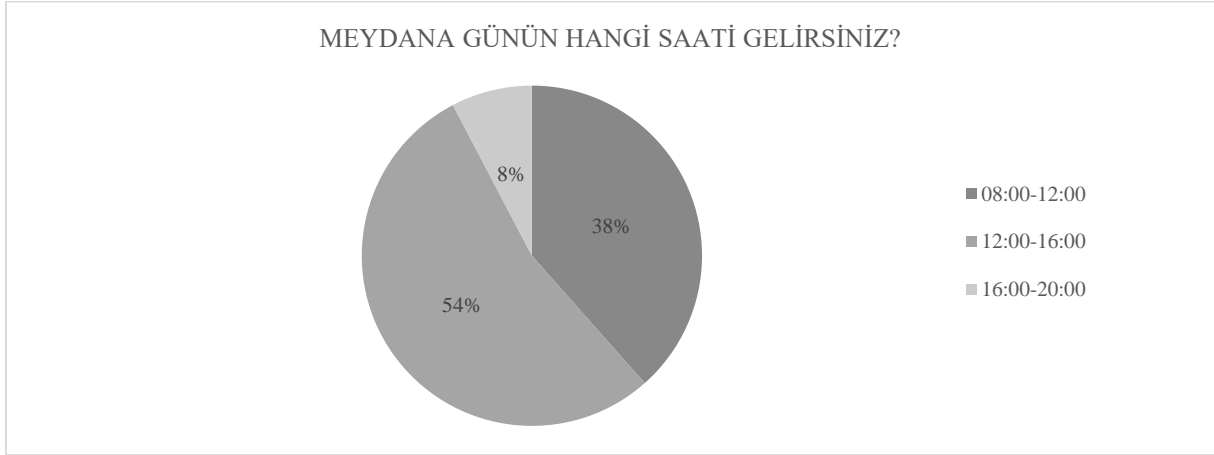


**Şekil 212.** Kale Meydanı ulaşım biçimi

Kullanıcıların meydana genelde (%61) yürüyerek geldiği görülmüştür. Bu meydan Yakutiye Meydanı kadar toplu taşıma durakları açısından erişilebilir konumda olmadığı için meydana toplu taşıma araçları ile gelen kişilerin oranı Yakutiye Meydanı'na göre daha düşüktür. Yakutiye Meydanı'ndan farklı olarak bu meydana özel araç ile gelen kullanıcıların olduğu görülmüştür (Şekil 212). Bu durum aslında insanların evlerinden ya da buldukları

konumdan sırf bu meydana gelmek için ayrıldıklarıdır. Bu sebeple bu meydan için etrafından geçerken uğranan değil de; gelmek hedeflenen bir mekân olduğu söylenebilmektedir.

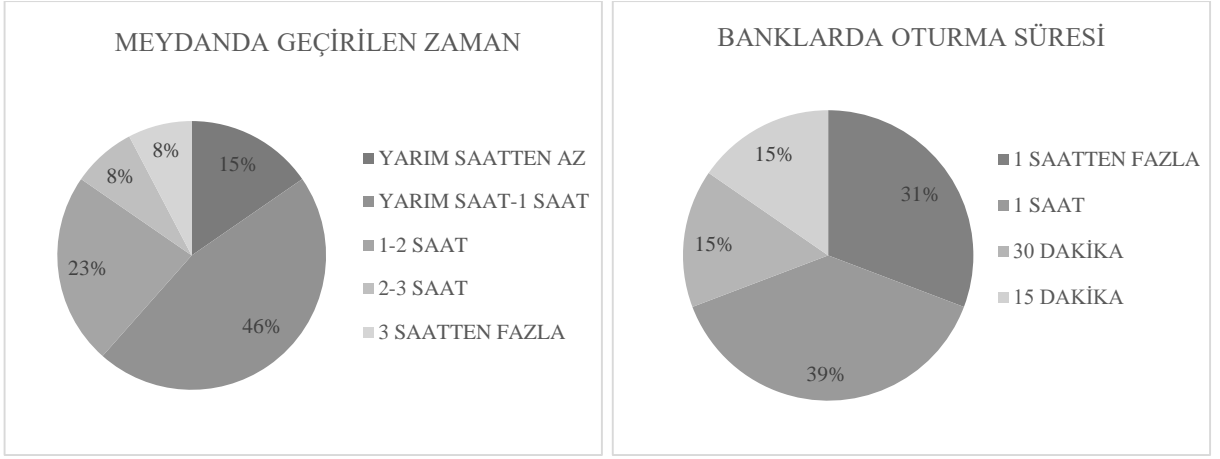
Verilen cevaplardan meydana yürüyerek ve toplu taşıma araçları ile ulaşan kişilerin genel olarak erişimlerini güvenli ve rahat bulduğu tespit edilmiştir. Özel araç ile gelen kişilerin ise otopark sorunu yaşadığı; ancak park alanlarından meydana erişimlerinin rahat ve güvenilir olduğu anlaşılmıştır.



Şekil 213. Kale Meydanı ziyaret saatleri

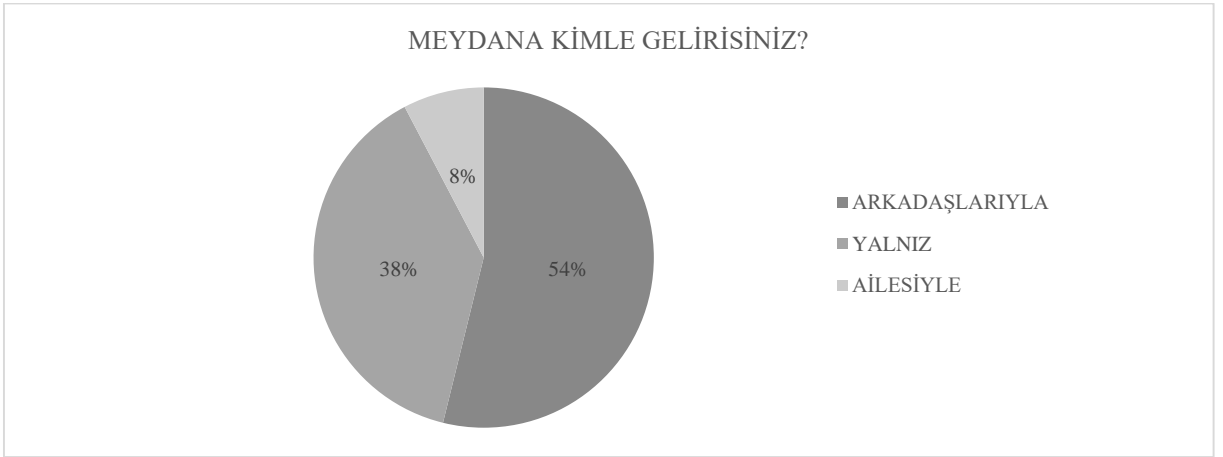
Kullanıcıların meydana ağırlıklı olarak (%54) saat 12:00-16:00 aralığında kullandığı görülmüştür (Şekil 213). Akşam saat 20:00'dan sonra kullanıcıların %54'ü meydana kullanmadığını belirtmiştir. Yakutiye Meydanı'nda olduğu gibi bu meydanın da öğle ve öğleden sonraki zaman dilimini daha fazla yaya hareketliliğine sahip olduğu ve akşam saatlerine doğru kullanıcı sayısının azaldığı anlaşılmaktadır (Şekil 213).

Bu meydanın çevresinde genel olarak düşük katlı (1-3 katlı) yapılar bulunmakta ve çevresinde bulunan yapıların işlevsel çeşitliliği sınırlıdır (bkz., Şekil 75 ve 77). Yapıların işlevsel özellikleri incelendiğinde genel olarak periyodik ve uzun vadeli ihtiyaçların karşılandığı mobilyacı, kuyumcu vb. faaliyet kolları ya da dersane gibi zorunlu olarak kullanılan eğitim birimleri bulunmaktadır. Ayrıca meydanın cadde üzerindeki konumu çeperde kalmakta ve çevresinde konut dokusu yok denecek kadar zayıftır. Meydanın tam karşısında turistik amaçla ziyaret edilebilen tarihi ve kültürel önem sahip Çifte Minareli Medrese ve Ulu Cami vardır. Meydanın tüm bu fiziksel ve arazi kullanımına dair özelliklerinden dolayı, sabah ve öğle saatlerinde daha yoğun kullanıldığı; ancak akşam saatlerinde çevresinde kullanıcı sayısı azaldığı için تنها ve yaya hareketliliği açısından cansız bir mekâna dönüşmektedir.



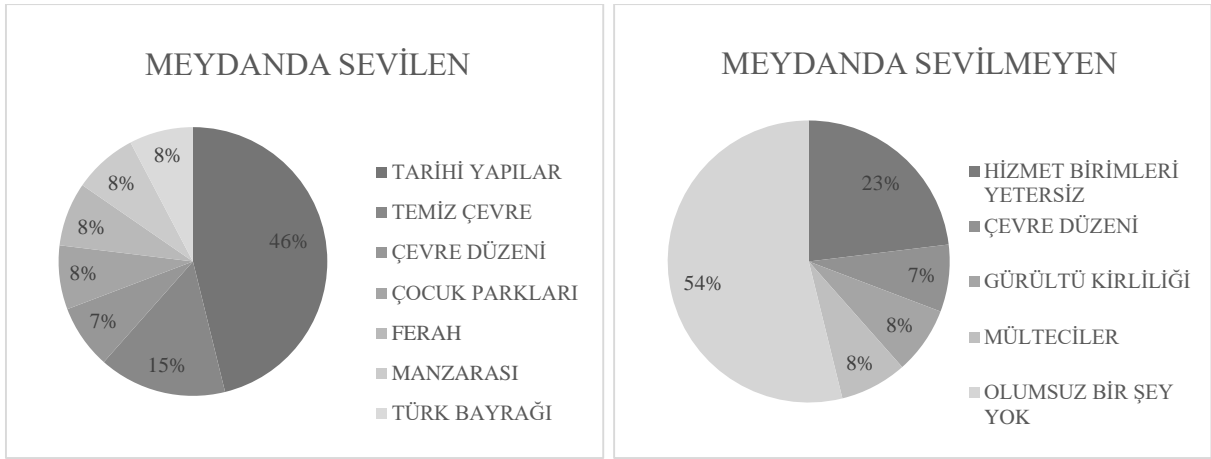
Şekil 214. Kale Meydanı'nda geçirilen vakit

Kullanıcıların meydana ağırlıklı olarak (%46) yarım saat-1 saat arasında vakit geçirdiği ve meydana banklarda %61 oranında 1 saat veya daha fazla vakit geçirdiği tespit edilmiştir (Şekil 214). Buradan, meydanın genel olarak 1 saat veya daha fazla kullanıldığı ve bu süre zarfında kullanıcıların meydana banklardaki oturma birimlerini kullandığı anlaşılmaktadır. Meydandaki bankların sırt kısımları bulunduğu için uzun süreli oturmaya uygundur. Ayrıca insanlar meydana otururken izleyecek birçok etkinlik bulabilmektedir. Bu sebeple meydan hem etkinlik alanları hem de bankların rahat olması dolayısıyla uzun süreli oturmaya uygundur.



Şekil 215. Kale Meydanı kullanıcılarının meydana beraber geldiği kişiler

Kullanıcıların meydana ağırlıklı olarak (%54) arkadaşlarıyla geldiği tespit edilmiştir (Şekil 215). Meydandayken kullanıcıların %62'sinin diğer insanlarla iletişim kurmadığı anlaşılmıştır. Yapılan gözlemlerde de insanların genel olarak meydana banklarda tanıdıklarıyla oturduğu ve diğer insanlarla iletişime geçmedikleri görülmüştür.



**Şekil 216.** Kale Meydanı kullanıcısının olumlu/olumsuz düşünceleri

Kullanıcılar meydanda genel olarak tarihi yapıları (%46), temiz çevreyi olumlu bulunurken; hizmet birimlerinin (örneğin wc) yetersiz olmasını olumsuz bulmuştur. Yapılan gözlem ve mekânsal analizlerde de meydanda ticari birimlerin ve umumi tuvaletin bulunmaması meydanın kullanımını olumsuz etkileyen faktörler olarak yorumlanmıştır. Bu hizmetlerin eksikliği meydanda geçirilen süre arttıkça daha fazla hissedilmektedir. Ayrıca katılımcılar 4 meydan arasında sadece bu meydanda “olumlu bir şey yok” cevabını vermemiştir. Bu durum, katılımcıların bu meydanı genel olarak olumlu bulduğunu (%54) göstermektedir.

Yapılan anket çalışması ile kullanıcıların; meydana arkadaşları ile geldiği, genel geliş amaçlarının oturmak/dinlenmek olduğu, meydanda 1 saatten fazla zaman geçirdikleri ve meydanı genel olarak öğleden sonraki saatlerde ziyaret ettiği görülmüştür. Bu durum Kale Meydanı'nın boş vakitleri değerlendirmek ve sosyalleşmek amacıyla kullanıldığını göstermektedir. Meydanın kullanıcılara sunduğu etkinlik alanlarının çeşitli olması sayesinde kullanıcılar bu meydanda hem aktif hem de pasif aktiviteler gerçekleştirebilmektedir. Meydanı kullanan kullanıcı profilinin sürekli değiştiği ve meydanın seyrek kullanıldığı görülmüştür. Kullanıcıların meydana toplu taşıma ve yürüyerek gelmesi meydanın erişilebilirliğinin rahat olduğunu göstermektedir. Meydan ağırlıklı olarak konumu (yakınlığı) ve sakin olması dolayısıyla tercih edilmektedir. Buradan, bu meydanın yayalarda, uzun süreli vakit geçirmeye uygun olan, erişilebilirliği kolay, oturmak ve dinlenmek amacıyla kullanılabilen ve seyredebilecek olay ve olgular (havuz ve insanlar gibi) içeren bir *mekân algısı* yarattığı yorumu rahatça yapılabilmektedir.

### Bölüm sonu değerlendirme

Meydanlarda anket çalışması yapılırken, anketörler katılımcıları rastlantısal olarak seçmiştir. Ancak yine de bu rastlantısal seçimde cinsiyet, yaş vb. demografik veriler dikkate alınarak, bu özelliklerin anket verilerinde eşit dağılım göstermesi yönünde katılımcı seçimi

yapılmıştır. Ama bazı meydanlarda kullanıcı profili çeşitli olmadığı için bu denge sağlanamamıştır. Örneğin Kent Meydanı'nın kullanıcıları meydanda bulunan işlevler dolayısıyla genel olarak erkek olduğu için katılımcıların %73'ü erkektir.

Kamusal bir mekânın yürünebilir olması için zorunluluklar dışında isteğe bağlı olarak kullanılması ve bu sayede toplumsal etkileşime zemin hazırlaması gerekmektedir. Verilen cevaplardan kullanıcıların, çalışma alanı içerisinde bulunan meydanları genel olarak boş vakitlerini doldurmak, oturmak ve dinlenmek amacıyla kullandığı ve Kent Meydanı dışında diğer üç meydanın ağırlıklı olarak hafta sonu tercih ettiği anlaşılmıştır. Meydanların hem bu amaçlarla kullanılması hem de hafta sonu hafta içine göre daha fazla tercih ediliyor olması; insanların tercihe bağlı ve sosyalleşmek amacıyla meydanlarda bir araya geldiğini göstermektedir. Bu sebeple bu meydanların toplumsal etkileşime ve dolayısıyla yürünebilirliğin artmasına zemin hazırladığı yorumu rahatça yapılabilmektedir.

Kamusal mekânın çeşitli işlevlere ve yaya etkinliklerine olanak sağlıyor olması bu mekânların hem tercih edilebilirliğini hem de canlılığını etkilemektedir. Dolayısıyla kamusal mekâna geliş amacı kadar geldikten sonra kullanıcılar tarafından mekânda gerçekleştirilen aktivitelerin çeşitleniyor olması da önemlidir. Bu bağlamda, çalışma alanı içerisinde bulunan meydanlar incelenmiş ve bu meydanlara geliş amacı oturmak ve dinlenmek olan kişilerin meydana geldikten sonra bu amaçlarını yerine getirdiği hatta farklı etkinliklere dahil olduğu görülmüştür. Kent Meydanı hariç diğer üç meydanda insanların %50'sinden fazlasının banklarda oturduğu; ancak Kent Meydanı'nda bulunan çay ocağı dışında bank vb. herhangi oturma birimi olmadığı için, kullanıcıların meydana her ne kadar oturmak amacıyla gelse de bu amaçlarını yerine getiremediği görülmüştür.

Ayrıca kamusal mekânda bulunan işlevler ve kentsel hizmetler mekânın tercih edilebilirliğini ve yoğunluğunu etkilediği kadar kullanım sıklık ve süresini de etkilemektedir. Kamusal mekânın sık kullanılıyor olması içerisinde yayalar için çekici unsurların var olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda, kullanıcıların meydana geliş sıklığına bakıldığında her meydan için farklı cevapların verildiği görülmüştür. Yakutiye Meydanı, meydanda bulunan cami, oturma birimlerinin yoğunluğu, umumi tuvalet (wc) ve meydanın konumu gibi fiziksel özellikleri dolayısıyla kullanıcıların %26'sının her gün ziyaret ettiği meydandır. Yine Havuzbaşı Meydanı düzenli ve sık kullanılan bir meydandır. İnsanların Kale Meydanı'na geliş sıklığı periyodik kullanıma uygun fonksiyonların (müze vb.) bulunması dolayısıyla seyrekdir. Kent Meydanı ise kullanıcılarının yarısının bu meydanı sık diğer yarısının ise seyrek kullandığı bir meydandır. Bunun sebebi ise kullanım amacıyla ilgilidir. Bu meydan ve çevresinde çalışan kişiler her gün bu meydandan geçip gitmektedir; ancak meydana vakit geçirmek için gelen

kişiler bu meydanı nadir kullanmaktadır. Çünkü bu meydanda da ziyaretçiler için her gün etkinliklere katılabilecek uygun kullanımlar yoktur. Böyle bir durumda kamusal mekânda yayanın dikkatini çekecek, kullanım sıklığını ve süresini artıracak neden kalmamaktadır. Dolayısıyla yaya, dikkatini çekmeyen bir alana yönelmeyecek ve zorunlu olmayan durumlarda bu mekânı kullanmayacaktır. Kent Meydanı örneğinde görüldüğü üzere, bu meydan yayaların zorunlu durumlarda geçiş alanı olarak kullandığı, vakit geçirme süresinin ve sıklığının kısıtlı olduğu bir mekândır. Sık kullanılan ve vakit geçirme süresinin uzun olduğu Yakutiye Meydanı kullanıcılarının kullanmayı alışkanlık haline getirdiği ve insanların birbirleriyle sık denk geldiği bir meydandır. Yapılan gözlemlerde de görüldüğü üzere, bu meydan günlük kullanımın doğal bir sonucu olarak insanların tanımadıkları kişilerle sık denk geldiği için iletişime geçtiği bir meydandır. Dolayısıyla insanlar bu meydanda kendilerini yabancı gibi hissetmemekte ve böylece meydanın yayada oluşturduğu aidiyet hissi artmaktadır. Aidiyet ve aşına hissini geliştirdiği kamusal mekânların yürünebilir olması beklenen bir durumdur. Bu bağlamda Yakutiye Meydanı yürünebilir bir mekândır ve çalışma alanı içerisinde yaya hareketliliği oluşturma potansiyeli yüksektir. Bu çıkarıma uygun olarak, yapılan yaya sayımlarında meydanın yakın çevresinde yaya sayısının daha fazla olduğu tespit edilmiştir (bkz., sayfa 186)

Yapılan analizler sonucunda, çalışmaya alanında bulunan meydanlarda vakit geçirme süresinin meydanların çevresindeki yapıların işlevsel çeşitliliğine, konumuna, fiziksel özelliklerine, etkinlik alanlarına ve konfor hissine bağlı (gölge, sıcak vb.) olduğu anlaşılmıştır. Meydanlarda geçirilen süre incelendiğinde en fazla Yakutiye Meydanı'nda en az ise Kent Meydanı'nda vakit geçirildiği görülmüştür. Yukarıda da bahsedildiği üzere kamusal mekânda geçirilen süre toplumsal paylaşım, kentleşme deneyimi, ait ve aşına hissetme gibi birçok toplumsal ve bireysel olguyu etkilemektedir. Bir mekânı yaşamak, hissetmek ve deneyimlemek için orada vakit geçirmek gerekmektedir. Böyle olunca kamusal mekân yürünebilir olmakta ve yaya hareketliliği artmaktadır. Bu bağlamda, çalışma alanı için Yakutiye Meydanı kamusal yaşamın canlanmasına ve yürünebilirliğin artmasına katkı sağlarken; Kent Meydanı'nda aynı durum geçerli değildir.

Kamusal mekânda yürünebilirliğin artması için algılanan güvenliğin sağlanması gerekmektedir. Algılanan güvenlik, gün içerisinde kamusal mekânda insanların bulunması (sokaktaki gözler) ve suç işleme eğiliminin düşük olmasıyla ilgidir. Bu bağlamda çalışma alanı içerisinde bulunan meydanlar incelenmiştir. Meydanlarda genel olarak saat 12:00'dan önce kullanıcı sayısının yok denecek kadar az olduğu, kullanıcı sayısının akşam saatlerine doğru azaldığı ve özellikle akşam saat 20:00'dan sonra kullanılmadığı görülmüştür. Yapılan gözlem ve sayımlarda da çalışma alanının kullanıcı sayısının genel olarak öğle ve öğleden sonraki

saatlerde özellikle iş çıkış saatinde yükseldiği, ancak saat 20:00'a doğru azaldığı görülmüştür. Ayrıca, iş çıkış saatinde yayaların caddeyi geçiş alanı olarak kullandığı ve bu yaya hareketliliğinin meydanlara bir katkısı olmadığı anlaşılmıştır. Çünkü yapılan sayımlara göre Kent Meydanı dışında diğer meydanlarda kullanıcı sayısının akşam saatlerine doğru sürekli azaldığı görülmüştür (bkz., Şekil 177 ve 178). Meydanlarda gün içerisinde kullanıcı sayısının dengesiz dağılımı (sabah ve akşam saatlerinde kullanıcı sayısının az, öğle saatlerinde çok olması) meydanlarda belirli saatlerde kullanıcı sayı ve yoğunluğunun ve dolayısıyla güvenliğin ve yürünebilirliğin azaldığını göstermektedir.

Yürünebilir bir çevrede yaya erişim ağlarının güçlü, sürekli ve toplu taşıma sistemleri ile bağlantılı olması gerekmektedir. Bu gereklilik kamusal mekâna erişimde tercih edilen ulaşım biçimini, mekânın tercih edilebilirliğini ve dolayısıyla yürünebilirliğini etkilemektedir. Bu bağlamda, çalışma alanı içerisinde bulunan meydanlara kullanıcıların hangi ulaşım biçimi ile geldiği incelenmiştir. Kullanıcıların Kale ve Havuzbaşı Meydanı'na ağırlıklı olarak yürüyerek; Yakutiye Meydanına toplu taşıma araçları ile; Kent Meydanı'na ise hem özel araç hem de toplu taşıma araçları ile geldiği görülmüştür. Buradan anlaşılıyor ki: meydanların üzerinde bulunan toplu taşıma durakları toplu taşıma araçlarının kullanımını teşvik etmekte ve otopark alanlarının varlığı insanların seçeceği ulaşım biçimini etkilemektedir. Meydanlara erişimde kullanılan yaya erişim ağlarının ve toplu taşıma duraklarının birbirleri ile bağlantılı olduğu söylenebilmekte; ancak toplu taşıma sisteminin tek tip olması kullanım kısıtlılıkları oluşturmaktadır. Örneğin meydanlara ulaşan bisiklet yolları, hafif raylı sistem hattı vb. çeşitli ulaşım biçimleri yoktur. Buradan toplu taşıma sisteminin zayıf olduğu ve kentli için alternatif seçenekler oluşturmamaktadır. Bu durum çalışma alanının tercih edilebilirliğini, adil ve kolay ulaşımı ve dolayısı ile yürünebilirliğini olumsuz etkilemektedir.

Meydanı kullanan kişilerin bu meydana kimlerle geldiği meydandayken gerçekleştirdiği etkinliklerle doğrudan ilişkilidir. Havuzbaşı Meydanı dışında diğer meydanlara kullanıcılar ağırlıklı olarak arkadaşları ile gelmektedir. Havuzbaşı Meydanı'na ise bu meydana insanlarla iletişim kurmadan oturup havuz, insanlar, araçlar gibi izlenecek olgu ve olayların var olması sebebiyle genel olarak yalnız gelmektedirler. Bu meydana insanlar kimseyle konuşmadan oturup çevrelerini, havuzu veya yoldan geçen araç ve kişileri rahatça izleyebilmektedir. Ancak bu gibi davranışlar pasif aktivitelerdir ve kamusal yaşama dolaylı yoldan katkı sağlamaktadır. Yani insanların varlığı kamusal yaşama katkı sağlamakta; ancak bu insanların aktif yaya etkinliklere katılım sağlamaması kamusal yaşamın canlılığına etki etmemektedir. Canlı bir kamusal mekân ve yaşam var olursa mekân merak uyandırmakta ve yayaları çekmektedir. Böylece yürünebilirlik artmaktadır. Buradan, hareketliliği yüksek olmayan Havuzbaşı

Meydanı'nın çalışma alanının canlılığına ve dolayısıyla yürünebilirliğine katkı sağlamadığı görülmektedir.

Meydanlarda vakit geçirirken insanların davranışları ve birbirleri ile olan iletişimi meydana dair algılarını etkilemektedir. Yapılan gözlem ve anket çalışmalarında, kullanıcıların Yakutiye Meydanı'na arkadaşları ile geliyor olmasına rağmen tanımadığı diğer insanlar ile iletişime geçtiği de tespit edilmiştir. Yani bu meydanda toplumsal paylaşım ve aşinalık konusunda yoğun bir iletişimin var olduğu görülmektedir. Bu sebeple bu meydanda daha toplumsal paylaşım gerçekleşmekte ve insanlar kendilerini daha rahat hissedebilmektedir. Kentleşme deneyimi ve kültür paylaşımı artmaktadır. Bu sayede meydan resmi ve anıtsal algıdan uzaklaşmakta ve samimi bir ortam algısı oluşmaktadır. Dolayısıyla kullanıcılar bu meydanı daha fazla tercih etmekte, meydanın çevresinde yoğun yaya hareketliliği oluşmaktadır.

Kullanıcıların bir meydanı neden tercih ettiği de meydana dair algıyı ve dolayısıyla yürüme tercihinin açıklama yardımcı olmaktadır. Anket çalışmasına verilen cevaplardan, Havuzbaşı ve Kale Meydanı'nın kullanıcıların %50'sinden fazlası için diğer meydanlara göre farklı ve önemli olduğu tespit edilmiştir. Bu meydanlar manzarası ve sakinliği ile ön plana çıkmaktadır. Kent ve Yakutiye Meydanı ise konumu, geçiş güzergahı üzerinde olması ve alışkanlıklar sebebiyle tercih edilmektedir. Meydanların tercih sebepleri kullanıcıların mekâna dair algılarını çok net bir şekilde göstermektedir. Kullanıcılarda Havuzbaşı ve Kale Meydanı için boş vakitlerde ve tercihe bağlı olarak kullanılan bir mekân algısı; Kent ve Yakutiye Meydanı için ise eve veya iş yerine yakın olması sebebiyle geçerken uğranan bir mekân algısı vardır. Her iki durumda da kullanıcıların hem zorunlu hem de tercihe bağlı olarak bu meydanları kullandığı gözlenmiştir. Farklı mekânsal algıya sahip kamusal mekânlar kullanıcı profilini, kullanım sıklık ve süresini etkilemekte ve çeşitlendirmektedir. Dolayısıyla mekân algının yürünebilirliği etkilediği görülmektedir.

Kamusal mekânda sevilen ve sevilmeyen unsurların varlığı mekân algısını ve dolayısıyla yürüme tercihinin etkilemektedir. Bu bağlamda bakıldığında; meydanlarda genel olarak, tarihi yapılar, manzara, temiz çevre, gölge ve oturma alanlarının olumlu bulunduğu; kalabalık, araç trafiği, hizmet birimlerinin yetersiz olması ve erkek yoğunluklu kullanılan çay ocaklarının varlığının olumsuz bulunduğu görülmüştür. Yapılan mekânsal analizler ve yaya sayımlarında; etkinlik alanları, işlevsel çeşitlilik, günlük kullanıma uygun hizmet birimlerinin ve dolayısıyla kalabalığın belirli meydanlarda yoğunlaştığı görülmüştür. Bu durum Cumhuriyet Caddesi üzerinde ve çalışma alanı genelinde mekânsal kullanımın dengesiz dağılımına sebep olmaktadır. Bu sebeple yayalar belirli noktalarda yoğunlaşıp belirli noktalarda

seyrekleşmektedir. Bu sebeple çalışma alanının yürünebilirliği mekânın eşit kullanılamaması ve yaya varlığının cadde boyunca süreklilik arz etmemesinden dolayı zayıflamaktadır.

Son olarak, bu çalışmada yapılan anketler sayesinde kullanıcıların meydanlara dair mekân algısı netleştirilmiştir. Bu mekân algısıyla aslında kullanıcılar meydanlara dair bir kimlik atfetmekte ve aynı şekilde meydanların farklı kimlikleri kullanıcılarda farklı mekân algısı oluşturmaktadır. **Havuzbaşı Meydanı**, sokak ağaçlarının varlığı ile kapalılık hissi ve dolayısıyla yer duygusu oluşturmaktadır. Kullanıcılar bu meydanı, soluklanmak için bir durak olarak görmektedir. Ayrıca meydan belli günlerde resmî törenleri kutlamak amacıyla da kullanılmaktadır. İnsanlar coşkularını bu kutlamalar ile ifade edebilmektedir. Kutlamaların yapılması ve bu kutlamalar ile insanların duygu ve düşüncelerini kamusal bir mekânda aktarabilmesi aidiyet hissi açısından önemlidir. Ayrıca kutlamalar ve meydanda bulunan Atatürk Anıtı kullanıcılarda milli bilinç de oluşturmaktadır. Dolayısıyla bu meydan; açık kamusal mekân olarak aidiyet ve milli bilincin yüksek olduğu, yer duygusunun geliştiği ve sık sık ziyaret edilen bir kimliğe sahiptir. **Kent Meydanı**, konumu ve tasarımı dolayısıyla kullanıcıların ağırlıklı olarak geçiş mekânı olarak kullandığı bir alandır. Meydanda geçirilen vakit kısa olduğu için kullanıcılarda bu meydana ait aidiyet hissi ve bağlılığı zayıftır. Bu meydan da Havuzbaşı Meydanı gibi belli günlerde resmî törenleri kutlamak amacıyla da kullanılmaktadır. bu açıdan insanların duygu, düşünce ve coşkularını aktarabildiği bir kamusal bir mekân hissi oluşturmaktadır. Ayrıca meydanın insan ölçeğinden uzak olması anıtsal bir mekân algısı oluşturmaktadır. Bu sebeple meydan kentlide kutlama ve konserler ile eğlenilebilen, ancak uzun süreli vakit geçirmeye uygun olmayan ve insan ölçeğinden uzak anıtsal bir tavır sergileyen bir kimliğe sahiptir. **Yakutiye Meydanı**, geçmişten bu yana aktif olarak kullanılan dolayısıyla kentlinin aşına ve alışık olduğu bir mekândır. Alışkanlıklarını yerine getirebildiği için kullanıcılar bu meydanda rahatça hareket edebilmektedir. Bu sebeple meydan kentlide güven hissini yüksek olduğu bir mekân algısı oluşturmaktadır. Dolayısıyla bu meydan kentli için aidiyet, tanıdıklık ve güven hissini yüksek olduğu bir kimliğe sahiptir. **Kale Meydanı**, kullanıcıların genel olarak sakin olduğu için tercih ettiği bir meydandır. Meydan çevresinde ve içinde bulunan tarihi ve kültürel öneme sahip birçok yapı ile kuşatılmış durumdadır. Bu yapılar dolayısıyla imgenebilirliği yüksektir. Bu sebeple meydan kentli için; zihinde kalıcılığı yüksek, kültürel ve tarihi öneme sahip ve sakin olmasıyla öne çıkan bir kimliğe sahiptir.

## SONUÇ VE ÖNERİLER

Yürünebilirlik kamusal mekânların canlılık ve yaşanabilirliğini artırarak yayaların kamusal yaşama dâhil olmasını, sosyalleşebilmesini, toplumsal paylaşımda bulunabilmesini ve dolayısıyla kentli olma deneyimini edinmesini sağlamaktadır. Yürünebilirliğin toplumsal ve sosyal faydalarının yanında; ekolojik ve sağlık açısından faydaları da vardır. Yürümek hem temiz hem de adil erişim sağlayan bir ulaşım biçimidir. Dolayısıyla yürümek, kentlerde mevcut ulaşım biçimleri arasında bir seçenek olmalıdır. Ancak bu şekilde kentler otomobil bağımlı kurgudan uzaklaşabilecektir (Yazıcıoğlu Halu, 2010). Otomobil bağımlılığını azaltmak ve “yaya odaklı kentsel politikalar” geliştirmek; trafik sıkışıklığının dolayısıyla hava ve çevre kirliliğinin önüne geçecektir. Bu açıdan yürünebilirlik hem kent hem de kentli için önemlidir.

Yaya odaklı kentsel politikaların geliştirilmesi konusu Covid-19 salgını döneminde de gündemde yerini almıştır. Salgın sürecinde insanlar sosyal mesafeyi korumak ve bulaş riskini azaltmak için ya evlerine kapanmış ya da kamusal mekânlardan uzakta bireysel etkinlikler ile uğraşmıştır. Bu süreçte ulaşım biçimi olarak bireysel ulaşım türlerinin kullanıldığı ve toplu taşıma araçlarının kullanımında azalma olduğu görülmüştür (Turgut, 2020). Bu ulaşım türleri içinde en çok yürümek, bisiklete binmek ve özel araç kullanımı öne çıkmış; ancak çevre dostu ve herkes tarafından gerçekleştirilebilir olması yönüyle yürümek teşvik edilmesi gereken ulaşım biçimi olarak ele alınmıştır. Yürümenin teşvik edilebilmesi için yapısal çevrenin uygun altyapıya sahip olması kadar gerekli işlevsel ve fiziksel özellikleri de sağlayabilmelidir.

Çalışmanın amacı, kamusal mekânların yürünebilir fiziksel çevre özelliklerine sahip olmasının tercih edilebilirliklerine etkisini araştırmaktadır. Yürünebilirlik alanındaki mevcut ulusal tez çalışmalarının hem ölçek hem de konu bağlamında önemli sınırlılıklara sahip olduğu gözlemlenmiş ve çalışmanın kapsamı daha bütüncül bir yaklaşım gerçekleştirebilme hedefi ile düzenlenmiştir. Çalışmanın özgün nitelikleri de bu bağlamda ortaya çıkmıştır. Saha çalışmasını hem meydan hem de cadde ölçeğinde yürüten ilk yüksek lisans tezidir. Ayrıca yürünebilir kamusal mekânın fiziksel özelliklerinin yanı sıra işlevsel niteliklerinin de yaya tercihlerine etkisinin anlaşılmasını” sağlayan bir tez çalışması ortaya çıkmıştır. Tez çalışması bu ilişkileri açıklamak amacıyla ortaya koyduğu yöntem açısından da diğer tezlerden farklılaşmaktadır. Üç farklı yöntemin (mekânsal analizler, gözlem-yaya sayımları ve anket çalışması) beraber kullanılmasıyla, tez çalışması bütüncül bir anlayış kazanmış ve çalışma alanında kapsamlı bir araştırma yapılmıştır.

## Genel Değerlendirme

Çalışma alanı Erzurum kent merkezinde bulunan ve kentin ana omurgası niteliğini taşıyan Cumhuriyet Caddesi ve üzerinde bulunan 4 meydandır (Kale, Yakutiye, Kent ve Havuzbaşı Meydanları). Bu meydanların her biri farklı kültürel, tarihi, sosyal ve mekânsal değerlere sahiptir. Çalışma alanı, kent içerisinde bulunduğu konum ve çevresinde bulunan işlevler dolayısıyla, kentin hem merkezi iş alanı hem de yönetim merkezi rolünü üstlenmektedir. Bu sebeple çalışma alanı hem kamusal mekân özelliği taşımakta hem de tüm kentliye hizmet etmektedir. Kamusal mekânların genel bir tanımı şöyledir; toplum yararı için düzenlenmiş, ortak yaşam alanlarından oluşan, herkes tarafından erişilebilen fiziksel, sosyal ve kültürel dokulardır (Karayılmazlar & Çelikyay, 2018). Kamusal mekânlar, kentte buldukları konumdan dolayı toplayıcı ve davet edicidir. Bu yönüyle, kentlinin bir noktada bütünleşme aracıdır ve aralarında ortak özellikler olan ya da olmayan kullanıcıları içine dâhil ederek mekânın ortak paylaşımını sağlamaktadır. Bu ortak paylaşımında insanlar kendi yaşama biçimlerini bu mekânlarda devam ettirerek toplumsal ilişki ve iletişim kurarlar. Bu ilişki ve iletişim sonucunda, ortak kültür ve kimlik biçimlenmekte ve böylece kamusal mekânlar sosyokültürel bağların kurulmasına da destek olmaktadır.

Kent merkezinde bulunan, kentin ana omurgası ve kamusal mekânı olma niteliği taşıyan cadde ve meydanları yayaların gönüllü olarak tercih etmesi ve bu alanlara dair talepleri kentlileşmek, kent kültürü ve kimliği yaratmak için önemlidir. Çünkü bu alanlar tüm kentliye hizmet etmektedir ve dolayısıyla toplum yararı için düzenlenmiş, ortak yaşam alanlarından oluşan, herkes tarafından erişilebilen, bağlantılılığı yüksek mekânlardır. Böyle bir mekân; kamusal yaşamın güçlü olduğu, sosyalleşmenin, ortak kültürel paylaşımın, kimlik kazanımının, kentlileşmenin, aidiyet duygusunun, güven hissini vb. sosyal, kültürel ve toplumsal değeri yüksek olan bir mekân niteliği kazanmış olacaktır. Bunun kente yansımaları ise daha yaşanılabilir bir kent ve daha **yürünebilir** kamusal mekânlardır. Yürünebilir mekânlar, tercihe bağlı yaya etkinliklerinin ve sosyalleşmenin fazla olduğu, merak uyandıran, ilgi çeken, kullanıcıların sıkılmasına müsaade etmeyen, kullanıcıların mekâna dair genel algılarının olumlu ve memnuniyetin yüksek olduğu, canlı ve bu canlılıktan, hareketten rahatsızlık duyulmayan alanlardır.

Bu bağlamda, kent merkezinde bulunan çalışma alanının, “karma arazi kullanımına sahip; işlevsel olarak çeşitli; sosyal, kültürel ve ekonomik faaliyetler birbirine yakın olan; tercihe bağlı ve sosyalleşmek amacıyla kullanılan; belirli kentsel tasarım özelliklerine uygun olan; yaya hareketliliğinin yüksek olduğu ve dolayısıyla yayalar için yürünebilir çevre kriterlerine uygun olan” bir mekân olması beklenmektedir. Bu özelliklere sahip olan bir mekân

sadece fiziksel olarak gelişim sağlamış kentsel bir mekân olmanın yanında; kamusal yaşamın güçlü olduğu, sosyalleşmenin, ortak paylaşımın, kimlik kazanımının, aidiyet duygusunun, güven hissinin vb. sosyal, kültürel ve toplumsal değerlerin yüksek olduğu ve geliştiği bir mekân niteliği kazanmış olacaktır. Bunun yansıması ise; daha yaşanılabilir, canlı, çeşitli, kaliteli, sevilen, yaşamaktan mutluluk duyulan ve en nihayetinde **yürünebilir** bir kenttir. Yürünebilirlik ise, yaya konforu ve güvenliği sağlayarak, insanları makul bir zaman ve çaba içinde birbirine bağlayarak, ağ boyunca yolculuk esnasında görsel ilgi sunarak, yapıları çevrenin yürümeyi destekleme ve teşvik etme derecesidir (Southworth, 2005). Bu bağlamda, Cumhuriyet Caddesi yayaların yoğun tercih ettiği, yürünebilir bir kamusal mekân olarak ele alınmıştır. Bu varsayımın doğruluğunu test etmek için nicel ve nitel araştırma yöntemleri bir arada kullanılarak kapsamlı ve bütüncül bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Bu araştırma kapsamında yöntem olarak **mekânsal analizler, yaya sayımı ve gözlem ve anket çalışması** kullanılmıştır. Analizler cadde ve meydan ölçeğinde olmak üzere ayrı ayrı yürütülmüştür. Gözlemler esnasında, caddenin hem işlevsel hem de fiziksel özellikler bağlamında iki farklı mekânsal alana sahip olduğu dikkat çekmiştir. Cumhuriyet Caddesi'nin merkezinde bulunan Havuzbaşı Meydanı orta nokta olarak ele alınıp cadde ikiye ayrıldığında caddenin batısı ve doğusu kısımları ortaya çıkmaktadır. Bu ayrım (caddenin doğusu ve batısı olarak nitelendirilen alanlar) haritalar üzerinde gösterilmiştir (bkz., Şekil 45). Bu sebeple tez bütününde analizler ve bulgular aktarılırken caddenin doğusu ve batısı ifadeleri kullanılmıştır.

Çalışma alanı içerisinde bulunan Cumhuriyet Caddesi ve 4 meydan konum olarak, geçmişte Erzurum kentinin kent merkezi özelliğini taşıyan Erzurum Kalesi ve yakın çevresinde bulunmaktadır. Zamanla kentin yeni merkezi genişleyerek bu tarihi kent merkezinin çevresinde gelişmiştir. Yani oluşan yeni kent merkezi, her ne kadar çevresindeki işlevler ve doku değişmiş olsa da tarihi kent merkezi ile bağlantılı durumdadır. Tarihi kent merkezleri, kentleşmenin ilk başladığı mekânlardır (Tekin, 2021). Geçmişte bu mekânlarda; ibadet, konut, ticaret, açık ve kapalı kamusal mekânlar bir arada bulunmaktaydı. Bu alanların birlikteliği, geçmişte tarihi kent merkezlerinde canlı ve yürünebilir bir çevrede yaşandığını göstermektedir. Kentsel mekânın oluşum sürecinde Konut dokusunun iş alanlarıyla beraber ya da yakın biçimlenmiş olması, ulaşımın yürüyerek ve/veya at ve eşeklerle sağlanıyor olması, geniş yaya yollarının ve kamusal mekânların bulunması gibi birçok sebeple kent merkezleri tamamen yayalara ait mekânlar olarak kurgulanmıştır. Ancak sanayi toplumuna geçilmesi, kırdan kopuş, kent nüfusunun artması ve kentlerin hızlı büyümesi ile kentlerde büyük değişiklikler başlamıştır. Bu değişimlerin en önemlileri mevcut kent merkezlerinin genişlemesi ve kent içinde yeni alt merkezlerin ortaya çıkmasıdır.

Kentlerde yaşanan değişim ve gelişmeler sebebiyle oluşan yeni kent merkezleri tarihi kent merkezlerinden farklı ve çeşitli işlevleri/alanları bir arada barındırmaktadır. Bunlar; ekonomik, sosyokültürel ve resmi hizmet faaliyetleridir (Altunbaş, 2006). Bunlardan en önemlisi sosyokültürel faaliyetlere hizmet eden işlevlerdir. Bu işlevler genel olarak kamusal kullanıma sahiptir ve dolayısıyla bu işlevlerin bulunduğu alanlar farklı kullanıcı profiline hizmet ettiği için yaya hareketliliği ve tercih edilebilirlik açısından önemlidir. Bu bağlamda incelenen, Cumhuriyet Caddesi'nin kent merkezinde bulunması dolayısıyla hem idari hem de ticari işleve sahip birçok yapıyı/alanı üzerinde ve yakın çevresinde barındırdığı görülmüştür. Bu işlevler; kamu kurumları, eğitim binaları, askeri birimler, lojmanlar, dini yapılar, tarihi yapılar, müze, AVM, ofisler, bankalar, sigorta acenteleri, market, kuruyemişçi, kuaför, eczane, fotoğrafçı, iletişim ve mobil mağazası, kafe, restoran, kırtasiye, parklar, meydanlar vb. olmak üzere çeşitlenmektedir. Cadde, kent içerisinde bu işlevleri doğu batı eksenli olarak birbirine bağlamaktadır. Cadde üzerindeki işlevlerin bu denli çeşitliliği; farklı kullanıcı profiline hizmet etmesi, tercihe bağlı ve sosyalleşmek amacıyla ziyaret edilmeye ve uzun süreli vakit geçirmeye uygun olması açısından yaya hareketliliğini ve tercihlerini olumlu olarak etkileyecek yödedir; ancak bu işlevlerin doğu batı eksenindeki dağılımı incelendiğinde cadde üzerinde **işlevsel kümelenmelerin** mevcut olduğu görülmüştür.

Caddenin batı kısmında ağırlıklı olarak resmi hizmet alanları (kamu binaları, askeri kışlalar vb.), lojmanlar ve parklar bulunmaktadır. Bu alandaki parklar kamusal kullanıma sahip olmalarına rağmen; lojmanlar ve kamu kurumlarının yoğunluğu nedeniyle kullanıcı profili sakinler ve çalışanlar ile sınırlıdır. Ayrıca kamu binaları çalışanların her gün kullanmak zorunda olduğu alanlar olmasına rağmen; ziyaretçiler için günlük değil periyodik ve zorunlu ihtiyaçların karşılanmasını sağlamaktadır. Yani tercihe bağlı veya sosyalleşmek amaçlı kullanımları ve bir kent merkezinde bulunması gereken ticari aktiviteleri içermediği için; yaya yoğunluğu ve yaya profili kısıtlı kalmaktadır. Bu sebeple bu alanlarda, yüksek yaya hareketliliğinden ve uzun süreli vakit geçirmelerden bahsetmek mümkün değildir. Ayrıca bu alan kullanıcılara sosyalleşebilecek mekânlar sunmadığı için vakit geçirilen bir alan değil; aksine geçip gidilen bir güzergâh niteliği kazanmaktadır.

Caddenin doğusunda ise meydanlar, bankalar, ofisler, eğitim birimleri, oteller, berberler, lokanta, restoranlar ve resmi hizmet alanları gibi işlevler bulunmaktadır. Caddenin bu kısmında işlevsel olarak çeşitliliğin batı kısmına göre daha fazla olduğu görülmüştür. Bu sebeple Havuzbaşı Meydanı'nın doğusunda hem kullanıcı profili (çalışan, sakin ve ziyaretçi olarak) hem de etkinlik alanları (zorunlu, tercihe bağlı ve sosyalleşmek amaçlı olarak) çeşitlenmektedir. Bu açıdan caddenin doğusunda yaya hareketliliğinin yüksek ve uzun süreli

vakit geçirmenin mümkün olduğu anlaşılmaktadır. Ancak caddenin bu kısmında konut alanları yok denecek kadar az sayıdadır. Merkezi iş alanlarında konut dokusunun var olması ticaret alanlarındaki yaya hareketliliğinin artmasını ve bu alanların günlük olarak kullanıcısının var olmasını sağlamaktadır. Ayrıca karma kullanımların her zaman yaya tercihlerini etkilemekte; özellikle konut varlığın geceleri güvenlik hissini de arttırdığı için kullanım saatlerini de etkilemektedir. Bu nedenle cadde üzerinde **konut dokusunun** zayıf olmasının, caddenin hem günlük olarak kullanımını hem de gün içerisinde farklı saatlerde kullanım yoğunluğunu kısıtladığı tespit edilmiştir.

Yürünebilirlik için **yoğunluk ile fonksiyon çeşitliliği** yani karma arazi kullanımının birlikteliği önemlidir. Yani yürünebilir bir yer çeşitli işlev türlerinin kompakt bir karışımını gerektirmektedir. Böylece yaşama, çalışma, alışveriş, eğlence vb. etkinlik alanları birbirine yakın olur. Yürünebilir bir kamusal mekânda yakınlık yapıların yoğunluğu ile ilgilidir. Ancak bunun için yoğunluk tek başına yeterli değildir. Örneğin, konutlar bir bölgede, çalışma alanları bir bölgede kümelenmişse yürümek pek mümkün olmayabilir. Cumhuriyet Caddesi üzerindeki ticari birimlerin caddenin doğusunda, resmi hizmet alanlarının ise caddenin batısında yer seçmesi işlevsel kümelenmeye sebep olmaktadır. Cadde üzerindeki işlevlerin birbirleri ile harmanlanamaması caddenin tümünün eşit oranda kullanılmasının önündeki en büyük engeldir. Cadde üzerindeki işlevsel kümelenme/yoğunlaşmanın, karma arazi kullanımıyla birlikte tamamlanmadığı, bu sebeple çalışma alanında yürünebilirlik için istenen **karma kullanıma sahip arazi koşullarının** sağlanamadığı görülmüştür.

Kent merkezlerinde bulunan ve ekonomik faaliyetlere hizmet eden merkezi iş alanları işlevsel çeşitliliğin ve dolayısıyla yaya hareketliliğinin en fazla olduğu mekânlardır (Carol, 1960). Merkezi iş alanlarında bulunan **işlevlerin niteliği**; mekânın kullanım amacını, kullanım sıklığını, mekânda geçirilen süreyi, kullanıcı profilini, yaya tercih ve hareketliliğini etkilemektedir. Bu işlevlerin yüksek yaya hareketliliği oluşturması için mekânda bulunan fonksiyonların günlük kullanımlara uygun ve çeşitli etkinlik alanlarına sahip olması gerekmektedir. Hazırlanan yaya hareketliliği oluşturma potansiyeli matrisine göre en fazla yaya hareketliliği oluşturan faaliyet alanları “gıda malzemeleri”, “AVM” ve “kültürel ve eğlence hizmetleri” olduğu ve bu faaliyet kollarının cadde boyunca sayıca az olduğu görülmüştür. Bu bağlamda çalışma alanı değerlendirildiğinde; caddenin batı kısmında bulunan işlevlerin genel olarak periyodik ihtiyaçlar kapsamında kullanıldığı, belirli kullanıcı profiline hizmet ettiği (çalışan ve sakinler) ve dolayısıyla burada bulunan işlevlerin yüksek yaya hareketliliği oluşturmadığı görülmüştür. Caddenin doğu kısmında ise belirli bir alanda yoğunlaşmış ticari faaliyet alanları mevcuttur. Bu ticaret alanları faaliyet kollarının çeşitliliğinden dolayı farklı

kullanıcı profiline (çalışan ve sakinlerin dışında çeşitli demografik özellikleri sahip ziyaretçiler) hizmet edecek nitelikte olmasına rağmen; konut dokusunun zayıf olması ve günlük ihtiyaçların giderilmesine olanak sağlayacak nitelikte faaliyet kollarına (“gıda malzemeleri” ve “kültürel ve eğlence hizmetleri”) sahip olmaması sebebiyle, (çalışmak ve eğitim dışında) periyodik olarak ziyaret edilen bir alana dönüşmüştür. Bu sebeple caddenin doğusunda yüksek yaya hareketliliği oluşturacak işlevler var olmasına rağmen; hem bu işlevlerin faaliyet kollarının özellikleri hem de belli bir noktada yoğunlaşmış olması caddenin doğusunun da ideal yürünebilir çevre koşullarına uyum sağlamadığı tespit edilmiştir.

Dovey ve Pafka (2020) yürünebilir çevreyi **yoğunluk, karışım ve erişimdir** olmak üzere üç temel nitelik ile tanımlamıştır. Yürünebilir çevre, yapıların ve insanların yoğunlukları, farklı işlevlerin ve ilgi çekici yerlerin karışımı ve aralarında gezinmek için kullandığımız erişim ağlarına sahip olmalıdır. Yapıların belirli bölgelerde yoğunlaşması ve işlevsel olarak karışımın sağlanması yapıların **kat sayıları** ile de ilgilidir. Yüksek katlı yapılar mekândaki işlev sayısı artmakta; işlevsel dağılım, mekânın tercih edilebilirliği ve dolayısıyla mekânı kullanan kullanıcı sayısı değişmektedir. Çalışma alanı bu bağlamda incelendiğinde, Cumhuriyet Caddesi üzerindeki yapıların kat sayısının genel olarak düşük katlı yapıların olduğu ve bu yapıların özellikle caddenin en doğusunda; orta katlı yapıların caddenin batısında ve yüksek katlı yapıların ise caddenin doğusunun ortasında kalan kısımda (Yakutiye Meydanı yakınında) kümelendiği görülmüştür. Bu tespitler sonrasında, yine işlevsel dağılımda olduğu gibi, **kat sayılarındaki dağılımda da kümelenmenin** mevcut olduğu anlaşılmıştır. Böyle bir durumda işlev sayısı caddenin belirli noktalarında artarken; belirli noktalarında azalmaktadır. Bu da doğrudan yaya sayısının ve hareketliliğinin belirli yerlerde artmasına ya da azalmasına sebep olmaktadır. Yaya sayısı ve hareketliliği azalan alanlarda güven ortamı azalmakta, bu nedenle kamusal mekânlar yayalar tarafından daha az tercih edilmektedir. Az tercih edilen mekânlar canlı ve hareketli bir yer olmaktan uzaklaşmaktadır.

Kamusal mekânların arazi kullanımına dair fiziksel özelliklerinin yanı sıra **kentsel tasarım özellikleri** de yayaların yürüme algısını ve tercihlerini dolayısıyla mekânın yürünebilirliğini etkilemektedir. Çalışma kapsamında cadde ve üzerindeki 4 meydanın yürünebilirliği etkileyen kentsel tasarım özelliklerinden ölçülebilir nitelikte olan 8’ine “imgelenebilirlik, okunaklılık, kapalılık, insan ölçeği, şeffaflık, bağlantı, çeşitlilik ve uyum” uygunluğu incelenmiştir. Cadde, üzerinde bulunan farklı forma sahip yapılar ve işaret öğeleri sayesinde imgelenebilir, lineer hattı, ızgara sokak dokusu ve güçlü yapı kenarları sayesinde okunabilir durumdadır. Ancak bu iki tasarım özelliği dışında kalan diğer özellikler cadde üzerinde uygun kriterleri sağlayamamaktadır. Yani cadde, mekânın anlamlandırılmasını ve

tanımlanmasını sağlayacak nitelikte ideal kapalılığa sahip değil; yer ve aidiyet duygusunun gelişmesini, güven hissini artmasını, yabancılaşma ve suç eğilim oranlarının azalmasını sağlayacak biçimde insan ölçeğine yakın değil; insan faaliyetlerinin görülmesini sağlayarak davetkâr mekânların oluşmasına zemin hazırlayacak biçimde şeffaf değil; yürünen mesafenin kısa algılanmasını ve mekâna canlılık/ hareketlilik katacak nitelikte görsel çeşitliliği gelişmemiş; mekânın tutarlı ve tamamlayıcı olmasını sağlayarak, mekâna karakter ve kimlik katacak şekilde uyumlu değil, ve mekânlar arasında kolay erişim sağlayacak ve gezinebilmeyi kolaylaştıracak biçimde bağlantılı değildir. Caddenin, bu kentsel tasarım özelliklerine uygun tasarlanmadığı, yayaların yürüme algısını olumlu yönde etkileyemediği ve dolayısıyla fiziksel olarak yürünebilir çevre koşullarını sağlamadığı tespit edilmiştir.

**Sonuç olarak**, mekânsal analizler bağlamında incelenen Cumhuriyet Caddesi ve yakın çevresinin, konut dokusunun zayıf olduğu, yapıların kat sayısının ve işlevlerinin dengeli ve uyumlu olarak dağılım göstermediği, işlevlerin niteliği sebebiyle yaya hareketliliği oluşturma potansiyelinin düşük olduğu ve kentsel tasarım özelliklerinin yürünebilir çevre koşullarına uygun olarak tasarlanmadığı görülmüştür. Cadde fiziksel olarak yürünebilir bir kamusal mekân olarak değerlendirilmiş ve bu doğrultuda yayalar tarafından yoğun olarak tercih edildiği varsayılmıştır. Ancak çalışma alanının, yapılan ilk analizlerle (gözlem ve mekânsal) bile; arazi kullanımı, işlevsel ve kentsel tasarım özellikleri açısından yaya tercihlerini etkileyebilen ve yürünebilirlik için uygun fiziksel özelliklere sahip olmadığı tespit edilmiştir.

Kent merkezlerinde ve özellikle kamusal mekânlarda yayalar ziyaret amaçları değişse bile sürekli hareket halindedir. Bu hareketlilik yayalar yürüdüğü esnada gerçekleşmekte ve yaya tercihlerine göre değişebilmektedir. **Yaya tercihleri**, mekânın kullanan yoğunluğu, sıklığı ve amacıyla doğrudan ilişkilidir. Bu bağlamda, çalışma alanındaki yaya hareketliliğinin yönü ve yaya tercihlerini arasındaki ilişkiyi anlamak için hem yaya sayımları hem de anket çalışması yapılmıştır. Cumhuriyet Caddesi üzerinde farklı gün ve saatlerde bir grup gözlemci tarafından farklı noktalarda yapılan yaya sayımında; cadde üzerinde yaya sayısının değiştiği görülmüştür. Yapılan tüm sayımlarda genel olarak, caddenin batısı ve doğusunda yaya sayısı az; caddenin doğusunun tam ortasında kalan kısımda (Yakutiye Meydanı ve Havuzbaşı Meydanı arasında kalan kısım) yaya sayısı fazla çıkmıştır. Buradan, caddenin tümünün eşit biçimde kullanılmadığı ve yaya hareketliliğinin belirli bölgelerde yoğunlaştığı anlaşılmıştır. Bu nedenle cadde üzerindeki bazı bölgeler yaya hareketliliğinin az olmasından dolayı köhneleşirken; bazı bölgeler ise yaya hareketliliğinin ve kullanım talebinin fazla olmasından dolayı **kalabalıklaşmaktadır**. Analizler ile caddenin en yoğun kullanıldığı gün, saat ve yer belirlenmiştir. En yoğun kullanılan alanın 1 saat içinde 5988 kişi tarafından kullanıldığı tespit

edilmiş ve cadde üzerindeki bu bölgede 2,73 yaya/m<sup>2</sup> yaya yoğunluğu bulunduğu tespit edilmiştir. Türk Standartları Enstitüsü'ne göre iş bölgelerinde yaya yoğunluğunun 1,0-1,5 yaya/m<sup>2</sup> olan kaldırımların genişliği asgari 4.7 metre olması gerekmektedir (TS-12576). Bu bölgede kaldırım genişliklerinin TS- 12576 standartlarına uymadığı bu sebeple kalabalığın oluştuğu görülmüştür. Çok kalabalık alanlarda ortaya çıkan karmaşa nedeniyle; diğer alanların ise köhneleşme ve kullanılmama nedeniyle güvensiz bir ortam oluşturması yürünebilirliğin azalmasına sebep olmaktadır. Forsyth'a (2015) göre, yürünebilir bir yer geçilebilir, kompakt/yakın, güvenli ve fiziksel olarak çekici nitelikte olmalıdır. Yani yürünebilirliğin temel şartlarından biri kamusal mekânın güvenilir olmasıdır ve güvenilir olmayan bir mekân yürünebilir olmaktan uzaklaşmaktadır.

Cumhuriyet Caddesi üzerinde farklı gün ve saatlerde bir grup anketör tarafından farklı noktalarda yayalar ile yapılan anket çalışması sonucunda; yayaların cadde üzerinde genel olarak belirli noktaları tercih ettiği ve caddenin yayalarda hem olumlu hem de olumsuz imaj yarattığı görülmüştür. Bazı katılımcılar caddenin kalabalık olmasından şikâyet ederken; bazı katılımcılar caddenin canlı ve hareketli olmasından memnundur. Bu da caddenin, yayaların zihinlerinde olumsuz olarak kalabalık; olumlu olarak ise canlı bir mekân algısı oluşturduğunu göstermiştir. Yayalar caddeyi hem tercihe bağlı hem de zorunlu amaçlarla kullanmakta ve geçirdikleri zaman değişim göstermektedir. Caddeyi uzun süreli kullanan kullanıcıların genel olarak **zorunlu ihtiyaçlar (çalışmak ve eğitim)** bağlamında caddeyi kullandığı tespit edilmiştir. Bunun dışında kullanıcıların, caddeyi tercihe bağlı ve sosyalleşmek amacıyla; yani alışveriş yapmak, arkadaşlarla buluşmak ve gezinti yapmak amacıyla da ziyaret ettikleri ortaya çıkmıştır.

Caddenin kullanım amacı arazi kullanımına (zorunlu, tercihe bağlı ve sosyal etkinlik alanları) dair bilgi verirken; aynı zamanda **kullanıcı profili** hakkında da bilgi vermektedir. Örneğin, caddeye eğitim ve çalışmak için gelen kişilerin ziyaretçi ya da çalışan kişiler olduğu; caddeyi geçiş güzergahı olarak kullanan kişilerin cadde üzerinde ve yakın çevresinde ikamet eden sakinler olduğu anlaşılmıştır. Kullanıcıların caddeye ağırlıklı olarak yürüyerek gelmesi ise kullanıcısının yaklaşık 500 m ile 1 km arasında bir uzaklıktan caddeye geldiği sonucunu vermiştir. Yani caddenin yaygın olarak kent merkezi ve yakın bölgesinde ikametgâh eden sakinler tarafından kullanıldığı görülmüştür. Buradan, caddenin hizmet alanının tüm kente ve kentliye ulaşması gerekirken; yakın çevresiyle sınırlı kaldığı anlaşılmıştır.

Anket ve sayım çalışmalarında görülmüştür ki; Cumhuriyet Caddesi yayalarda, sık sık ziyaret edilen ancak zorunlu ihtiyaçlar dışında uzun süreli kullanımlara uygun olmayan, geliş amacı zorunlu ihtiyaçları (çalışmak ve eğitim) karşılamak olan ve ağırlıklı olarak geçiş alanı olarak kullanılan bir mekândır. Erzurum kenti kış aylarının uzun sürdüğü ve bu süreçte yapıların

çatılarında ve kaldırımlar üzerinde sürekli buzlanma ve donmanın yaşandığı bir şehirdir. Kentin merkezinde bulunan kamusal mekânlar kış mevsimine uygun olarak tasarlanmadığı için kentli bu mevsimde kapalı mekânları kullanmaktadır. İlkbahar mevsiminde ve hava sıcaklıkları yüksekken yürütülen sayım ve anket çalışmalarında da kullanıcıların benzer ve terk edilmeyen **kullanım alışkanlıkları** olduğu görülmüştür. Kullanıcılar, hava sıcaklıkları yüksek olsa bile cadde ve üzerindeki kapalı kamusal mekânları daha fazla tercih etmiştir; dolayısıyla sokak bir yaşam mekânı olmaktan uzaklaşmaktadır. Bu sebeple yayalar, caddeyi sadece yürünen olarak algılamamakta ve bu sebeple cadde üzerinde açık kamusal mekânlarda uzun süre vakit geçirmemektedir.

**Sonuç olarak**, cadde üzerinde bulunan işlevlerin ve çeşitliliğinin yaya tercihlerini; dolayısıyla çalışma alanının kullanım sıklığını ve yoğunluğunu etkilediği görülmüştür. Caddenin batı kısmında resmi hizmet alanlarının kümelenmesi ve ticari işlevler açısından çeşitli olmaması bu alanın kullanım sıklık ve yoğunluğunu azaltırken; caddenin doğu kısmında ticari işlevlerin çeşitli olması ve belirli bir yerde kümelenmesi bu alanın kullanım sıklık ve yoğunluğunu arttırdığı tespit edilmiştir. Ancak caddenin doğusunun tamamında değil; ortasında kalan kısımda kullanım yoğunluğunun arttığı görülmüştür. Yaya sayımı ve anket çalışmasına göre, yayalar tarafından caddenin tümünün eşit bir şekilde yoğun olarak tercih edilmediği ve dolayısıyla yürünebilir çevre kriterlerine uymadığı anlaşılmıştır. Buradan, kamusal mekânlarda işlevsel kümelenme ve çeşitlenmenin yaya hareketliliğine ve dolayısıyla mekânın kullanım yoğunluk ve sıklığına her zaman aynı etkiyi yaratmadığı anlaşılmaktadır.

Caddeler yayaların yürümesine imkân tanıdığı için akışkan mekânlarken; meydanlar yayaların oturup dinlenmesine ve vakit geçirmesine olanak sağladığı için durağan mekânlardır. Meydanlarda bir araya gelip vakit geçiren kullanıcılar mekân ile yaşam deneyimlerini bağdaştırmakta ve kentsel aidiyet duyguları gelişmektedir. Bazen de kentsel aidiyetin ve ulusal bilincin birlikte geliştirdiği örnekler de görülmektedir. Bir meydana verilen isim (Örneğin, Ankara Ulus Meydanı) ya da meydanda tasarlanan anıt (Örneğin, Ankara Ulus Meydanı- Atatürk Anıtı ya da Erzurum Havuzbaşı Meydanı- Atatürk Anıtı) milli bilincin kentsel aidiyetle birlikte gelişmesine katkı sağlayabilmektedir.

Meydanlar, buldukları çevrede yaya hareketliliği oluşturma potansiyeli yüksek, canlı, sosyal, araç trafiğinden izole, güvenli ve sadece yayalara hizmet etmesi açısından rahatça yürünebilir mekânlardır. Bu bağlamda, çalışma alanına dâhil olan ve cadde üzerinde bulunan 4 meydan, Cumhuriyet Caddesi ile bir bütün oluşturmakta ve yaya hareketliliği açısından açık kamusal mekânlar olarak birlikte rol üstlenmektedir. Meydanların **etkinlik alanlarının çeşitlenmesini** sağlayarak yaya tercihlerini olumlu yönde etkilediği varsayılmış ve bu etki

mekânsal analizler ile incelenmiştir. Bu meydanların cadde üzerindeki konumları, işlevleri ve etkinlik alanları farklıdır. Meydanlar konumları, çevrelerinde ve kendi içlerinde bulunan fonksiyonlar, etkinlik alanları ve kent mobilyaları dolayısıyla cadde üzerinde birbirlerinden farklı ölçüde yaya hareketliliği oluşturmaktadır. Örneğin, Yakutiye Meydanı'nın varlığı ve yoğun kullanımı (yani sadece geçilip giden bir yer değil aynı zamanda oturup vakit geçirilebilen bir alan) hem caddenin erişilebilirliğini hem de buradaki işlevlere olan talebi arttırmaktadır. Bu sebeple meydan cadde ve yakın çevresinde yaya hareketliliğine olumlu olarak katkı sağlamaktadır. Aynı zamanda meydan konumu nedeniyle çevresinde bulunan yapıların işlevsel çeşitliliği ve fiziksel özelliklerinden etkilenmektedir. Yani bu meydan çalışma alanının erişilebilirliğini ve kullanımını artırarak cadde ve yakın çevresinin tercih edilebilirliğini etkilerken; aynı zamanda konumu dolayısıyla cadde ve yakın çevresindeki yaya hareketliliğinden de etkilenmektedir. Bu iki etkileşim karşılıklı olarak gerçekleşmektedir.

**Sonuç olarak**, meydanların çeşitli yaya etkinliklerine olanak tanınmasının caddenin tercih edilebilirliğine ve dolayısıyla yaya hareketliliğinin artmasına katkı sağladığı görülmüştür. Aynı zamanda meydanların buldukları konumlar, çevrelerindeki yapıların işlevsel ve fiziksel özellikleri dolayısıyla cadde üzerinde oluşan yaya hareketliliğinden de etkilenmektedir. Yapılan mekânsal analizler sonucunda; meydanların, etkinlik alanlarının çeşitlenmesini sağlayarak caddenin tercih edilebilirliğini olumlu yönde etkilediği görülmüştür.

Geçmişte meydanlar her ne kadar ekonomik (pazar yeri), politik ve siyasi (adaleti aramak, kişisel hakları savunmak vb.) ihtiyaçlar doğrultusunda ortaya çıkmış olsa da; günümüzde buluşmak, gösteri veya konserlere katılmak, sosyalleşmek, kültürel aktiviteler gerçekleştirmek, alışveriş yapmak, kafe ve restoranlarda bir şeyler yiyip içmek, banklarda oturup boş vakitlerini geçirmek amacıyla kullanılmaktadır. Kullanıcıların meydanları **kullanım amaçları** bu mekânların tercih edilebilirliklerini, kullanım sıklık ve yoğunluklarını etkilemektedir. Bu doğrultuda, çalışma alanı içerisinde bulunan meydanların kullanım amaç, sıklık, yoğunluk vb. birçok özelliğini öğrenebilmek amacıyla meydanlarda yaya sayım ve anket çalışması yürütülmüştür.

Yapılan sayımlar doğrultusunda meydanların hafta içi ve hafta sonu kullanıcı sayılarında büyük değişimler olduğu görülmüştür. Meydanlarda genel olarak hafta sonu kullanıcı sayısı hafta içi kullanıcı sayısının 2 katı veya daha fazla çıkmıştır. Meydanların hafta sonu hafta içine göre daha yoğun kullanılmasından, kullanım amaçlarının boş vakitleri değerlendirmek olduğu çıkarımı yapılmıştır. Yapılan anket çalışmasının sonuçlarına göre, kentlinin meydanları genel olarak boş vaktini geçirmek amacıyla kullanıyor olması da bu çıkarımı doğrulamıştır. Meydanların tercihe bağlı ve sosyalleşmek amacıyla kullanılıyor olması

caddenin tercih edilebilirliğini ve yaya hareketliliğini olumlu olarak etkilemektedir. Ancak sayım çalışmalarında ve gözlemlerde yayaların belirli meydanlarda (Kale ve Yakutiye Meydanları) yoğunlaştığı görülmüştür. Bu durum çalışma alanında belirli noktalarda insanların toplanmasına ve bu noktalardan dağılmasına sebep olmaktadır. Yayaların belirli meydanlarda toplanması, yaya akışının ve kalabalığın cadde üzerinde dengeli bir biçimde dağılmasına ve caddenin bütününe eşit biçimde tercih edilmesine engel olmaktadır.

Ayrıca gözlem ve anket çalışmaları sonucunda, her meydanın **kullanıcı profillerinin** büyük oranda değiştiği görülmüştür. Bunda meydanların konumunun, işlevlerinin ve etkinlik alanlarının farklı olmasının etkisi vardır. Örneğin, Kent ve Havuzbaşı Meydanı içerisinde bulunan çay ocağı sebebiyle erkekler; Kale Meydanı içerisinde çocuk oyun parkları dolayısıyla çocuklu aileler ve tarihi, kültürel öneme sahip yapılar dolayısıyla turistler; Yakutiye Meydanı içerisinde bulunan tarihi, kültürel öneme sahip cami, büyük boş alanlar ve çim zeminler dolayısıyla gençler, yaşlı erkekler ve kadınlar tarafından daha yoğun olarak kullanılan mekânlar olarak öne çıkmaktadır. Meydanların belirli kullanıcılara hizmet etmesi; farklı profillerdeki kullanıcıların bir araya gelmesine ve bu kişilerin kültürel, sosyal ve mekânsal paylaşımında bulunmasına engel olmaktadır. Böyle bir ortamda etkinlik alanları rahatça kullanılamamakta, mekânda geçirilen vakit ve ortak paylaşım azalmaktadır.

**Sonuç olarak**, meydanlar özelinde yapılan mekânsal analiz, sayım ve anket çalışmaları meydanların caddenin tercih edilebilirliğinin ve yaya hareketliliğinin artmasına olumlu yönde katkı sağladığı görülmüştür. Ancak yayaların belirli meydanları (özellikle Kale ve Yakutiye Meydanı) daha fazla tercih etmesi cadde üzerinde belirli noktaların tercih edilebilirliğinin ve yaya sayısının artmasına sebep olmaktadır. Bu durum cadde üzerinde yaya sayısının ve hareketliliğinin dengeli bir biçimde dağılmasına engel olmaktadır. Bir kamusal mekânın yaya hareketliliğinin artması, o mekânın kesin olarak yürünebilir olduğunun kanıtı değildir. Bu sebeple meydanların, çalışma alanının tercih edilebilirliğini belirli yerlerde artırmasına rağmen; caddenin tümünün tercih edilebilirliğini ve dolayısıyla yürünebilirliğini olumlu yönde etkileyemediği görülmüştür. Yani yayaların çalışma alanını tercih etmesi alanın yürünebilirliğinin değil; yaya hareketliliğinin artmasına katkı sağlamaktadır.

Bu bağlamda, hazırlanan tez çalışması yürünen çevrenin fiziksel özelliklerinin yürünebilir çevre kriterlerine uygunluğunun tercih edilebilirliğine etkisi olduğunu göstermiştir. Yürünebilir çevre mutlaka yayalar tarafından tercih edilebilirliği yüksek mekânlardır. Ancak kamusal mekânların yoğun olarak tercih edilebilmesinin mekânın yürünebilir çevre kriterlerine uygunluğunu göstermediği sonucunun edinilmesini sağlamıştır.

Cadde ve yakın çevresi hem merkezi iş alanı hem de yönetim merkezi olması dolayısıyla, zorunlu ihtiyaçlar bağlamında yoğun olarak tercih edilen ve kullanılan bir mekândır. Ancak cadde ve yakın çevresinin yoğun olarak tercih edilmesi bu alanın yürünebilir olduğunu göstermemektedir. Yürünebilirlik, yapılı çevrenin yayaya yürümeyi ve kamusal mekânda vakit geçirmeyi gönüllü olarak tercih etmesini sağlayacak imkanlar sunmasıyla ilgilidir. Ancak yapılan analizler; Cumhuriyet Caddesi'nin temelde bir geçiş mekânı olarak kullanıldığını, mecburi ihtiyaçların karşılandığını, tasarım özelliklerinin (kapalılık, insan ölçeği, şeffaflık, bağlantılılık, çeşitlilik ve uyum nitelikleri) yürünebilir çevre kriterlerine uygun olmadığını, işlevsel özelliklerinin dağılımından (caddenin batı ve doğusunda farklı işlevlerin kümelenmiş olması) dolayı caddenin tümünün eşit sıklık ve yoğunlukta kullanılmadığını, işlevsel özelliklerinden (konut dokusunun zayıf ve “gıda malzemeleri” ve “kültürel ve eğlence hizmetleri” faaliyetlerinin sayısının az olması vb.) dolayı günlük ziyaretler için uygun olmadığını göstermiştir.

Yapılan tüm bu analiz ve değerlendirmelerin sonucunda; katılımcıların anketlere verdikleri cevaplar, yaya hareket ve yönelimleri ve çalışma alanının fiziksel özellikleri göstermiştir ki; çalışma alanı **yürünebilir değildir**.

### Öneriler

Cadde ve meydanların fiziksel özellikleri yürünebilirlik bağlamında incelendikten sonra çalışma alanının yürünebilirliği ve tercih edilebilirliği arasındaki ilişki tartışılmıştır. Çalışma alanının fiziksel olarak yürünebilir çevre kriterlerine uygun olmadığı ve tercih edilebilirliğinin yürünebilirliğine bağlı olmadığı görülmüştür. Bu sebeple çalışma alanının tercih edilebilirlik ve yürünebilirliğinin artırılması için mekânsal öneriler geliştirilmiştir. Bu öneriler ile, caddeyi kullanan kullanıcı profillerinin çeşitlenmesi; caddenin eşit biçimde kullanılması ve kalabalığın belirli noktalarda yoğunlaşmaması; cadde üzerinde davetkar ve merak uyandıran, canlılığı yüksek kamusal mekânların oluşması; caddenin yayalarda kısa mesafeli ve yürünebilir olarak algılanması; yayalar için tercih edilebilirliği yüksek olan; uzun süreli vakit geçirmeye uygun; sokak hayatının var olduğu ve en nihayetinde **yürünebilir** bir mekân haline gelmesi hedeflenmektedir.

Cumhuriyet Caddesi ve üzerindeki meydanların fiziksel özellikleri incelenirken kentsel tasarım özelliklerinin yürünebilir çevre kriterlerine uygun olup olmadığı incelenmiş ve caddenin ölçülebilir 8 yürünebilir kentsel tasarım kriterinden 6'sına uymadığı görülmüştür. Bunlar; kapalılık, insan ölçeği, şeffaflık, bağlantı, çeşitlilik ve uyumdur. Benzer şekilde meydanların da tüm kentsel tasarım özelliklerine uygun olmadığı tespit edilmiştir. Cadde ve yakın çevresini yürünebilir çevre kriterlerine uygun hale getirmek amacıyla kentsel tasarım

özelliklerinin doğru kurgulanması gerekmektedir. Bu bağlamda geliştirilen öneriler aşağıda sunulmuştur.

Çalışma alanı içerisinde bulunan meydanlar Cumhuriyet Caddesiyle yaya faaliyetleri ve tercihleri açısından bir bütünlük oluşturmakta ve açık kamusal mekânlar olarak birbirleri arasında geçirgenlik sağlamaktadır. Böylece çalışma alanı boyunca yaya hareketlilik ve akışı süreklilik kazanmaktadır. Bu sebeple Cumhuriyet Caddesi özelinde sunulan öneriler meydanlar için de uygulanmalıdır.

- Caddenin **görsel olarak çekici** hale getirilmesi gerekmektedir. Bunu sağlamak için cadde üzerinde sürekliliği olan canlı ve hareketli mekânlar tasarlanmalıdır. Yapıların cephelerindeki hareketler, cadde boyunca süslemeler, caddenin geceleri tematik olarak aydınlatılması, meydanlarda su veya ışık gösterilerinin yapılması, sokak sergileri, dışarıdan gelen müzik sesleri, yapıların kenar veya köşelerinde bulunan sokak sanatçıları ve dans eden toplulukların bulunması gibi birçok faktör cadde ve yakın çevresinde kurgulanmalıdır. Böylece cadde çekici ve merak uyandıran, görsel açıdan çeşitli, insanlar tarafından canlı hale gelecektir.
- Cadde ve yakın çevresinin **imgelenebilirliğini** güçlendirmek için cadde üzerinde dikdörtgen formdan farklı forma sahip yapılar, tematik süslemeler, aydınlatmalar, cephe renkleri gibi özellikler ile ön plana çıkarılmalıdır. Ayrıca meydanlarda bulunan tarihi yapıların ve işaret öğelerinin de süslenmesi, geceleri iyi aydınlatılması gerekmektedir. Böylece bu alanlar veya yapılar zihinde daha kalıcı olacak ve caddenin imgelenebilirliğini artıracaktır.
- Cadde üzerinde rahat bir **kapalılık hissi** ve **insan ölçeğinin** sağlanması için yapı yüksekliğinin sokak genişliğine oranı  $\frac{1}{2}$  ve  $\frac{1}{6}$  oranları arasında değişmelidir. Cumhuriyet Caddesi'ne bağlanan ara sokakların ve kaldırımların çok dar olduğu ve yeterince güneş almadığı; caddenin ise geniş olduğu, kapalılık hissini oluşturmadığı ve caddenin yarısından fazlasının araçlara ait olduğu tespit edilmiştir. Bu problemleri çözmek için cadde üzerinde yayalara ait olan kaldırımlar genişletilmelidir. Caddeye bağlanan dar sokaklar mümkün olduğunca araç trafiğine kapatılmalı ve yayalara tahsis edilmelidir. Cadde üzerinde kapalılık hissini oluşturmadığı Yakutiye Meydanı ve Kale Meydanı çevresinde, yapıların cephelerinde yapılacak olan süslemeler, hareketlerle ve cadde üzerinde sokak ağaçlarının eklenmesiyle kapalılık hissi oluşturulmalıdır. Böylece caddenin hem ideal kapalılık hissine hem de insan ölçeğine kavuşması sağlanacaktır. Bu sayede yer ve aidiyet duygusu gelişecek, insanların kamusal mekâna dair güvenlik algıları artacak ve yabancılaşma ve suç eğilimi azalacaktır.

- Cadde üzerinde davetkar mekânlar oluşturmak için caddenin **şeffaflığının** artırılması gerekmektedir. Bunu sağlamak için öncelikle zemin katlarda bulunan mağaza, restoran, kafe gibi işlevlerin sayısının artırılması gerekmektedir. Daha sonra bu ticari birimlerin cepheleri yansıtıcı camlardan ve kapalı duvarlardan kurtarılıp, iç mekânın görülebileceği cam yüzeyler ile kaplanmalıdır. Caddenin batısında bulunan duvar panolarının sayısı azaltılmalıdır. Ayrıca insanların sokakta yemek yiyebileceği ve kahve içebileceği kaldırım kafeleri tasarlanmalıdır. Bu sayede iç mekânın dışsallaştırılması sağlanacak ve insan faaliyetleri görünür kılınacaktır. Böylece sokak yaşamına hareketlilik kazandırılacak, merak uyandıran mekânlar oluşacak ve insanlar diğer insanları caddeye çekecektir.
- Caddenin **görsel çeşitliliğinin** artırılması ve bunu yaparken uyumun sağlanması gerekmektedir. Bir kamusal mekânda sadece görsel çeşitliliğin ya da sadece uyumun olması istenen bir durum değildir. Aksine aynı anda hem uyumu hem de çeşitliliği başaran kamusal mekânların yürünebilir olduğu bilinmektedir. Cadde üzerinden birden fazla farklı forma sahip yapılar ve çeşitli tabelalar vardır ancak bu yapı ve tabelalarda uyum yoktur. Bu yapıların cephelerinin kaplamaları ya da renkleri ile bir uyum yakalanması; tabelalarda ise tabela zemini ve yazı tipi ile uyumun yakalanması gerekmektedir. Böylece görsel çeşitlilik caddeye canlılık ve çekicilik kazandırılacak, sürpriz mekânlar oluşturulacaktır. Yürünen mesafenin daha kısa algılanması sağlanacaktır. Uyum ise, caddeye kimlik ve karakter katacak ve süreklilik sağlayarak mekân içerisinde gezinmeyi kolaylaştıracaktır.
- Cadde üzerinde mekânlar arasında kolay erişim için **bağlantılılığın** güçlendirilmesi gerekmektedir. Bu sağlamak için caddenin doğusundaki bitişik nizam yapılar, 90-120 metre arasında bir, yayalara arka sokağa geçme imkânı tanıyacak şekilde geçişler sunmalıdır. Ayrıca caddenin batısında askeri lojmanlar ve kırsalların ve kamu hizmet binalarının etrafında sürekliliği olan ferforjeler, duvar panoları gibi geçirgenliği zayıflatan elemanlar kaldırılmalıdır. Cadde üzerinde karşıdan karşıya geçişi sağlamak için 60-90 metre arasında bir yaya geçitleri tasarlanmalıdır. Cadde üzerinde kaldırıma taşan mağaza tezgâhları kaldırımı daraltarak yürümeyi zorlaştırdığı için bu tezgahlar kaldırımlar üzerinden kaldırılmalıdır. Yaya kaldırımlarını sürekli bölen otopark ve garaj girişleri gibi güvensiz noktalara da çözüm bulunmalıdır. Böylece yayalar mekânlar arasında kolay ve güvenli bir biçimde gezinebilecektir.
- Cadde üzerinde güçlü kenarların varlığı ve ızgara yol sistemi sayesinde **okunabilirlik** yüksektir. Ancak okunabilirliği güçlendirmek için bazı eksiliklerin giderilmesi gerekmektedir. Örneğin göz hizasında yönlendirici ve uyarıcı levhalar, cadde isimleri yazan tabelaların sayısının cadde üzerinde artırılması gerekmektedir.

Cadde ve yakın çevresinin; arazi kullanımı, işlevsel nitelikleri ve dağılımı, yapıların kat sayısı ve zemin kat işlevleri gibi birçok özellik bakımından yürünebilir fiziksel özelliklere sahip olmadığı görülmüştür. Cadde ve yakın çevresini yürünebilir çevre kriterlerine uygun hale getirmek amacıyla kentsel tasarım özelliklerinin, işlevsel dağılımının, işlevlerin niteliklerinin ve kat yüksekliklerinin doğru kurgulanması gerekmektedir. Bu bağlamda geliştirilen öneriler aşağıda sunulmuştur.

- Cumhuriyet Caddesi üzerinde bulunan **işlevsel kümelenmenin** önüne geçilmesi ve işlevler arasında etkileşim kurulması gerekmektedir. Bunu sağlamak için caddenin batısında yoğunlaşan resmi hizmet alanlarının yakın çevresinde ticari birimlerin sayıları artırılmalıdır. Ayrıca bu resmi hizmet alanlarının yakınında bulunan 100. Yıl Parkı ve Aziziye Millet Bahçesinin içerisinde ticaret ve eğlence hizmetleri sunan yapılar tasarlanmalıdır. Böylece caddenin batı kısmında özellikle hafta sonu bütün gün ve hafta içi akşam saatlerinde oluşan hareketsiz ve güvensiz ortam problemi giderilecektir.
- Cadde üzerinde bulunan yapıların özellikle zemin katlarının **işlevsel niteliğinin** günlük kullanımlara uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Bunu sağlamak için, öncelikle cadde ve yakın çevresinde konut dokusu artırılmalıdır. Daha sonra bu konut alanlarında oturan sakinlerin ve diğer ziyaretçilerin caddeyi günlük olarak kullanabileceği niteliğe sahip olan “gıda malzemeleri” ve “kültürel ve eğlence hizmetleri” fonksiyonlarının sayısı artırılmalıdır. Böylece cadde periyodik ve uzun vadeli kullanımların yanı sıra günlük kullanımlara hizmet edecek ve yaya hareketliliği açısından her daim canlı bir kamusal mekâna dönüşecektir.
- Caddenin doğusunda bulunan Palerium AVM ve yakın çevresindeki yapıların **kat yükseklikleri** ve işlevsel niteliklerindeki kümelenmenin de önüne geçilmelidir. Bunu sağlamak için caddenin özellikle doğusunun bütününde yapıların kat sayısı ve işlevsel nitelikleri benzer tasarlanmalıdır. Yeni yapılacak olan yapılarda caddenin tümünde uyum sağlanacak şekilde kat yükseklikleri belirlenmelidir. Caddenin en doğusunda bulunan Kale Meydanı çevresindeki yapıların işlevsel nitelikleri tercihe bağlı ve sosyalleşmek amacıyla kullanılacak olan kültürel ve eğlence hizmetlerinin bulunduğu bir alana dönüştürülmelidir. Böylece cadde üzerindeki yaya hareketliliği eşit dağılım gösterecek, yaya yoğunluğu belirli noktalarda yoğunlaşmayacak ve çok kalabalık alanlar oluşmayacaktır.
- Meydanların tümü Kale ve Yakutiye Meydanı gibi **çeşitli etkinlik alanlarına** sahip olmalıdır. Bu yaya etkinlik alanları zorunlu ihtiyaçların yanı sıra tercihe bağlı ve sosyalleşmek amaçlı olan ziyaretlere uygun olmalıdır. Her meydana çocuklu ailelerin, gençlerin, yaşlıların, kadınların, çocukların sosyalleşmesine imkân tanıyan etkinlik alanları tasarlanmalıdır. Bunlar; ticari birim niteliği olan market ve büfeler, umumi tuvalet, restoran veya kafeler, seyyar satıcılar (mısır, pamuk şekeri, kestane vb.), parklar, paten alanları,

gölgelik sağlayan kent mobilyaları, bol bol oturma elemanları, çimlere oturmaya veya uzanmaya imkân tanıyan açık alanlar, bisiklet yolları, spor sahaları gibi birçok etkinlik alanıdır. Böylece caddeyi çalışan kişilerin yanı sıra sakin ve ziyaretçiler de kullanacak ve dolayısıyla meydanlar **farklı profilde kullanıcılara** hizmet edecek, tüm kentli arasında ortak paylaşım mekânları oluşacaktır. Ayrıca belirli meydanlarda yayalar yoğunlaşmayacak, tüm meydanlar benzer oranlarda tercih edilecek, yaya sayısı ve hareketliliğinin cadde üzerinde eşit dağılımı sağlanacaktır.

### **İleride yapılacak çalışmalar için öneriler**

Tez çalışması, ulusal literatürde yaya tercihleri ile yürünebilir çevrenin fiziksel özellikleri (arazi kullanımı, yapıların işlevsel nitelikleri, işlevlerin dağılımı (çeşitlenmesi veya kümelenmesi), kentsel tasarım özellikleri vb.) arasındaki ilişkinin açıklandığı bir kuramsal temel oluşmasını sağlamıştır. İleride bu kuramsal temelden ilham alıp, aynı veya benzer konu üzerine odaklanacak tez çalışmaları, yaya tercihlerinin çeşitliliğini detaylı bir şekilde inceleyebilir. Özellikle çalışma alanını Erzurum kent merkezi olarak seçecek olan tez çalışmaları, bu tezin hazırlandığı süreçte fark edilen ve araştırılması gereken önemli noktaları ele almalıdır.

1. Kamusal mekânların kentsel tasarım özellikleri ve fiziksel özelliklerinin yanı sıra iklimsel özelliklerin ve mevsimsel değişikliklerin yaya tercihleri üzerine olan etkilerinin de göz önünde bulundurulması önem taşımaktadır. Kış mevsiminin yoğun yaşandığı bir şehir olan Erzurum'da kentlinin, yaz ve kış mevsimlerinde kamusal mekânları kullanım amaç, biçim, yoğunluk ve sıklıkları ve kullanım tercihleri değişebilmektedir. Aslında çalışmada alanın yürünebilirliği ve yaya tercihleri arasındaki ilişki ortaya koyulurken mevsimsel değişikliklere bağlı olarak yaya tercihlerinin değişimi de incelenmek istenmiş; ancak ülkemizde 2020 yılında başlayan ve etkisi 2 yıl süren Covid-19 Pandemisi dolayısıyla kamusal mekânların kullanımı azalmış ve bu sebeple çalışma alanında yaya sayımı yapılması (doğru olmayan veriler elde edilmesi dolayısıyla) uygun görülmemiştir. Bu sebeple yaya sayım, anket ve gözlem analizleri 2022 yılının bahar dönemine (okul dönemi öğrencilerin kentte bulunduğu ve ramazan ayına denk gelmeyen zamanda) ertelenmiştir. Analizler bahar mevsiminde gerçekleştirildiği için yaya tercihleri, sayısı, yayaların mekânı kullanma sıklık, yoğunluk, amaç ve biçimleri de mevsimin ve hava sıcaklığının durumuna bağlı olarak oluşmuş ancak farklı koşullardaki olası değişimler analize dahil edilememiştir. Bu sebeple sonraki çalışmalarda farklı mevsim ve aylarda gözlem, yaya sayım ve anket çalışmaları düzenli olarak yürütülerek; mevsimsel değişimlerin yaya tercihlerine ve caddenin

yürünebilirliğine olan etkileri analize eklenmelidir. Böylece kentlerin yürünebilirliğinin farklı koşullarda sürdürülebilirliğinin sağlanabilmesi için öneriler geliştirebilmek mümkün olabilecektir.

2. Havuzbaşı Meydanı'nı orta nokta olarak ele aldığımızda Cumhuriyet Caddesi'nin meydanın iki yanında farklı özellikler gösterdiği dikkat çekmektedir. Caddenin batı ve doğu kısımlarında kalan işlevlerin farklılaştığı ve farklı nitelikte kümelenmeler oluştuğu görülmüştür. Çalışma boyunca bu farklılıklar ve kümelerden bahsedilmiş ve bunun yaya hareketliliğine, tercih edilebilirliğe ve yürünebilirliğe olan etkisi tartışılmıştır. Ancak daha detaylı bir çalışma için; çalışma alanının sınırının genişletmesiyle, caddenin doğu ve batısındaki işlevsel kümelenmelerin çevrelerine olan etkileri ve konut dokusu ile olan etkileşimlerinin yaya hareketliliğine etkilerini incelemek de mümkün olabilecektir. Bu sayede caddeyi kullanan kullanıcı profilleri, kullanım amaç ve sıklıkları, konut dokusu varlığının yaya hareketlerine etkisi daha net ve detaylı olarak çalışılmış olacaktır.
3. Kentin merkezi iş alanı rolünü üstlenen Cumhuriyet Caddesi ve yakın çevresi, tercih edilebilirlik açısından kentte son yıllarda oluşan alt merkezlerden olumsuz olarak etkilenmektedir. Özellikle caddeye eklenen Terminal Caddesi Atatürk Üniversitesine ve MNG AVM'ye yakın olması sebebiyle gençlerin ve kentlinin yoğun olarak kullandığı bir mekândır. Terminal Caddesi'nin yoğun kullanımının kent merkezinin gelecekteki kullanım ve tercih edilirliliğini olumsuz etkileyeceği düşünülmektedir. Bu sebeple bu alan kentin merkezini işlevsiz bırakmak açısından tehdit eder niteliktedir. İleride yürütülecek olan çalışmalarda kentin merkezi iş alanı ile bu alt merkez arasında karşılaştırmalı bir analiz yapılması; mekânların sadece fiziksel olarak değil işlevsel farklılaşmalarının ve kullanıcı profillerindeki değişimin de incelenmesi sağlanabilecektir. Böylece her iki merkezin farklılıkları ortaya konacak ve sahip oldukları farklı özelliklerinin (arazi kullanımı, işlev, tasarım vb. özellikleri) yaya tercihlerine etkisi sorgulanmış olacaktır. Bu çerçevede geliştirilecek öneriler ile kentsel mekânların yürünebilirliklerinin artırılması yoluyla daha sürdürülebilir kentsel mekânlar ve gelişmiş toplumsal ilişkilerin kurulması yönünde önemli adımlar atılabilecektir.

## KAYNAKÇA

- Can, S., Arslan, E., & Ersöz, G. (2014). Güncel Bakış Açısı ile Fiziksel Aktivite. *Ankara Üniversitesi Spor Bilimleri Fakültesi*, 1-10.
- Akbarishahabi, L. (2022). İnsan Ölçeğinde Tasarlanan Kentsel Mekanlar ve Kent Sakinlerinin Aidiyet Duyguları Üzerine Bir Değerlendirme. *Kent Akademisi Dergisi*, 136-154.
- Akkar Ercan, M. (2016). Endüstri-Sonrası Kentlerin Değişen ve Dönüşen Kamusal Mekânları. *Planlama* , 193–203.
- Akkar Ercan, M., & Belge, Z. S. (2017). Daha Yaşanabilir Kentler İçin Mikro Ölçek Bir Yürünebilirlik Modeli. *METUJFA*, 231-265.
- Altunbaş, U. (2006, Haziran). Kent Merkezlerinde Yayalaştırmanın İşlevsel Değişim Üzerine Etkileri: İstiklal Caddesi Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*.
- Anonim . (2022c). <https://gezelimgorelimbilelim.com/category/madrid> adresinden alındı
- Anonim. (2022e). <http://narcekirdekleri.blogspot.com/2012/07/big-ben-artik-elizabeth-tower.html?m=1> adresinden alındı
- Anonim. (2022f). <https://www.istockphoto.com/tr/foto%C4%9Fraf/tipik-kentsel-%C4%B1zgaras%C4%B1-ispunya-barselona-eixample-residencial-b%C3%B6lgesinin-havadan-gm961003978-262420781> adresinden alındı
- Anonim. (2022g). <https://tr.pinterest.com/pin/46795283606215661/> adresinden alındı
- Anonim. (2022h). [https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Dosya:Mirador\\_Barolo.jpg](https://tr.m.wikipedia.org/wiki/Dosya:Mirador_Barolo.jpg) adresinden alındı
- Anonim. (2022ı). <https://t24.com.tr/haber/londrada-bosaltilan-trafalgar-meydani-tekrar-acildi,408013> adresinden alındı
- Anonim. (2022l). <https://www.arkitera.com/haber/chicagonun-en-akilli-binasi-800-fulton-market/> adresinden alındı
- Anonim. (2022m). <https://alkahveni.com/kopenhag-sehir-rehberi-kopenhag/> adresinden alındı
- Anonim. (2022r). Yakutiye Medresesi ve Lalapaşa Camii: <https://sites.google.com/site/herteldenerzurumveerzurumlu/tarihi-boelge?pli=1> adresinden alındı
- Anonim. (2022s). Çifte Minareli Medrese - Erzurum: <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/erzurum/gezilecekyer/cifte-minareli-medrese> adresinden alındı

- Anonim.* (2022t). Vikipedi, Özgür Ansiklopedi: [https://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=Otomobilin\\_tarihi&oldid=28886511](https://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=Otomobilin_tarihi&oldid=28886511) adresinden alındı
- Anonim.* (2022u). Vikipedi, özgür ansiklopedi: <https://tr.wikipedia.org/w/index.php?title=Y%C3%BCr%C3%BCnebilirlik&oldid=27493577> adresinden alındı
- Anonymous.* (2022a). <http://www.bctarchitects.com/blog/tag/woonerf> adresinden alındı
- Anonymous.* (2022b). <https://www.timeout.com/chicago/news/six-streets-throughout-chicago-will-close-to-make-way-for-outdoor-dining-052920> adresinden alındı
- Anonymous.* (2022d). [https://en.wikipedia.org/wiki/Philadelphia\\_City\\_Hall](https://en.wikipedia.org/wiki/Philadelphia_City_Hall) adresinden alındı
- Anonymous.* (2022j). <https://www.cnu.org/publicsquare/2020/08/31/powerful-virtuous-cycles-street-trees> adresinden alındı
- Anonymous.* (2022k). <https://www.archdaily.com/968131/daramu-house-tzannes> adresinden alındı
- Anonymous.* (2022n). <https://ui.charlotte.edu/story/great-walls-charlotte> adresinden alındı
- Anonymous.* (2022o). <https://philly.eater.com/2020/7/20/21330313/outdoor-dining-old-city-philadelphia-restaurants-street-closure> adresinden alındı
- Anonymous.* (2022p). <https://aecom.com/au/embracing-complexity-in-public-space/> adresinden alındı
- Baltacı, A. (2018). Nitel Araştırmalarda Örneklem Yöntemleri ve Örnek Hacmi Sorunsalı Üzerine Kavramsal Bir İnceleme. *Bitlis Eren Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 231-274.
- Baltacı, A. (2019). Nitel Araştırma Süreci: Nitel Bir Araştırma Nasıl Yapılır? *Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 368-388.
- Baştürk, S., & Taştepe, M. (2013). Evren ve Örneklem. *Bilimsel Araştırma Yöntemleri* (s. 130-158). içinde Ankara: Vize Yayıncılık.
- Bayraktar, N. (2013). Tarihe Eş Zamanlı Tanıklık: Ulus ve Kızılay Meydanlarının Değişim Süreci. *Ankara Araştırmaları Dergisi (Journal of Ankara Studies)*, 20-35.
- Belge, Z. (2021). Covid 19 Küresel Salgın Sürecinde Kentsel Kamusal Alanlarda Güvenlik Algısının Değişimi. *idealkent*, 470-490.

- Bicycle Federation of America. (1998, Aralık). *Creating Walkable Communities*. Kansas City, Amerika. MARC (Mid-America Regional Council): [www.marc.org](http://www.marc.org) adresinden alındı
- Butgel Tunalı, S., Gözü, Ö., & Özen, G. (2016). Nitel ve Nicel Araştırma Yöntemlerinin Bir Arada Kullanılması “Karma Araştırma Yöntemi”. *ekurgu*, 106-112.
- Carol, H. (1960). The Hierarchy of Central Functions Within The City. *Annals of the Association of American Geographers*, 419-438.
- Chan, K. (2019, Şubat 20). *Vancouver Urbanized*. Vancouver Urbanized Web Sitesi: <https://dailyhive.com/vancouver/scramble-pedestrian-crosswalks-downtown-vancouver> adresinden alındı
- Çağlasın, D., & Çubukçu, E. (2018). Mekânsal Özelliklerin Yürüme Aktivitesi Üzerindeki Etkilerinin Sanal Mekânlarda Analizi. *Türkiye Kentsel Morfoloji Araştırma Ağı II. Kentsel Morfoloji Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 1017-1029. İstanbul.
- Çamur, K. C., Erdoğanaras, F., Tamer, N. G., & Satoğlu, G. (2021). Pandemi Sürecinde Yürünebilir Sokaklar ve Mahalle Donatılarına Erişilebilirlik Üzerine Bir Değerlendirme. *idealkent*, 1255-1284.
- Çetin, İ. (2012). Kentsel Ayrışma ve Mekânsal Kümelenme Biçimleri. *idealkent*, 160-166.
- Çetin, S. (2011). Dönüşüm Sürecinin Tarihi Kent Merkezleri Üzerine Etkileri: Isparta Örneğinde Bir İnceleme. *Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 185-199.
- Dedehayır, H. (2021). *Çekül Vakfı*. Sürdürülebilir Kültür Turizmi: <https://www.cekulvakfi.org.tr/makale/surdurulebilir-kultur-turizmi> adresinden alındı
- Demir Kahraman, M. (2014). İnsan İhtiyaçları ve Mekansal Elverişlilik Kavramları Perspektifinde Yaşanılabilirlik Olgusu ve Mekansal Kalite. *Planlama*, 74-84.
- Demir, O. (2020). *Covid-19 Sonrası Kentsel Ulaştırma Sistemi İçin Öngörüler*. Tasarım Rehberleri.
- Demir, T. (2018, Haziran). Mekânsal Kalite Bağlamında Kentsel Yenileme Projelerinin Samsun Örneğinde İncelenmesi. *Uzmanlık Tezi*. Samsun, Türkiye: İller Bankası Anonim Şirketi.
- Demir, Z. (2019). Mekânsal Planlamanın Fiziksel Aktivite ve Yürünebilirlik Üzerine Etkisi: Bursa Cumhuriyet ve Atatürk Caddeleri. *Social Sciences Research Journal*, 115-127.
- Derinci, G. (2020). Kentsel İşlevler & Kent Merkezi Araştırma Raporu. *Kentsel Uyarlanabilir Kent Atölyesi*.
- Dobesova, Z., & Krivka, T. (2012). Walkability Index in the Urban Planning: A Case Study in Olomouc City. *Advances in Spatial Planning*, 179-196.

- Doğanay, A., Ataizi, M., Şimşek, A., Balaban Salı, J., & Akbulut, Y. (2018). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Dovey, K., & Pafka, E. (2020). What is walkability? The urban DMA. *Urban Studies*, 93-108.
- Dursun, D. (2020). Erzurum'un ilk planlama deneyimi: 1939 Lambert planı. *Journal of the Faculty of Engineering and Architecture of Gazi University, 1877-1896*.
- Emir, G., & Ayataç, H. (2020, Mayıs 7/10). Kamusal Mekânın Beş Duyuda Algısı: Kentsel Duyu Mekânları: Duyu Kaybı Olan Kullanıcıların Kentsel Mekân Kalitesi Üzerine Bir Araştırma. 28. *Kentsel Tasarım ve Uygulamalar Sempozyumu Sempozyum Bildiri Kitabı*. İstanbul, İstanbul/ Maltepe, Türkiye: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Yayınları.
- Ercoşkun, Ö. Y., Tunçer, M., Kaplan, H., Kiper, P., Aslan, S., & Alkan, L. (2016). *Kentsel Tasarıma Giriş*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Erdönmez, E., & Çelik, F. (2016). Kentsel Mekanda Kamusal Alan İlişkileri. *TÜBA-KED*, 145-163.
- Erdönmez, M. (2014). Kamusal Alanların Biçimlenmesi. *İTÜ Vakfı Dergisi*, 14-19.
- Erdönmez, M. E., & Akı, A. (2005). Açık Kamusal Kent Mekanlarının Toplum İlişkilerindeki Etkileri. *Megaron*, 67-87.
- Ertuğrul, G. (2019, Haziran). Kentsel Mekanda Yürünebilirlik Olgusu: Moda ve Bahariye Aksları. *Yüksek Lisans Tezi*.
- Eşki Uğuz, H., & Yılmaz, F. H. (2021). Kaçınma, Değişim, Gelişim: Yeni Normalde Sürdürülebilir Hareketlilik İçin Bir Anlatı. *idealkent*, 1063-1089.
- Ewing, R., & Clemente, O. (2013). *Measuring Urban Design; Metrics for Livable Places*. Washington: IslandPress.
- Ewing, R., & Handy, S. (2009). Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Urban Design*, 65-84.
- Ewing, R., Handy, S., Brownson, R. C., Clemente, O., & Winston, E. (2006). Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Physical Activity and Health*, 223-240.
- Forsyth, A. (2015). What is a Walkable Place? The Walkability Debate in Urban Design. *Urban Design International*, 274-292.
- Forsyth, A., & Southworth, M. (2008). Cities Afoot - Pedestrians, Walkability and Urban Design. *Journal of Urban Design*, 1-3.

- Gehl Architects. (2009). *Downtown Seattle - Public Spaces & Public Life*. Seattle: Seattle Department of Transportation Department of Planning and Development.
- Gehl, J. (2010). *İnsan İçin Kentler*. İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları.
- Guan, C., Michael, K., & Andy, H. (2019). *Designing Walkable Cities And Neighborhoods In The Era Of Urban Big Data*. Harvard Library: <https://dash.harvard.edu/handle/1/41254716> adresinden alındı
- Güleç Solak, S. (2017). Mekân-Kimlik Etkileşimi: Kavramsal ve Kuramsal Bir Bakış. *MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 13-37.
- Gündoğdu, H. M., & Dinçer, E. (2020). Tekirdağ Kent Merkezinin Yürünebilirlik Açısından Değerlendirilmesinde Bir Yöntem Araştırması. *Planlama*, 478-507.
- Hamamcıoğlu, C., & Akın, O. (2015). Çevre ve Toplum Yaşamına Duyarlı Kentsel Yaklaşımlar Bağlamında Yaya Erişimi ve Yürünebilirlik (Kadıköy Örneği). *11. Ulaştırma Kongresi* (s. 447-457). Türkiye: Yıldız Teknik Üniversitesi.
- Hayrullahoğlu, G., Aliefendioğlu Tanrıvermiş, Y., & Tanrıvermiş, H. (2021). Kentsel Yayılma Alanları ve Bu Alanlardaki Konut Talebi Üzerine Nitel Bir Araştırma. *idealkent*, 1413-1439.
- Hoşkara, Ş. (2014). Kentsel Kamusal Mekanların Şahı Meydanlar. *İstanbul Teknik Üniversitesi Vakfı Dergisi*, 9-13.
- İnceoğlu, M., & Aytuğ, A. (2009). Kentsel Mekânda Kalite Kavramı. *Megaron*, 131-146.
- IPWEAQ. (2020). *STREET DESIGN MANUAL: WALKABLE NEIGHBOURHOODS*. Queensland: Institute of Public Works Engineering Australasia, Queensland(IPWEAQ).
- İşınkaralar, Ö., & Varol, Ç. (2021). Kent Merkezlerinde Ticaret Birimlerin Mekânsal Örüntüsü Üzerine Bir Değerlendirme: Kastamonu Örneği. *Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi*, 396-403.
- Jacobs, J. (1961). *Büyük Amerikan Şehirlerinin Ölümü ve Yaşamı*. İstanbul: Metis.
- Jalaladdini, S., & Oktay, D. (2012). Urban Public Spaces and Vitality: A Socio-Spatial Analysis in the Streets of Cypriot Towns. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 664-674.
- Kahraman, M. (2014). İnsan İhtiyaçları ve Mekansal Elverişlilik Kavramları Perspektifinde Yaşanılabilirlik Olgusu ve Mekansal Kalite. *PLANLAMA*, 74-84.
- Kahraman, M. (2019). Kamusal Alanın Dönüşümü ve Kentsel Mekanın İletişimsel Niteliği Üzerine Düşünmek. *Planlama*, 195-201.

- Kaplan, H., Yüksel, Ü., Gültekin, B., Güngör, C., Karasu, N., & Çavuş, M. (2011). *Yerel Yönetimler İçin Ulaşılabilirlik Temel Bilgiler Teknik El Kitabı*. Ankara: T.C. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı Özürlü Ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü.
- Karaca, M. (2010). Otomobil Bağımlılığı ve Sosyal Yansımaları. *New World Sciences Academy*, 126-149.
- Karadal, S. T. (2020). Tarihi Kent Merkezlerinde Yürünebilirliğin Değerlendirilmesi “Bursa Cumhuriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği”. *Yüksek Lisans Tezi*. Bursa.
- Karayılmazlar, A., & Çelikyay, H. (2018). Kentlerde Kamusal Alanların Tasarımı ve Önemi. *Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 83-89.
- Kılıç, S. (2013). Örnekleme Yöntemleri. *Journal of Mood Disorders*, 44-46.
- Koç Başaran, Y. (2017). Sosyal Bilimlerde Örnekleme Kuramı. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 480-495.
- Kürkçüoğlu, E., & Ocakçı, M. (2015). Kentsel Dokuda Mekânsal Yönelme Üzerine Bir Algı-Davranış Çalışması: Kadıköy Çarşısı Bölgesi. *Megaron*, 365-388.
- Kürkçüoğlu, İ. E. (2015, Kasım). KENTSEL DOKUDA YAYA HAREKETLERİNİN MEKÂNSAL VE PSİKOLOJİK ETKİ DEĞERLENDİRMESİ. *Doktora Tezi*.
- McNally, K. (2010). Design Guidelines for Walkable Communities. *Niehoff Studio*, 1-15.
- Mitković, P., & Dinić, M. (2004). City Center Organization And Its Influence On The City Structure. *FACTA UNIVERSITATIS-Series: Architecture and Civil Engineering*, 41-56.
- NACTO-GDCI. (2020). *Pandemi Müdahalesi ve Toparlanma Sırasında Sokaklar*. Bloomberg Philanthropies.
- Ng, W. (2019, Eylül 9). *SIDE WALK TALK*. SIDE WALK TALK Web Sitesi: <https://medium.com/sidewalk-talk/https-medium-com-sidewalk-talk-street-sim-33da7e1a8ffb> adresinden alındı
- Oktay, D. (2007). Kentsel Kimlik ve Canlılık Bağlamında Meydanlar: KUZEY KIBRIS'TA BİR MEYDANA BAKIŞ. *Mimarlık Dergisi*.
- Özbil, A., Yeşiltepe, D., & Argın, G. (2015). Modeling walkability: The effects of street design, street-network configuration and land-use on pedestrian movement. *ITU A/Z*, 189-207.
- Özer, Ö. (2006, Haziran). Yaya Hareketleri ve Mekan İlişkisi: İstanbul-Galata Bölgesi Örneği. *Yüksek Lisans Tezi*.

- Özer, Ö. (2014, Ocak). KENTSEL MEKANDA YAYA HAREKETLERİ: MORFOLOJİ VE ÇEVRESEL ALGININ ETKİSİ. *Doktora Tezi*.
- PBOT. (2019). *PedPDX PORTLAND'S CITYWIDE PEDESTRIAN PLAN*. Portland: Portland Bureau Of Transportation.
- Saeed, E. H., & Omar, N. A. (2019). City at The Eyelevel The Visual Perception of The Plinth Case Study: Al-Moudiria St., Tanta, Egypt. *Engineering Research Journal*, 80-92.
- Sağlam, T. (2021). Bir Caddenin Oluşum Evreleri: Erzurum Cumhuriyet Caddesi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1171-1199.
- Salvati, A., Cecere, C., & Coch, H. (2015). Microclimatic response of urban form in the Mediterranean context. *Sustainable Design and Technologies*, 719-728.
- Say Özer, Y. (1996, Ekim). Ticaret Mekânlarının Oluşum ve Gelişim İlkelerinin İncelenerek Tipolojik Açıldan Sınıflandırılması. *Doktora Tezi*. İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, 246-257.
- SPUR. (2013). *Getting to Great Places*. San Jose: SPURREPORT.
- Tandoğan, O. (2014). Çocuk İçin Daha Yaşanılır Bir Kentsel Mekan: Dünyada Gerçekleştirilen Uygulamalar. *Megaron*, 19-33.
- Tarakçı Eren, E., Düzenli, T., & Akyol, D. (2018). Kent Merkezinde Caddelerin Yayalaştırılması: Trabzon Kahramanmaraş Caddesi Örneği. *Megaron*, 480-491.
- Taşçı, H. (2020). Kamusal alanın Gelişimi ile Kamusal Alanların Nitelikleri Arasındaki İlişki. *OPUS-Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi*, 3018-3037.
- Tekel, A., & Özalp, Y. (2016). Mekanın Fiziksel ve Algısal Niteliğinin Yürünebilirliğe ve Mekanda Yürümeden Duyulan Memnuniyete Etkisi: Ankara Atatürk Bulvarı Örneği. *Planlama*, 40-50.
- Tekin, G. (2021). Tarihî Kent Merkezlerinde Yeniden Canlandırmanın Kültürel Boyutu. *Millî Folklor*, 84-95.
- The State of Victoria Department of Environment, Land, Water and Planning. (2019). *20-Minute Neighbourhoods - Creating a more liveable Melbourne*. Melbourne: Victoria State Government.
- Turgut, E. (2020). *Covid-19 Sonrası Kamusal Ulaşım. Tasarım Rehberleri*.

- Usta, G. (2020). Mekan ve Yer Kavramlarının Anlamsal Açından İrdelenmesi. *The Turkish Online Journal of Design, Art and Communication - TOJDAC*, 25-30.
- Uzgören, G., & Erdönmez, M. E. (2017). Kamusal Açık Alanlarda Mekan Kalitesi ve Kentsel Mekan Aktiviteleri İlişkisi Üzerine Karşılaştırmalı Bir İnceleme. *Megaron*, 41-56.
- Üçeçam Karagel, D., & Karagel, H. (2014). Tarihi Bir Ticaret Merkezinin Pazarlama Coğrafyası Kapsamında Analizi: Uzunçarşı (Antakya /Türkiye). *European Journal of Research on Education*, 166-184.
- Yağar, F., & Dökme, S. (2018). Niteliksel Araştırmaların Planlanması: Araştırma Soruları, Örneklem Seçimi, Geçerlik ve Güvenirlik. *Gazi Sağlık Bilimleri Dergisi*, 1-9.
- Yazıcıoğlu Halu, Z. (2010, Mayıs). Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği. *Doktora Tezi*.
- Yazıcıoğlu Halu, Z., & Yürekli, F. (2011). Yürünebilirlik Kavramı ve Kentsel Mekanlarda Yürüme. *itüdergisi/a*, 29-38.
- Yönetmelik. (2017, Temmuz 3). *Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği*. Resmi Gazete.

## EKLER

### EK-1. İncelenen “Yürünebilirlik” ve “Yaya Hareketleri” Konulu Tezlerin Listesi

1. Yaya Hareketleri ve Mekân İlişkisi İstanbul- Galata Bölgesi Örneği (Özer, 2006)
2. Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği (Yazıcıoğlu Halu, 2010)
3. Kentsel Mekânda Yaya Hareketleri: Morfoloji ve Çevresel Algının Etkisi (Özer, 2014)
4. Kentsel Dokuda Yaya Hareketlerinin Mekânsal ve Psikolojik Etki Değerlendirmesi (Kürkçüoğlu, 2015)
5. Kent Merkezlerinde Yürünebilirliğin Geliştirilmesi: Bakırköy Merkez Bölgesi Örneği (Ahmetreisoglu, 2017)
6. Kentsel Mekânda Yürünebilirlik Olgusu: Moda ve Bahariye Aksları (Ertuğrul, 2019)
7. Mahalle Tasarımının Yürünebilirlik Algısı Üzerinde Etkisi: Düzce Kent Merkezi
8. Yürünebilirliğin Mekânsal Algı Bileşenlerinin Değerlendirilmesi Roma/Trastevere (Kayhan, 2019)
9. Tarihi Kent Merkezlerinde Yürünebilirliğin Değerlendirilmesi “Bursa Cumhuriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği” (Karadal, 2020)

### EK-2. Cadde Anket Formu

Anket Yapılan Yer:..... Örneklem yalnız mı, yanında kimse var mı?.....

#### Kullanıcı profili

Cinsiyet:..... Yaş:..... Meslek:..... İş Yeri Nerede:.....

Evi/yaşadığı yer hangi mahallede/semtte?.....Kaç Yıldır Erzurum’da yaşıyor?.....

#### 1. BÖLÜM (caddenin kullanım amacı, sıklığı, süresi, ulaşım)

1. Şu an hangi amaçla buradasınız? .....
- a) Şu an cadde üzerindeki hedef yeriniz neresi? .....
2. Caddeye hangi ulaşım biçimi ile geldiniz?

A	Yürüyerek	D	Toplu Taşıma
B	Özel Araç	E	Diğer
C	Bisiklet		

3. **Yürüyerek ise**, buraya gelmeniz kaç dakika sürdü?.....
- a) Yürüyerek caddeye kolayca erişebildiniz mi? A) Evet B) Hayır
4. Genelde hangi amaçla gelirsiniz caddeye? (birden fazla seçilebilir)

A	Alışveriş yapmak	F	Geçiş yolunun üstünde (yol güzergahı)
B	Yemek-içmek (restoran-kafe)	G	İş yerim burada
C	Buluşma noktası	H	Gezinti amaçlı yürüyüş
D	Sosyo-kültürel etkinlik (tiyatro-sergi-müze)	I	Spor salonu
E	Eğitim amaçlı (okul-dersane)	J	Diğer .....

5. En son ne zaman geldiniz caddeye? .....

6. Caddeyi ziyaret etme sıklığınız nedir?

A	Her gün	D	İki haftada 1
B	Haftada 3-4 gün	E	Ayda 1
C	Haftada 1-2 gün	F	Daha az

7. Cadde üzerinde ve yakın çevresinde ne kadar zaman geçiyorsunuz?

A	1 saatten az	D	3-4 saat
B	1-2 saat	E	4 saatten fazla
C	2-3 saat	F	Diğer (.....)

## 2. BÖLÜM (algı, deneyim, güvenlik)

1. Sizce Cumhuriyet Caddesi nerede başlayıp nerede bitiyor? .....
2. Cumhuriyet Cd. denince aklınıza ilk neresi veya ne geliyor? .....
3. Cadde üzerinde ve yakın çevresinde manzarasını beğendiğiniz bir yer/şey var mı? A) Evet B) Hayır  
a) Ne/Neresi? .....
4. Cadde üzerinde ilginizi çeken sürpriz mekânlar var mı? A) Evet B) Hayır  
a) Neresi? .....
5. Caddede yürümek hoşunuza gidiyor mu? A) Evet B) Hayır
6. Cumhuriyet Caddesini hiç baştan sona (kaleden üniversite kavşağına kadar) yürüdüünüz mü? A) Evet B) Hayır  
a) Bu yürüyüşte ne hissettiniz? Cadde size nasıl hissettirdi? (birden fazla seçilebilir)

A	Uzun	B	Kısa	C	Sıkıcı/yorucu
D	Keyifli/eğlenceli	E	Özgür	F	Tedirgin
G	Diğer (.....)				

7. Akşam saat 8'den (20.00'dan) sonra caddeyi kullanıyor musunuz? A) Evet B) Hayır
8. Kullanıyorsanız eğer güvenli buluyor musunuz? A) Evet B) Hayır  
a) Hayırsa, sizi rahatsız eden güvenlik problemi nedir? .....
- b) Güvenlik problemi yaşadığınız konum neresi?.....
9. Caddede en sevdiğiniz/olumlu bulduğunuz şey nedir?.....
10. Caddede en sevmediğiniz/ olumsuz bulduğunuz şey nedir?.....
11. Cadde ve yakın çevresinde ne olsaydı burayı daha çok kullanırdınız? .....

## 3. BÖLÜM (arazi kullanımı, mobilya, kaldırım, göz hizası, aktivite, mevsim)

1. Caddeye bağlanan diğer yolları kullanıyor musunuz? A) Evet B) Hayır  
a) Evetse, en çok hangisini? (bir tane)

A	Cemal Gürsel Cd. (üniversite)	G	Ali Ravi Cd. (eğitim fak.) (Yoncalık)
B	Hastaneler Cd. (gez mah.)	H	Yeni Kapı Cd. (Ulu cami)

C	Yenişehir Cd. (palandöken has.)	I	Kars Kapı (Narmanlı cami)
D	Çaykara Cd.	J	Mumcu Cd.
E	Saray Bosna Cd.	K	Erzincan Kapı sk. (kültür sanat merkezi)
F	Menderes Cd. (taşhan)	L	Emniyet Sk. (emniyet md.)

2. Cumhuriyet Caddesi üzerindeki otobüs duraklarını kullanıyor musunuz? A) Evet B) Hayır
3. Yaya geçitlerini kullanıyor musunuz? A) Evet B) Hayır
  - a) Evetse, yaya geçitlerini güvenli ve yeterli buluyor musunuz? A) Evet B) Hayır
4. Cumhuriyet Caddesi ve yakın çevresinden alışveriş yapıyor musunuz? A) Evet B) Hayır
  - a) Ne alışveriş yapıyorsunuz? (birden fazla seçebilir)
    - A) Giyim B) Market C) Gıda/şarküteri D) Elektronik E) Kırtasiye F) Diğer
5. Cadde üzerinde en çok kullandığınız mağaza/restoran/kafe hangisi? .....
  - a) Neden burası? .....
6. Yürürken yavaşlayıp izlediğiniz mağaza-vitrin var mı? A) Evet B) Hayır
  - a) Neresi?.....
7. Göz hizasında sizi rahatsız eden bir yer ya da bir şey var mı? A) Evet B) Hayır
  - a) Nedir? .....
8. Caddede yürürken yürüyüşünüzü zorlaştıran/ sizi rahatsız eden bir şey var mı? A) Evet B) Hayır
  - a) Varsa aşağıdakilerden hangisi ya da hangileri? (birden fazla seçebilir)

A	Çöp kutusu, aydınlatma direği	F	Kaldırımlara taşan mağaza ürünleri
B	Otobüs durakları	G	Kalabalık/insan yoğunluğu
C	Büfeler	H	Taşıt yoğunluğu
D	Kaldırımın dar olması	I	Buzlanmış kaldırım ve çatılar
E	Kaldırımların araç yolları ile sık sık kesintiye uğraması	J	Diğer (.....)

9. Yukarıda bahsedilen seçeneklerden herhangi biri cadde üzerinde alışık olduğunuz veya istediğiniz hızda yürümenizi engelliyor mu? A) Evet B) Hayır
  - a) Evetse, hangisi/hangileri? .....
10. Kış aylarında caddede yürürken yürüyüşünüzü etkileyen bir şey var mı? A) Evet B) Hayır
  - a) Varsa, nedir? .....
11. Cadde üzerinde arkadaşlarınız ile buluşuyor musunuz? A) Evet B) Hayır
  - a) Buluşuyorsanız nerede? .....
12. Birini beklerken oturduğunuz, ayakta durduğunuz veya yaslandığınız bir yer ya da bir köşe/kenar var mı? A) Evet B) Hayır
  - a) Neresi?.....
13. Tanıdığımız biriyle şu an tesadüfen karşılaştıysanız vakit geçirmek için en yakın nereye gidersiniz? .....

### EK-3. Meydan Anket Formu

Saat: ..... Anket Yapılan Meydan:

a) Kent Meydanı b) Yakutiye Meydanı c) Kale ve çevresi d)Havuz başı Meydanı

Örnekleme yalnız mı, yanında kimse var mı?.....

Kullanıcı profili

Cinsiyet:..... Yaş:..... Meslek:..... İş Yeri Nerede:.....

Evi Nerede: ..... Kaç Yıldır Erzurum'da yaşıyor?.....

1. Bu meydana genelde hangi amaçla gelirsiniz? (birden fazla seçebilir)

A	Oturmak/dinlenmek	F	Yemek/içmek
B	İnsanları seyretmek	G	Arkadaşlarla buluşmak
C	Sohbet etmek	H	Müze/tarihi yapıları gezmek
D	Geçip gitmek	I	İbadet etmek
E	Çocukları oynatmak	J	Konser, kutlama vb. etkinliklere katılmak
K	Eve/okula/dershaneye yakın	L	Diğer :

2. Bu meydana ne sıklıkla gelirsiniz?

A	Ayda 1 kez	D	haftada iki-üç kez
B	2-3 haftada bir	E	her gün
C	haftada bir	F	Diğer .....

1. Bu meydana haftanın hangi zamanı gelirsiniz? (birden fazla seçebilir)

A	Hafta içi	B	Hafta sonu
---	-----------	---	------------

2. Bu meydana günün hangi saatinde gelirsiniz?

A	08:00-12:00	C	16:00-20:00
B	12:00-16:00	D	20:00 'den sonra

3. Meydana tek mi geliyorsunuz herhangi biriyle mi? Kimle? .....

4. Meydanda vakit geçiriyor musunuz? A) Evet B) Hayır

5. Meydanda ne kadar vakit geçiriyorsunuz?

A	Yarım saatten az	D	2-3 saat
B	Yarım saat-1 saat	E	3 saatten fazla
C	1-2 saat		

6. Bu meydana genelde hangi ulaşım biçimiyle geliyorsunuz? (birden fazla seçebilir)

A	Yürüyerek	D	Toplu Taşıma
B	Özel Araç	E	Diğer
C	Bisiklet		

7. **Yürüyerek** geldiyseniz meydana hangi yönden girdiniz?.....

a. Yürürken meydana erişiminiz güvenli miydi? A) Evet B) Hayır

b. Meydana rahat erişebildiniz mi? A) Evet B) Hayır

8. **Özel araç veya bisiklet** ile geldiyseniz nereye park ediyorsunuz?.....

a. Otopark sorunu yaşıyor musunuz? A) Evet B) Hayır

b. Otopark alanından meydana hangi yönden girdiniz? .....

c. Otopark alanından meydana rahat erişebiliyor musunuz? A) Evet B) Hayır

d. Park alanından meydana erişiminiz güvenli miydi? A) Evet B) Hayır

9. **Toplu taşıma** ile geldiyseniz meydana hangi yönden girdiniz? .....

a. Duraktan meydana erişiminiz rahat mıydı? A) Evet B) Hayır

b. Duraktan meydana erişiminiz güvenli miydi? A) Evet B) Hayır

10. Meydandayken ne/neler yaparsınız, nasıl vakit geçirirsiniz?

A	Banklarda oturmak	E	Fotoğraf çekmek/çekilmek
B	Çimlerde uzanmak/basamaklarda oturmak	F	Bir şeyler yiyip içmek
C	Bisiklete binmek	G	Sigara içmek- boş boş ayakta durmak

D	Paten yapmak	H	Diğer insanlarla sohbet etmek
I	Diğer .....		

11. Meydanda yukarıda sayılan etkinlikleri özgürce yapabiliyor musunuz? A) Evet B) Hayır  
a. Hayırsa neden? .....
12. Meydandaki bankları kullanıyor musunuz? A) Evet B) Hayır  
a. Ortalama ne kadar oturuyorsunuz?

A	1 saatten fazla	D	15 dakika
B	1 saat	E	5 dakika
C	30 dakika	F	5 dakikadan az

13. Banklarda otururken diğer insanlar ile iletişim kuruyor musunuz? A) Evet B) Hayır  
a. Kimler ile? (tanıdık/tanımadık) .....
- b. Meydandaki diğer insanlar ile iletişiminiz nasıl gerçekleşiyor?

A	Selamlaşmak/ El sıkışmak	C	Yiyecek İkramında bulunmak
B	Sohbet etmek	D	Diğer

14. Akşamları meydanı kullanıyor musunuz? A) Evet B) Hayır  
a. Akşamları aydınlatma elemanlarını yeterli buluyor musunuz? A) Evet B) Hayır  
b. Akşamları meydanı güvenli buluyor musunuz? A) Evet B) Hayır  
Hayırsa sebebi nedir? .....
15. Meydanı kullanım sıklığınız mevsimsel olarak değişiyor mu? A) Evet B) Hayır  
a. Hangi mevsimlerde daha çok kullanıyorsunuz? .....
16. Kış aylarında meydan ve yakın çevresinde herhangi bir yeri kullanabiliyor musunuz? A) Evet B) Hayır  
a. Evetse, neresi? .....
17. Meydanda kış mevsiminde karla ilgili buz pateni, kartopu savaşı vb. etkinlikler yapıyor musunuz? A) Evet B) Hayır
18. Meydana kar yağarken fotoğraf çekmek/çekilmek için geliyor musunuz? A) Evet B) Hayır
19. Meydandaki tarihi yapıların içini gezdiniz mi? A) Evet B) Hayır
20. Bu meydanda en sevdiğiniz/olumlu bulduğunuz şey nedir? .....
21. Bu meydanda en sevmediğiniz/olumsuz bulduğunuz şey nedir? .....
22. Bu meydanda manzarasını beğendiğiniz (izlemekten hoşlandığınız) bir yer var mı?  
A) Evet B) Hayır  
a. Varsa, neresi?.....
23. Bu meydanda kendinizi rahat (evinizde gibi) hissediyor musunuz? A) Evet B) Hayır  
a. Hayırsa, neden? .....
24. Şu an neden diğer meydanları değil de bu meydanı tercih ettiniz? (örneğin; yol üstünde, gölge, sıcak, manzara, çocuk oyun alanı var vb.).....
25. Bu meydanın diğer meydanlara göre sizin için bir önemi veya farkı var mı? A) Evet B) Hayır  
a. Varsa, nedir?.....
26. Bu meydanı kaç yıldır kullanıyorsunuz? .....
27. Bu meydana dair ilk anılarınız kaç yılına/kaç yaşınıza ait? .....

#### EK-4. Cadde Yaya Sayım Sonuçları

**Tablo 11.** 17 Mayıs Salı Cadde Yaya Sayım Sonuçları Tablosu

17 MAYIS SALI CADDELER	5 DK			60 DK		
	SABAH	ÖĞLE	AKŞAM	SABAH	ÖĞLE	AKŞAM
Terminal Caddesi	72	146	188	864	1752	2256
Erzurum- Erzincan Yolu	51	46	61	612	552	732
Üniversite Caddesi	44	121	198	528	1452	2376
Fatih Sultan Mehmet Bulvarı	21	19	3	252	228	36
Cemal Gürsel Caddesi	40	110	80	480	1320	960
Orgeneral Selahattin Demircioğlu Caddesi	15	25	25	180	300	300
Merkez Yönetim Caddesi	63	115	13	756	1380	156
Hastaneler Caddesi	97	139	165	1164	1668	1980
Yenişehir Caddesi	47	89	41	564	1068	492
Cemal Gürsel Caddesi (Batı Yönü)	113	23	111	1356	276	1332
Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)	58	156	256	696	1872	3072
Saray Bosna Caddesi	76	134	198	912	1608	2376
Çaykara Caddesi	48	87	176	576	1044	2112
Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)	87	218	321	1044	2616	3852
Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)	119	332	430	1428	3984	5160
Ali Ravi Caddesi	47	98	247	564	1176	2964
Menderes Caddesi	23	83	179	276	996	2148
Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)	65	196	270	780	2352	3240
Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)	72	156	197	864	1872	2364
Yeni Kapı Caddesi	35	23	37	420	276	444
Kars Kapı Caddesi	14	22	39	168	264	468
Taş Mağazaları Caddesi	25	99	85	300	1188	1020
Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)	51	97	181	612	1164	2172

**Tablo 12.** 21 Mayıs Cumartesi Cadde Yaya Sayım Sonuçları Tablosu

21 MAYIS CUMARTESİ	5 DK			60 DK		
	SABAH	ÖĞLE	AKŞAM	SABAH	ÖĞLE	AKŞAM
Terminal Caddesi	27	81	182	324	972	2184
Erzurum- Erzincan Yolu	20	20	44	240	240	528
Üniversite Caddesi	32	114	241	384	1368	2892
Fatih Sultan Mehmet Bulvarı	29	40	42	348	480	504
Cemal Gürsel Caddesi	25	89	134	300	1068	1608
Orgeneral Selahattin Demircioğlu Caddesi	9	30	56	108	360	672
Merkez Yönetim Caddesi	2	13	7	24	156	84
Hastaneler Caddesi	57	106	289	684	1272	3468
Yenişehir Caddesi	38	85	74	456	1020	888
Cemal Gürsel Caddesi (Batı Yönü)	32	67	174	384	804	2088
Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)	105	210	308	1260	2520	3696
Saray Bosna Caddesi	39	146	130	468	1752	1560
Çaykara Caddesi	34	108	133	408	1296	1596
Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)	74	210	375	888	2520	4500
Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)	80	213	499	960	2556	5988
Ali Ravi Caddesi	28	41	86	336	492	1032
Menderes Caddesi	42	75	115	504	900	1380
Cumhuriyet Caddesi (Doğu Yönü)	25	132	214	300	1584	2568
Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)	45	118	271	540	1416	3252
Yeni Kapı Caddesi	7	37	40	84	444	480
Kars Kapı Caddesi	16	27	36	192	324	432
Taş Mağazaları Caddesi	18	64	99	216	768	1188
Cumhuriyet Caddesi (Batı Yönü)	23	115	178	276	1380	2136

**EK-5. Meydan Kullanıcı Sayım Sonuçları****Tablo 13.** 17 Mayıs Salı Meydan Yaya Sayım Sonuçları Tablosu (Anlık Meydanda Bulunan Kullanıcı Sayısı)

MEYDANLAR / SAATLER	KALE MEYDANI	YAKUTIYE MEYDANI	HAVUZBAŞI MEYDANI	KENT MEYDANI
08:00	5	42	12	3
10:00	28	127	17	3
12:00	73	350	53	3
14:00	182	489	83	28
16:00	217	556	60	40
18:00	88	283	34	61

**Tablo 14.** 21 Mayıs Cumartesi Meydan Yaya Sayım Sonuçları Tablosu (Anlık Meydanda Bulunan Kullanıcı Sayısı)

MEYDANLAR / SAATLER	KALE MEYDANI	YAKUTİYE MEYDANI	HAVUZBAŞI MEYDANI	KENT MEYDANI
08:00	6	23	1	4
10:00	28	123	16	16
12:00	97	311	34	20
14:00	502	675	73	49
16:00	594	1023	86	31
18:00	437	670	69	22

## EK-6. Etik Kurul Onayı



**T.C.**  
**ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ**  
**Fen ve Mühendislik Bilimleri Etik Kurul Başkanlığı**

Sayı : E-60665420-000-2200188825

### ETİK KURUL ONAY BELGESİ

<b>KARAR BİLGİLERİ</b>	<b>Oturum</b> Sayısı : 8 Karar No 20	<b>Toplantı Tarihi:</b> 24.06.2022
	<p>Aşağıda bilgileri verilen proje ile ilgili çalışmanın, etik ilkeler açısından değerlendirilmesi isteği ile ilgili husus görüşüldü.</p> <p>Yapılan görüşmelerden sonra; söz konusu projeye alakalı yapılacak çalışma için, araştırmanın gerekçe, amaç, yaklaşım ve yöntemleri dikkate alınarak konuyla ilgili çalışmanın gerçekleştirilmesinde <b><u>bilim etiği yönünden sakınca bulunmadığına</u></b>, Etik Kurulu mevcut oy birliği ile karar vermiştir.</p>	
<b>PROJE - TEZ BİLGİLERİ</b>	<b>Proje- Tez Danışmanı : Dr.Öğr.Üyesi Defne DURSUN</b>	
	<b>Proje- Tez Yürütücüsü : Yüksek Lisans Öğrencisi Yeliz Duygu ERÇEK</b>	
<b>Proje -Tez Konusu: "KENTSEL TASARIMIN YAYA TERCİHLERİNE MEVSİMSSEL ETKİSİ: ERZURUM KENT MERKEZİ"</b>		
<b>FEN VE MÜHENDİSLİK BİLİMLERİ ETİK KURULU</b>		
<b>Unvanı/Adı Soyadı</b>	<b>Görevi</b>	<b>İmza</b>
<i>Prof.Dr. Cavit KAZAZ</i>	<i>Etik Kurul Başkanı</i>	<i>(e-imza)</i>
<i>Prof.Dr. Güleray AĞAR</i>	<i>Etik Kurul Başkan Yrd.</i>	<i>(e-imza)</i>
<i>Prof.Dr. Remzi ŞAHİN</i>	<i>Etik Kurul Üyesi</i>	<i>(e-imza)</i>
<i>Prof.Dr. Şakir AYDOĞAN</i>	<i>Etik Kurul Üyesi</i>	<i>(e-imza)</i>
<i>Prof.Dr. Önder ÇALMAŞUR</i>	<i>Etik Kurul Üyesi</i>	<i>(e-imza)</i>
<i>Prof.Dr. Recep SADELER</i>	<i>Etik Kurul Üyesi</i>	<i>(e-imza)</i>
<i>Prof.Dr. Süleyman TOY</i>	<i>Etik Kurul Üyesi</i>	<i>(e-imza)</i>

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Belge Doğrulama Kodu: E72235E4951 Belge Doğrulama Adresi: <https://www.turkiye.gov.tr/ataturk-universitesi-ebys>



## ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
<b>Adı Soyadı:</b>	Yeliz Duygu Erçek
<b>Doğum tarihi:</b>	
<b>Doğum Yeri:</b>	
<b>Uyruğu:</b>	
<b>Adres:</b>	
<b>Tel:</b>	
<b>E-mail:</b>	
Eğitim	
<b>Lisans:</b>	Atatürk Üniversitesi Mimarlık ve Tasarım Fakültesi
<b>Yüksek lisans:</b>	Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Yabancı Dil Bilgisi	
<b>İngilizce:</b>	İyi
Üye Olunan Mesleki Kuruluşlar	
Tezden Üretilmiş Yayınlar	