



T.C.

**BARTIN ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE**  
**BİR ARAŞTIRMA**

**HAZIRLAYAN**  
**BAYRAM KAYA**

**DANIŞMAN**  
**DOÇ. DR. BÜLENT CENGİZ**

**BARTIN-2018**





**T.C.**  
**BARTIN ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI**

**BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE**  
**BİR ARAŞTIRMA**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN**  
**BAYRAM KAYA**

**JÜRİ ÜYELERİ**

Danışman : Doç. Dr. Bülent CENGİZ - Bartın Üniversitesi  
Üye : Prof. Dr. H. Selma ÇELİKİYAY - Bartın Üniversitesi  
Üye : Prof. Dr. Mükerrrem ARSLAN - Ankara Üniversitesi

**BARTIN-2018**

## KABUL VE ONAY

Bayram KAYA tarafından hazırlanan “BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA” başlıklı bu çalışma, 01.06.2018 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. Bülent CENGİZ (Danışman) .....

Üye : Prof. Dr. H. Selma ÇELİKAY .....

Üye : Prof. Dr. Mükerrerem ARSLAN .....

Bu tezin kabulü Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun ...../...../20... tarih ve 20...../.....-..... sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. H. Selma ÇELİKAY  
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

## **BEYANNAME**

Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre Doç. Dr. Bülent CENGİZ danışmanlığında hazırlamış olduğum “BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA” başlıklı yüksek lisans tezimin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

01.06.2018

Bayram KAYA

## ÖNSÖZ

“Bartın Kenti Örneğinde Cadde Peyzajı Tasarımı Üzerinde Bir Araştırma” başlıklı yüksek lisans tez çalışmanın hazırlanmasında, her aşamasında desteğini esirgemeyen, tecrübe ve bilgi birikimi ile yol gösterici olan değerli danışman hocam Sayın Doç. Dr. Bülent CENGİZ’e teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunarım.

Tez sürecimde bilgi ve önerileriyle bana yardımcı olan hocam Sayın Doç. Dr. Canan CENGİZ’e teşekkürlerimi sunarım. Tezimde beni yönlendiren değerli tez jüri hocalarım Sayın Prof. Dr. Selma ÇELİKAY’a ve Sayın Prof. Dr. Mükerrrem ARSLAN’a katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Tezimin her aşamasında bana yardımcı ve destek olan Arş. Gör. Pelin KEÇECİOĞLU DAĞLI’ya ve sevgili arkadaşlarım Oğuz Erdi YAKAN’a, Durmuşali TEKAMAR’a, Ömer Alper ZOR’a ve Kübra ÖZTÜRK’e teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Desteklerini ve yardımlarını hiçbir zaman benden esirgemeyen canım annem, sevgili babam ve kıymetli kardeşlerime gösterdikleri yakın ilgi için sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Bu tez çalışması 2018-FEN-CY-010 kodlu “Bartın Kenti Örneğinde Cadde Peyzajı Tasarım Rehberi” başlıklı Bilimsel Araştırma Projesi tarafından desteklenmiş olup, üniversitemize teşekkürlerimi sunarım.

Bayram KAYA

## **ÖZET**

**Yüksek Lisans Tezi**

### **BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA**

**Bayram KAYA**

**Bartın Üniversitesi**

**Fen Bilimleri Enstitüsü**

**Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı**

**Tez Danışmanı: Doç. Dr. Bülent CENGİZ**

**Bartın-2018, sayfa: 122**

Tezin ana konusu olarak seçilen Bartın Çayı kıyısındaki yaklaşık 1400 m uzunluğundaki Kanlırmak Caddesi halkın akarsu kıyısına erişebildiği önemli kamusal yeşil alanları ve geleneksel kent dokusu izlerini taşıyan geleneksel Bartın evlerinin bulunduğu özellikli bir caddedir. Bu evler geleneksel mimarilerinin yansira bahçeleri ile de önem taşımaktadır. Aynı zamanda Bartın Çayı ile Kanlırmak Caddesi arasında bulunan yeşil alan I. Derece Doğal Sit alanı statüsündedir. Bu tez çalışmasında, (i) Kanlırmak Caddesi'ne yönelik doğal ve kültürel peyzaj özelliklerinin saptanması, (ii) alana ilişkin mekânsal analizler, (iii) kentsel tasarım kalite kriterlerinin değerlendirilmesine yönelik uzman görüşü değerlendirmesi, (iv) zonlama ve zonlara ilişkin Kanlırmak cadde peyzajı tasarım önerisine yönelik sorun, olanak ve öneriler, (v) “Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım Önerisi” geliştirilmiştir. Sonuçta, Kanlırmak Caddesi'nin yaya ve trafik güvenliği esaslı planlanması ve tasarımı cadde peyzajının geleneksel gelişimi üzerinde etkili olduğu vurgulanmıştır. Kentsel yaşam kalitesini artırmak amacıyla, cadde peyzajının işlevsel, estetik, ekolojik ve ekonomik yönden iyileştirilmesine yönelik Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım Projesi geliştirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Cadde peyzajı; geleneksel kent dokusu; mekânsal analiz; kentsel peyzaj; kentsel mekan analizi, yürünebilirlik; akarsu kenti; kentsel tasarım.

**Bilim Kodu:** 502.13.01



## **ABSTRACT**

**M. Sc. Thesis**

### **A RESEARCH ON THE STREETScape DESIGN IN BARTIN CITY**

**Bayram KAYA**

**Bartın University**

**Graduate School of Natural and Applied Sciences**

**Department of Landscape Architecture**

**Thesis Advisor: Assoc. Prof. Bülent CENGİZ**

**Bartın-2018, pp: 122**

Kanlırmak Street selected as the main subject of the thesis stretches for about 1400 m along the Bartın River where the public may access the river side and it is a street with important public green areas as well as traditional Bartın houses that carry the traditional urban texture. These houses are also important with their traditional architecture and gardens. The green area between the Bartın River and the Kanlırmak Street is 1<sup>st</sup> Degree Natural Protection Site status. In this thesis, (i) determination of natural and cultural landscape characteristics of Kanlırmak Street, (ii) spatial analysis of the area, (iii) expert opinion assessment for evaluation of urban design quality criteria, (iv) the problems, opportunities and suggestions for the design proposal of Kanlırmak Street landscape related to zoning and zones (v) “Kanlırmak Street Landscape Design Proposal” were developed. As a result, it is emphasized that the planning and design of Kanlırmak Street based on pedestrian and traffic safety is effective on the traditional development of street landscape. In order to improve the quality of urban life, Kanlırmak Street Landscape Design Project has been developed to enhance the functional, aesthetic, ecological and economic aspects of street landscape.

**Keywords:** Streetscape; traditional urban texture; spatial analysis; urban landscape; urban spatial analysis; walkability; river city; urban design.

**Bilim Kodu:** 502.13.01

# İÇİNDEKİLER

	<b><u>Sayfa</u></b>
KABUL VE ONAY .....	ii
BEYANNAME.....	iii
ÖNSÖZ .....	iv
ÖZET .....	v
ABSTRACT .....	vii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xiii
TABLolar DİZİNİ.....	xvii
KISALTMALAR DİZİNİ .....	xviii
BÖLÜM 1 GİRİŞ .....	1
1.1 Araştırmanın Amacı ve Kapsamı.....	2
1.2 Literatür Özeti.....	4
1.2.1 Alana İlişkin Literatür Özeti .....	4
1.2.2 Konuya İlişkin Literatür Özeti .....	6
1.2.3 Yönteme İlişkin Literatür Özeti .....	9
BÖLÜM 2 KURAMSAL TEMELLER .....	12
2.1 Cadde Peyzajı (Streetscape) Tanımı, Önemi, İşlevi ve Tasarım İlkeleri.....	12
2.1.1 Cadde Peyzajı.....	12
2.1.2 Sürdürülebilir Cadde Peyzajı Tasarım Hedefleri .....	14
2.1.3 Sürdürülebilir Cadde Peyzajı İlkeleri.....	15
2.1.3.1 Kentsel Tasarım İlkeleri .....	15
2.1.3.2 Sosyal İlkeler .....	16
2.1.3.3 Çevresel İlkeler.....	16
2.2 Yaya Yollarının Tanımı ve Sınıflandırılması .....	17
2.2.1 Tamamen Yayalaştırılmış Yaya Yolları (Full Mall) .....	18
2.2.2 Sadece Transit Geçişlere İzin Verilen Yaya Yolları (Transit Mall).....	19
2.2.3 Sınırlı Taşıt Trafığı İzni İle Yaya Kullanımının Güçlendirildiği Yaya Yolları (Semi Mall).....	20
2.3 Kent İmgesi ve Bileşenleri.....	21
2.4. Ulusal ve Uluslararası Cadde Peyzajı Örnekleri.....	24

2.4.1 Ulusal Cadde Peyzajı Örnekleri .....	24
2.4.2 Uluslararası Cadde Peyzajı Örnekleri .....	26
<b>BÖLÜM 3 MATERYAL VE YÖNTEM .....</b>	<b>27</b>
3.1 Materyal .....	27
3.2 Yöntem.....	29
3.2.1 Araştırma Alanına Yönelik Doğal ve Kültürel Peyzaj Özelliklerinin Saptanması .....	29
3.2.2 Kanlırmak Caddesi'ne Yönelik Mekânsal Analizler .....	29
3.2.3 Kentsel Tasarım Kalite Kriterleri Doğrultusunda Uzman Görüşü Değerlendirilmesi.....	29
3.2.4 Zonlama ve Zonlara İlişkin Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım Önerisine Yönelik Sorun Olanak ve Öneriler.....	37
3.2.5 Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım Önerisi.....	37
<b>BÖLÜM 4 ARAŞTIRMA BULGULARI .....</b>	<b>39</b>
4.1 Araştırma Alanının Peyzaj Özellikleri.....	39
4.1.1 Araştırma Alanının Doğal Peyzaj Özellikleri .....	39
4.1.1.1 Topografya .....	39
4.1.1.2 Jeoloji .....	39
4.1.1.3 Hidroloji .....	40
4.1.1.4 İklim .....	42
4.1.1.5 Doğal Bitki Örtüsü .....	43
4.1.2 Araştırma Alanının Kültürel Peyzaj Özellikleri.....	43
4.1.2.1 Bartın Kentinin Tarihi Gelişim Süreci .....	43
4.1.2.2 Sosyo-Ekonomik Yapı .....	44
4.1.2.3 Kentsel Yerleşim Özellikleri .....	45
4.2 Kanlırmak Caddesi'ne İlişkin Mekânsal Analizler.....	47
4.2.1 Bağlantılılık Analizi .....	48
4.2.2 Cephe Analizi.....	50
4.2.3 Doluluk-Boşluk Analizi .....	53
4.2.4 İmaj Analizi.....	54

4.2.5 Su İlişkisi Analizi.....	58
4.2.6 Yeşil Alan Analizi.....	59
4.2.7 Kat Yüksekliği Analizi.....	61
4.2.8 Zemin Kat Kullanım Durumu Analizi .....	64
4.2.9 Yapı Durumu Analizi.....	66
4.2.10 Yapı Tipi Analizi.....	68
4.2.11 Tescilli Yapı Analizi .....	70
4.3 Kentsel Tasarım Kalite Kriterleri Doğrultusunda Uzman Görüşü Değerlendirmesi	76

## BÖLÜM 5 ZONLAMA VE ZONLARA İLİŞKİN KANLIIRMAK CADDE PEYZAJI TASARIM ÖNERİSİNE YÖNELİK SORUN OLANAK VE ÖNERİLER ..... 84

5.1 Geleneksel Yerleşim Zonu.....	86
5.1.1 Yürünebilirlik-Erişilebilirliğe Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler .....	87
5.1.2 Geleneksel Dokunun Korunması, Yaşatılması ve Yeniden Canlandırılmasına Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler.....	88
5.1.3 Bartın Çayı ile Kanlırmak Caddesi'nin Etkileşimine Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler .....	89
5.2 Yeni Yerleşim ve Ticaret Zonu .....	89
5.2.1 Avlu, Meydan, Kavşak ve Parkların Yeterliliğine Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler .....	90
5.2.2 Kanlırmak Caddesi'ndeki Peyzaj Elemanlarının Sayısının ve Niteliğinin Yeterliliğine Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler .....	91
5.2.3 Kanlırmak Caddesi'ndeki Yapıların Dağılımına Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler .....	92
5.3 Ticari ve Endüstri Zonu .....	93
5.3.1 Kanlırmak Caddesi'ndeki Gürültüsü Kirliliğine Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler .....	93
5.3.2 Yaya ve Taşıt Trafik Durumuna Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler .....	94
5.4 Akarsu Koridoru Zonu.....	95
5.4.1 Doğal Sit Alanını Korumaya Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler.....	95
5.4.2 Su Kirliliğine Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler.....	96
5.4.3 Sel ve Taşkın Olaylarına Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler .....	97

BÖLÜM 6 KANLIIRMAK CADDE PEYZAJI TASARIM ÖNERİSİNE YÖNELİK DEĞERLENDİRMELER .....	99
6.1 Kanlırmak Caddesi'ne Yönelik Cadde Peyzajı Tasarım İlkeleri.....	99
6.2 Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım Önerisi .....	100
BÖLÜM 7 SONUÇ VE ÖNERİLER .....	113
KAYNAKLAR.....	115
BİBLİYOGRAFYA .....	115
ÖZGEÇMİŞ.....	122

## ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil No	Sayfa No:
2.1: Cadde peyzajı katmanları .....	13
2.2: Cadde peyzajındaki bileşenler .....	14
2.3: Cadde peyzajı tasarımı plan ve kesiti .....	15
2.4: Tamamen yayalaştırılmış yaya yolları planı .....	18
2.5: Rundle Caddesi, Avusturalya .....	18
2.6: Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolları .....	19
2.7: Portland transit geçiş örneği, ABD. ....	19
2.8: Sınırlı taşıt trafiği izni ile yaya kullanımının güçlendirildiği yollar .....	20
2.9: Georgia Caddesi, ABD.....	20
2.10: Kent imgesi ve bileşenleri .....	21
2.11: Yollar, a) Aviles Caddesi, ABD, b) Patary Caddesi, Brezilya .....	21
2.12: Kamusal alan sınırını oluşturan yapı bina cepheleri, a) İskoçya , b) İngiltere .....	22
2.13: Bölgeler, a) Konut bölgesi, Malezya , b) Tarihi bölge, Slovakya .....	23
2.14: Odak ve düğüm noktaları, a)Taksim Meydanı, b) Haydarpaşa Garı, .....	23
2.15: İşaret öğeleri, a) Eyfel Kulesi, b) Hz. İsa Heykeli, .....	24
3.1: Kanlırmak Caddesi'nin konumu. ....	28
3.2: Kanlırmak Caddesi'nden "İmgelenebilirlik" kriterine göre seçilen fotoğraflar. ....	32
3.3: Kanlırmak Caddesi'nden "Çevreleme" kriterine göre seçilen fotoğraflar.....	33
3.4: Kanlırmak Caddesi'nden "İnsan Ölçeği" kriterine göre seçilen fotoğraflar. ....	34
3.5: Kanlırmak Caddesi'nden "Şeffaflık/geçirgenlik" kriterine göre seçilen fotoğraflar. .	35
3.6: Kanlırmak Caddesi'nden "Karmaşık" kriterine göre seçilen fotoğraflar.....	36
3.7: Yöntem Akış Şeması.....	38
4.1: Bartın Çayı taşkın sınırları .....	40
4.2: Bartın Çayı 1998 yılında yaşanan sel su seviyesi izi. ....	41
4.3: Bartın Çayı ve sel sonrası su seviyesi izi. ....	41
4.4: Bartın Çayı sel ve taşkın olayı, (a) Bartın Çayı su seviyesi, b) Yürüyüş yolu. ....	42
4.5: Bartın kenti 1964 -2017 yılları arası yağış ve sıcaklık değerleri.....	42
4.6: Okulak Mahallesi nüfus dağılımı. ....	44
4.7: Orta Mahalle nüfus dağılımı. ....	44
4.8: Tuna Mahallesi nüfus dağılımı.....	45

## ŞEKİLLER DİZİNİ (devam ediyor)

Şekil No	Sayfa No:
4.9: Koruma statüsündeki alanlar .....	46
4.10: Geleneksel Bartın evleri cephe ve planı .....	47
4.11: Kanlırmak Caddesi ile bağlantısı bulunan sokaklar.....	48
4.12: Kanlırmak Caddesi ve Yeni Sokak bağlantısı.....	49
4.13: Kanlırmak Caddesi ve Şişman Sokak bağlantısı.....	49
4.14: Bağlantılık analizi. ....	50
4.15: Çalışma alanında yer alan tescilli yapı örnekleri. ....	51
4.16: Çalışma alanında yer alan betonarme yapı örnekleri. ....	51
4.17: Kanlırmak Caddesi'nden cephe örnekleri.....	52
4.18: Sivil mimari yapı cephesi örneğinde doluluk-boşluk durumu. ....	53
4.19: Çalışma alanında doluluk-boşluk durumu. ....	53
4.20: Doluluk-boşluk analizi. ....	54
4.21: Yollar, a) Kanlırmak Caddesi, b) Irmak Sokak.....	55
4.22: Sınırlar, a) Bartın Çayı sınırı, b) Kamu alanı sınırını oluşturan bina cepheleri. ....	55
4.23: Bölgeler, a) Trafiğin yoğun olduğu bölge, b) Bartın evlerinin bulunduğu bölge. ....	56
4.24: Odak ve düğüm noktaları, a) Çevreyolu Kavşağı, b) Ulus Durağı. ....	56
4.25: İşaret ögesi, Orduyeri Köprüsü. ....	56
4.26: İmaj Analizi.....	57
4.27: Kanlırmak Caddesi'nden Bartın Çayı'na erişim. ....	58
4.28: Bartın Çayı kıyısında yürüyüş yolu.....	58
4.29: Su ilişkisi analizi. ....	59
4.30: Geleneksel Bartın ev bahçesi örneği. ....	60
4.31: Doğal sit alanından bir görünüm. ....	60
4.32: Yeşil alan analizi. ....	61
4.33: Beş katlı yapı örneği.....	62
4.34: Üç katlı yapı örneği. ....	62
4.35: İki katlı yapı (sivil mimari) örneği. ....	62
4.36: Kat yüksekliği analizi.....	63
4.37: Zemin kat ticari kullanım durumu örneği. ....	64
4.38: Zemin kat konut kullanım durumu örneği.....	64



## ŞEKİLLER DİZİNİ (devam ediyor)

Şekil No	Sayfa No:
4.39: Zemin kat kullanım durumu analizi. ....	65
4.40: “İyi” durumdaki yapı örneği. ....	66
4.41: “Orta” durumdaki yapı örneği. ....	66
4.42: “Kötü” durumdaki yapı örneği. ....	66
4.43: Yapı durumu analizi. ....	67
4.44: Betonarme yapı örneği. ....	68
4.45: Ahşap yapı örneği. ....	68
4.46: Yapı tipi analizi. ....	69
4.47: Yıkılmış tescilli yapı örneği. ....	70
4.48: Geleneksel dokuya aykırı yapı örneği. ....	70
4.49: Tescilli yapı analizi. ....	71
4.50: Kanlırmak Caddesi’nde bulunan geleneksel Bartın evleri ve bahçeleri. ....	73
4.51: Kanlırmak Caddesi’nde bulunan yeni inşa edilen konutlar. ....	75
4.52: Uzmanların Kanlırmak Caddesi kullanma durumu. ....	76
4.53: İmgelenebilirlik kriterine ilişkin sonuçlar. ....	77
4.54: Çevreleme kriterine ilişkin sonuçlar. ....	78
4.55: İnsan ölçeği kriterine ilişkin sonuçlar. ....	79
4.56: Şeffaflık/geçirgenlik kriterine ilişkin sonuçlar. ....	80
4.57: Karmaşıklık kriterine ilişkin sonuçlar. ....	81
5.1: Kanlırmak Caddesi’ne ilişkin zonlama. ....	86
5.2: Kanlırmak Caddesi’nin yürünülebilirlik ve erişilebilirlik. ....	87
5.3: Kanlırmak Caddesi’nin geleneksel dokusu. ....	88
5.4: Kanlırmak Caddesi’nin Bartın Çayı ile etkileşim durumu, b) Yürüyüş yolu. ....	89
5.5: Kanlırmak Caddesi yeni yerleşim dışında oluşan alan. ....	91
5.6: Kanlırmak Caddesi’nin peyzaj elemanları durumu a) Çöp kutuları, b) Banklar. ....	92
5.7: Kanlırmak Caddesi’nin peyzaj elemanları durumu. ....	93
5.8: Kanlırmak Caddesi’nin gürültü seviyesi a) Ulus Durağı, b) Kanlırmak Caddesi. ....	94
5.9: Kanlırmak Caddesi’nin yaya ve taşıt trafik durumu. ....	95
5.10: Bartın Çayı kıyısı doğal sit alana ilişkin örnekler. ....	96
5.11: Bartın Çayı su kirliliği durumu. ....	97

## ŞEKİLLER DİZİNİ (devam ediyor)

Şekil No	Sayfa No:
5.12: Bartın Çayı sel ve taşkın olayı.....	98
6.1: Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım Önerisi.....	100
6.2: I Nolu Büyütme Alanına Ait Plan, AA' Kesit ve Görünüş Paftası.....	101
6.3: I Nolu Büyütme Alanına Ait 3D simülasyon.....	102
6.4: II Nolu Büyütme Alanına Ait Plan, BB' Kesit ve Görünüş Paftası. ....	103
6.5: II Nolu Büyütme Alanına Ait 3D simülasyon.....	104
6.6: III Nolu Büyütme Alanına Ait Plan, CC' Kesit ve Görünüş Paftası.....	105
6.7: III Nolu Büyütme Alanına Ait 3D simülasyon. ....	106
6.8: IV Nolu Büyütme Alanına Ait Plan, DD' Kesit ve Görünüş Paftası. ....	107
6.9: IV Nolu Büyütme Alanına Ait 3D simülasyon. ....	108
6.10: V Nolu Büyütme Alanına Ait Plan, EE' Kesit ve Görünüş Paftası. ....	109
6.11: V Nolu Büyütme Alanına Ait 3D simülasyon. ....	110
6.12: Ulus Durağı Meydan Tasarımı.....	112

## TABLULAR DİZİNİ

<b>Tablo</b>	<b>Sayfa</b>
<b>No</b>	<b>No</b>
<b>2.1:</b> Ulusal cadde peyzajı örnekleri .....	25
<b>2.2:</b> Uluslararası cadde peyzajı örnekleri .....	26
<b>4.1:</b> Kanlırmak Caddesi bulunan geleneksel Bartın evlerinin bahçesindeki bitki türleri...	74
<b>4.2:</b> Uzmanların demografik yapısı .....	76
<b>4.3:</b> Kentsel Tasarım Kalite Kriterleri doğrultusunda uzman değerlendirilmesi sonuçları.	82
<b>4.4:</b> Kanlırmak Caddesi kimlik kartı .....	83

## **KISALTMALAR**

CBS	:	Coğrafi Bilgi Sistemleri
GZFT	:	Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar, Tehditler,
SWOT	:	Strength, Weaknesses, Opportunities, Threats
TUİK	:	Türkiye İstatistik Kurumu

# BÖLÜM 1

## GİRİŞ

Günlük hayatımızda farkında olmadan birer kimlik yüklediğimiz caddelerimizden en yoğun olanı kuskusuz tüm ihtiyaçlarımıza cevap aradığımız; merkezi, ulaşımı kolay ve en çok kullandığımız, sosyal, kültürel ve ekonomik ilişkilerin en canlı olduğu caddelerimiz olmaktadır. Kentsel mekânları birbirine bağlayan caddeler dolaşım, çalışma, rekreasyon, eğlence vb. günlük eylemlerin olduğu mekânlar olarak da hizmet vermektedirler. Cadde ve sokakların en temel kullanıcısı yayalar olmasına rağmen, hep ikinci planda düşünülmüştür (Demir, 2008). Oysa günümüzde kentsel kamusal mekanlarda yürünebilir odaklı/yaya dostu kentsel tasarımlar uygulanmaktadır. Bu bağlantı kentsel tasarım kalite kriterlerine ve cadde peyzajı tasarımına çağdaş kamusal mekanlar bağlamında önem kazandırmıştır

Günümüzde hızlı kentleşme ve otomobil kullanımının artması ile birlikte kentlerimizde ulaşım neredeyse tamamen araçlara yönelik düzenlenmeye bağlamakta ve ulaşımında ana unsurun yayalar olduğu unutulmamalıdır. Oysa ki yaya hareketleri ulaşım sistemlerinin tasarım ve işletmesinde en önemli faktörlerden biri olmaktadır. Günümüzde taşıt trafiği merkezli ulaşım sistemlerinin sonuçları yaya mekânlarının kullanımını; konfor, güvenlik ve estetik gibi özellikler bakımından olumsuz etkilemektedir. Bu olumsuz etkilerden en önemlileri de hava ve gürültü kirliliği olmaktadır (Cengiz ve Keçecioğlu, 2017).

Motorlu taşıtlardan kaynaklı hava kirliliği yayaları etkilediği gibi küresel ısınmayı da tetiklediği bilinmektedir. Egzoz gazı bileşenleri yapı yüzeylerini etkilemekte, yapıların mimari detayları ve sanatsal öğelerinde üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır (Perçin ve Yılmaz, 2001).

Ayrıca, taşıt trafiğinde kullanılan korna ve egzoz sesleri ile ortaya çıkan gürültü çevredeki insanları rahatsız etmektedir. Sokak gürültüsü dikkati dağıtmakta, insanların birbiri ile iletişim kurmalarını zorlaştırmakta ve huzuru kaçırmaktadır. Caddelerde taşıt ve yaya trafiğini birlikte değerlendirildiğinde ise estetik açıdan da görsel kalite olumsuz yönde etkilemektedir (Demir, 2008).

## 1.1 Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Araştırma alanı olarak Kanlırmak Caddesi'nin seçilmesinin nedenleri;

- Bartın kent merkezinde ve Bartın Çayı kıyısında yer alması,
- Geleneksel Bartın evleri ile Bartın Çayı'nın etkileşim halinde olduğu özellikli bir kamusal mekân olması,
- Tarihi özelliğe sahip geleneksel sokak dokusu ile dikkat çekmesi,
- Cadde boyunca farklı türde bitki türlerine sahip olması,
- Akarsu boyunca kamusal yeşil alan koridoruna sahip olması,
- Bartın-Amasra güzergâhında yer alması nedeniyle kolay olması,
- Tersane Caddesi ile Çevreyolu arasında önemli bir ana arter olması,
- Bartın Çayı koridorunun doğal sit alanında olması,
- Kent müzesi olan Kemal Samancıoğlu Müzesi'ne çok yakın olması
- Tarihi Orduyeri Köprüsü'nün bulunması,
- Kanlırmak Caddesi'ne Bartın Çayı aracılığıyla akarsu erişiminin mümkün olması

şeklinde sıralanmaktadır.

Tez çalışması kapsamında araştırma alanına yönelik hedefler;

- Kanlırmak Caddesi'ni cadde peyzajı tasarımı kapsamında yeniden canlandırılması,
- Kanlırmak Caddesi'ne yönelik kentsel tasarım kalite kriterleri kapsamında uzman görüşü değerlendirmesi yapmak,
- Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin mekânsal analizler yapmak,
- Kanlırmak Caddesi'nde bulunan geleneksel Bartın evleri ile Bartın Çayı'nın etkileşimini artırmak ve tarihi dokuyu yeniden canlandırmak,
- Kanlırmak Caddesi'nin işlevsel kullanım özelliklerini değerlendirerek, kentsel yaşam kalitesi standartlara yönelik cadde peyzajı (streetscape) tasarım önerileri/alternatifler ortaya koymaktır.

Bu bağlamda araştırmanın kapsamı ise aşağıdaki şekilde özetlenmiştir.

- **GİRİŞ:** Araştırmanın amacı, kapsamı ve alanın seçilme nedeninden bahsedilmiştir. Yapılan araştırmalar doğrultusunda literatür özeti sunulmuştur.
- **KURAMSAL TEMELLER:** Sürdürülebilir cadde peyzajının hedefleri ve cadde peyzajı tasarım ilkeleri ortaya konulmuştur. Yaya bölgesi, kent imgesi ve bileşenleri kavramlarından bahsedilmiştir. Ulusal ve uluslararası cadde peyzajı tasarım örneklerine yer verilmiştir.
- **MATERYAL VE YÖNTEM:** Öncelikle araştırmada kullanılan materyaller ile yerli ve yabancı literatürlerden yararlanılarak izlenen yöntem açıklanmıştır.
- **ARAŞTIRMA BULGULARI:** Araştırma alanına yönelik doğal ve kültürel peyzaj özelliklerinin saptanması, Kanlırmak Caddesi'ne yönelik mekânsal analizler, kentsel tasarım kalite kriterlerinin değerlendirilmesine yönelik uzman görüşü değerlendirmesi, konularından bahsedilmiştir.
- **ZONLAMA VE ZONLARA İLİŞKİN KANLIIRMAK CADDE PEYZAJI TASARIM ÖNERİSİNE YÖNELİK, SORUN OLANAK VE ÖNERİLER:** Kanlırmak Caddesi'nde farklı karakterde alanlar bulunmakta olup, bu alanlarda zonlama (geleneksel yerleşim zonu, yeni yerleşim ve ticaret zonu, ticari ve endüstri zonu ve akarsu koridoru zonu) yapılmıştır. Her zona sorun, olanak ve öneriler ortaya konmuştur.
- **KANLIIRMAK CADDE PEYZAJI TASARIM ÖNERİSİNE YÖNELİK DEĞERLENDİRMELER:** Kanlırmak Caddesi'ne yönelik cadde peyzajı tasarım önerisi kapsamında cadde peyzajı tasarım ilkeleri, avan proje, Kesit- Görünüş, 3D modellemeler sunulmuştur.
- **SONUÇ VE ÖNERİLER:** Yapılan peyzaj analizleri ve değerlendirmeleri sonucunda alana yönelik öneriler geliştirilmiştir. Bunlar; kentsel tasarım kalite kriterleri doğrultusunda uzman görüşü değerlendirmeleri çerçevesinde geliştirilen öneriler, cadde peyzajı tasarımı kapsamında geliştirilen öneriler, Kanlırmak

Caddesi'ne geleneksel sokak dokusunun korunmasına, kullanımına, gelişimine, yönetimine yönelik öneriler ile dünyadaki cadde peyzajı tasarımları çerçevesinde değerlendirilmesine yönelik öneriler şeklinde sıralanmaktadır.

## **1.2 Literatür Özeti**

Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin yapılan bu tez çalışması kapsamında çalışma alanına, konusuna ve yöntemine ilişkin yerli ve yabancı literatür özeti sunulmuştur.

### **1.2.1 Alana İlişkin Literatür Özeti**

Cengiz (2007) “Bartın Çayı Peyzaj Özelliklerinin Saptanması ve Değerlendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma” başlıklı doktora tezinde, Bartın Çayı'nın Bartın kent merkezinden Karadeniz'e kadar uzanan ve üzerinde su yolu ulaşımının yapıldığı en az akarsudan biri olması itibariyle öneminden bahsedilmiştir. Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) kullanılarak, Bartın Çayı'nın sahip olduğu, doğal ve kültürel özellikleri tanımlamıştır. Bartın Çayı'na ilişkin çevre sorunlarını belirlemiştir. Araştırma alanının peyzaj planlaması (çekirdek, tampon ve kullanım zonları olarak üç aşamada geliştirmiştir. Zonlama sistemi esas alınarak Bartın Çayı alan kullanımı ve peyzaj planlama süreçleri çerçevesinde: çevre sorunlarına yönelik çözüm önerileri, 1/5000 ölçekli alternatif alan kullanım planlaması yapmıştır. Sonuçta Bartın Çayı'nın Bartın içi önemli peyzaj potansiyeli olduğunu, vurgulanmıştır. Çevre sağlığı ve estetiği açısından, akarsu peyzajlarının koruma ve kullanım dengesinin sağlanmasının, geleceğe yönelik yapılacak planlama çalışmaları için önemli olduğunu vurgulamıştır.

Cengiz (2012) “Streetscape Design Proposals for Urban Ecological Greenway Planning in Bartın” başlıklı makalesinde, Bartın Çayı kıyısında kamusal yeşil alanların kentsel ekolojik yeşil yol planlamasının cadde peyzajı tasarım önerileri kapsamında yeniden canlandırılmasına yönelik öneriler geliştirmiştir Bartın geleneksel kent dokusu bütününde peyzaj analizleri yapmıştır. Seçilen alanlara yönelik (GZFT) güçlü, zayıf, fırsat, tehdit analizleri yapmıştır. Sonuçta ise cadde peyzajı tasarım ilkeleri saptanarak, alternatif cadde peyzajı tasarımları geliştirmiştir.



Cengiz ve Keçecioğlu (2017) “Bartın Geleneksel Kent Dokusunda Yaya Konfor Düzeyinin Saptanmasına Yönelik Bir Çalışma” başlıklı makalesinde, Bartın tarihi kent kimliği açısından özel önem taşıyan Bartın Çayı kent içi geçişi boyunca uzanan Kanlırmak Caddesi’ne bağlanan ve geleneksel sokak dokusuna sahip, Kemal Samancıoğlu Sokak ve Turna Sokak araştırma alanı olarak seçilmiştir. Bu iki sokağa yönelik mekânsal analizler yapılarak, yaya konfor düzeylerinin alt seviyede olduğu saptanmıştır. Sonuçta, yaya öncelikli tasarım kriterleri doğrultusunda öneriler geliştirmiştir.

Cengiz (2018) “Amasra Kalesi ve Surlu Yerleşim Dokusunda Kentsel Kültürel ve Arkeolojik Mirasın Sürdürülebilir Gelişimi” başlıklı makalesinde amaç Amasra kentindeki tarihi ve kültürel değerleri ortaya çıkarmak ve korunmasına yönelik planlama kararları almaktır. Araştırma alanına özgü mekânsal analizler yapılarak güncel durum ortaya konulmuştur. Çalışmada kale ve surların tahrip olması, kaçak yapılaşmalar, silueti bozan yapılaşmalar vb. sorunların kentsel kültürel mirasın korunması ve sürdürülebildiğinin sağlanmasını olumsuz yönde etkilediği saptanmıştır. Sonuçta, Amasra Kalesi ve surlu yerleşim alanının kent için önemli bir “landmark” özelliği taşıdığı ve “kentsel kültürel miras alanı” olarak sürdürülebilirliğinin önem taşıdığı vurgulanarak, araştırma alanına yönelik kentsel kültürel mirasın sürdürülebilirliği bağlamında gelişim hedefleri üretilmiştir.

Cengiz (2018) “Analysis of Urban Space within a Traditional Street in Safranbolu” başlıklı makalesinde, Tarihsel olarak önemli alanların korunması, turizmin teşviki, toplu taşıma ve yaya bölgelerinin sağlanması ve açık alan rekreasyon tesisleri oluşturulması ile birlikte yapılmalıdır. Safranbolu, 1994'ten beri birinci derece koruma altındaki bir şehir olarak UNESCO Dünya Mirası Listesi'nde. Bu çalışmada, Safranbolu'daki tarihi şehir merkezinde bulunan Safranbolu Tarihi Çarşı Bölgesi'ndeki yaya bölgesi araştırma alanı olarak seçilmiştir. Kentsel mekan analizini içeren bir saha çalışmasından elde edilen bulgulara göre stratejiler geliştirmiştir. Geleneksel yaya alanlarında peyzaj tasarımı ilkelerini saptamıştır.

Taştan (2014) “Bartın Kenti Geleneksel Konutlarındaki Yapısal Değişimlerin Bahçe Mekânı ve Kullanılan Bitki Materyaline Yansımaları” başlıklı yüksek lisans tezinde, Bartın kent merkezindeki geleneksel konut dokusunun yoğun olduğu beş ayrı bölge seçilerek bu bölgelerde rastgele örnekleme metodu ile seçilen konut bahçeleri için anket yapmıştır. Anketlerin sonuçları değerlendirilerek geleneksel konut bahçelerindeki floristik çeşitliliği

ve bu çeşitliliğin nasıl bir değişim sergilediğini saptamıştır. Sonuçta, konut bahçelerinde tespit edilen floristik çeşitliliğin kentsel peyzajdaki kullanım özelliklerine göre tercihleri ortaya konularak kentsel peyzaj tasarımlarına katkılarını vurgulamıştır.

### **1.2.2 Konuya İlişkin Literatür Özeti**

Arslan (2000) “Yeşil Yol Planlaması: Ankara Örneği” başlıklı araştırmasında, Ankara kenti plansız, plan dışı ve parçacı eğilimleri gibi sorunları teknik, ekolojik, sosyal ve ekonomik kriterler entegre gelişim planı doğrultusunda ele almıştır. Sonuçta, entegre gelişim planlamasının “merkez ve koridorları” kentleşme modeli ve kentleşmenin tek bir merkezde toplanmasının engellenerek, kent çevresinde yeşil bir kuşak oluşturup, kentin büyümesinin kontrol altına alınması ve doğal alanlarla ilişkili yeşil yol sisteminin oluşturulmasını hedeflemiştir.

Aytaş (2015) “Düzce Kent Merkezindeki Yaya Alanlarının Görsel Peyzaj Kalitesinin Belirlenmesi” başlıklı makalesinde, Düzce kent merkezinde yaya bölgelerinin görsel peyzaj kalitesini belirtmek amacıyla uzman değerlendirmesi yapmıştır. Analiz sonuçlarına göre; doğallığın, algı ve beğeni faktörlerine en çok etki eden peyzaj özelliği olduğunu ve Düzce kent merkezindeki yaya bölgelerinin görsel peyzaj kalitesinin orta seviyede olduğunu saptamıştır.

Çevik (2008) “An Example to Renovation-Revitalization Works in Historical City Centers: Kunduracılar Street-Trabzon-Turkey” başlıklı makalesinde, Kunduracılar Caddesi’nde farklı tiplerde caddenin kimliğini yansıtan tarihi yapıların kültürel ve tarihsel bütünlüğü ile sokağın geleneksel dokusunu korumak ve yeniden canlandırılması için çözüm önerileri geliştirmiştir. Sonuçta, caddedeki geleneksel doku korunarak, tarihi yapılar, zemin döşemeleri, aydınlatmalar, kent mobilyaları gibi peyzaj unsurlarını yeniden canlandırılarak halkın kullanımına sunmuştur.

Demir (2008) “Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği” başlıklı yüksek lisans tezinde, Antakya kent merkezindeki Hürriyet Caddesi’nin yayalaştırılmasının peyzaj mimarlığı açısından irdelenmesini amaçlamıştır. Yaya bölgelerinde kentsel planlama ve tasarım ilkelerini saptamıştır. Sonuçta, Hürriyet

Caddesi'nin tarihi özellikleri ön plana çıkararak, halkın caddeyi kullanımına yönelik beklentileri doğrultusunda alternatif çözüm önerileri geliştirmiştir.

Eren (2016) "Analysis of Spatial Components in Building-Garden-Road Relationship: Trabzon, Yavuz Selim Boulevard Example" başlıklı makalesinde; Trabzon kentindeki Yavuz Selim Bulvarı'nın yapımından sonra oluşan mekânı analiz etmeyi amaçlamıştır. Yavuz Selim Bulvarı'nda bulunan binalar, mekânsal bileşenler açısından irdelenmiştir. Sonuçta, bulvarda bulunan tüm binaların işlevleri, yol ve bina giriş kotu arasındaki farklar, binaların kat yükseklikleri, yol genişliği, yapısal ve bitkisel peyzaj elemanlarını saptamıştır.

Gültekin (2010) "Yayalaştırılmış Sokakların Kentsel Mekânda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul-Beyoğlu-İstiklal Caddesi Örneği" başlıklı yüksek lisans tezinde, yayalaştırılmış mekânların sürdürülebilirliğinin, devamlılığının ve bilinebilirliğinin, başarı ölçütleri altında incelenip, değerlendirilmesini amaçlamıştır. Yöntem olarak Amerika'daki ve Avrupa'daki başarılı yayalaştırma örneklerinden yararlanılmıştır. Dünyada başarılı bulunan yayalaştırılmış cadde ve sokaklar ile İstanbul'da başarılı bir örnek olan İstiklal Caddesi'ni karşılaştırarak değerlendirmiştir. Sonuçta, yapılan başarı ölçütü değerlendirmesinde, İstiklal Caddesi'nin uluslararası yayalaştırılmış örnekler arasında ikinci sırada başarılı olduğunu saptamıştır.

Kösa (2016) "Antalya, Bazı Kent İçi Yolların Bitki Materyali ve Bitkisel Tasarım Yönünden Değerlendirilmesi" başlıklı makalesinde, Antalya kent merkezinde bazı bulvar ve caddelerin belirli bir kısmını veya tamamı bitkisel tasarım açısından incelemiştir. Çalışmanın yapıldığı alandaki bitki türlerini saptayarak, mevcut bitkisel durumu puanlama ile değerlendirmiştir. Sonuçta, çalışma alanı bitkisel tasarım ilkeleri yönünden değerlendirildiğinde, alanda bulunan mevcut bitkilendirmenin estetik ve işlevsel açıdan kent içi yolların ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz olduğunu saptamıştır.

Rubenstein (1992) "Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces" başlıklı çalışmada, kamusal mekânlar ve sokakların yayalaştırma çalışmaları yapılırken, belirli tasarım ilkelerine dayanarak, mekânlar içinde aldığı rolü, yayalaştırma çalışmalarını, yayalaştırma çalışmalarının kent merkezlerini fiziksel ve ticari açıdan canlandırmasındaki

rolünü ele almıştır. Yaya mekanlarının, cadde peyzajlarının ve kentsel kamusal mekanların kentlerin önemli prestij alanı olduklarını vurgulamaktadır.

Sas-Bojarska (2017) “Need for Linear Revitalization Gdynia Case” başlıklı çalışmada, yeniden canlandırma süreçlerine ilişkin yeni yaklaşımın ve yeniden canlandırma uygulanmasının gerekliliğini tartışmıştır. Çalışma alanı olarak seçilen, Polonya’nın Gdynia şehrindeki Kwiatkowskiego Rotasının kentin ulaşım ağında sorun yarattığı ve bu sorunun çözümü için öneriler geliştirmiştir. Sonuçta, yeniden yapılanmanın, kentin işlevsel, ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan kent gelişimi için önemli olduğunu vurgulamaktadır.

ShahrukYani (2016) “The Evolution of Historic Streetscape in Adapting Modern Demand in Achieving the Quality of Life” başlıklı çalışmada, cadde ve sokak sakinleri için daha iyi bir yaşam kalitesi sunmak amacıyla alternatif çözüm önerileri geliştirmiştir. Sonuçta, tarihi alanlardaki tüm sokakların bütüncül bir yaya mekânı sistemi oluşturularak, bütünleştirilmesi fikri, kullanıcıların bir bütün olarak tarihi bölgeyi deneyimlemelerine yardımcı olacağı ve yerel ekonomiyi canlandırabileceği dolayısıyla alanın gelişmesi için yeni fırsatlar sunacağını belirtmektedir.

Yavuz (2009) “Kentsel Yaya-Alışveriş Sokaklarında Geçirgenlik Kavramının İrdelenmesi: Doğu Karadeniz Örneği” başlıklı doktora tezinde, yaya alışveriş sokaklarındaki geçirgenlik düzeyinin işlevsel, algısal ve fiziksel özellikler bağlamında belirlenmesini ve mekân kullanımını olumlu yönde artırmayı amaçlayan bu çalışmada Ordu, Trabzon, Rize ve Samsun kıyı illerinde çalışmıştır. Çalışmayı üç aşamada yürütmüştür. Birinci aşamada, literatür araştırması yapılarak geçirgenlik kavramının kapsamı ortaya koymuştur. İkinci aşamada, geçirgenliği kavramının bileşenler ve ilişkili kavramlar belirlemiştir. Üçüncü aşamada yaya alışveriş sokaklarındaki davranışları gözlem yapılarak, anket çalışması gerçekleştirmiştir. Anket çalışmalarından çıkan sonuçlar değerlendirilip, ortaya çıkan verilerle, ikinci bir anket çalışması yaparak, geçirgenlik kavramını tanımlayan kelimeleri belirlemiştir. Çalışmanın sonucunda, bir sokağın geçirgenlik düzeyinin, geçirgenliği sağlayan, işlevsel, algısal ve fiziksel boyutlarla yakından ilişkili olduğunu saptamıştır.

Yazıcıoğlu Halu (2010) “Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi; Bağdat Caddesi Örneği” başlıklı doktora tez çalışmasında, Bağdat Caddesi’nin mekânsal karakterindeki değişimlerin belirlenmesi

amacıyla yapmıştır. Sonuçta, Bağdat Caddesi'nin kullanıcı yoğunluğu, kullanım amaçları ve yürümeye uygun yapısını ortaya koymaktadır.

Yerli ve Kesim (2007) “Kentsel Koridorların Estetik ve İşlevsel Yönden İrdelenmesi: Düzce Örneği” başlıklı makalesinde, açık ve yeşil alan sistemlerinde, kentsel koridor kavramının, kentlerde büyük öneme sahip olduğu vurgulamıştır. Bu koridorların işlevsel ve estetik yönlerini incelemiştir. Düzce kentindeki mevcut kentsel koridorlar ile bunların işlevsel ve estetik özellikleri örnek olarak irdelemiş, literatür çalışmaları, analizler ve gözlemler doğrultusunda değerlendirmeler yapmıştır. Tasarım ve planlama kavramlarının temel ilkeleri ışığında, Düzce kentinde yeniden yapılanma içinde bulunan bu kentsel koridorların, daha işlevsel ve estetik olarak oluşmasına yönelik önerileri ortaya koymuştur.

Yılmaz (2007) “Cumhuriyet Caddesi'nin Elmadağ-Harbiye Arasında Kalan Kısmı, Halaskargazi Caddesi ve Büyükdere Caddesi Örneğinde Kent İçi Yol Bitkilendirmesinin Değerlendirilmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde, çalışma alanı olarak İstanbul'un en önemli caddelerinden Cumhuriyet Caddesi'nin Elmadağ ve Harbiye arasında kalan kısmı, Halaskargazi Caddesi ve Büyükdere Caddesi'nin Mecidiyeköy Meydanı'na kadar olan kısmı incelemiştir. Çalışma kapsamında kentsel ekoloji değerlendirilerek faktörler ve kent yollarının ekolojik koşulları, kent içi yol bitkilerinin mimari ve estetiksel potansiyelleri, kent içi yol bitkilerinin fonksiyonel ilkeleri ayrı ayrı incelemiştir. Sonuçta, kent içi yol ağaçlandırmalarında, bölgenin ekolojik koşullarının yanında, yol genişlikleri, alt ve üst yapı tesisleri, trafik yoğunluğu gibi vb. faktörler dikkate alınarak, dikilen ağaçların standartlara uygun şekilde yapılması vurgulanmaktadır.

### **1.2.3 Yönteme İlişkin Literatür Özeti**

Abdulla (2017) “Understanding Walkability in the Libyan Urban Space: Policies, Perceptions and Smart Design for Sustainable Tripoli” başlıklı yüksek lisans tezinde, Libya'nın Tripoli kentinde yürüyüş mekânlarında yapılan gözlemler sonucunda eksiklikler dikkate alınarak, bu mekânların yeniden canlandırılmasını amaçlamıştır. Farklı meslek gruplarında uzman kişilerin katılımı ile akıllı tasarım, güvenlik, erişilebilirlik ve Trablus'ta kentsel açık alanda yürüyüşe etki eden faktörler saptamıştır. Kullanıcı gruplarının Libya kentlerindeki yürünebilir mekânlardaki erişilebilirlik, algılarını anketler aracılığıyla 200 katılımcıya anket uygulanmıştır. Bu çalışmanın sonucunda; kentsel planlamada,

yürünebilirlik düzeyini iyileştirmek için ögelerin sınıflandırılmasının önemli bir yere sahip olduğu sonucuna ulaşmıştır.

Aktaş (2009) “Kadıköy Mühürdar Caddesi’nin Üçlü Örtüşük Formulasyon Yöntemiyle Değerlendirilmesi ve Çözüm Önerileri” başlıklı yüksek lisans tezinde, kentsel dış mekanların en alt mekânsal birimi olan sokakların kentsel yaşama canlılık katmaları yönünden, çözümlenmeye yönelik geliştirmiş olduğu “üçlü örtüşük formulasyon” modeli temel alınarak; hareket, mekan ve kullanım organizasyonları başlıkları altında incelenmiş, sorunlar tespit edilerek çözümlenmeye yönelik öneriler sunulmuştur. Sonuçta, ortaya konulan problemlere tasarım boyutunda çözüm önerileri getirilmiştir. Sokakların yasayan bir mekan olması için, tasarımcıya kılavuz nitelikte kriterler oluşturulmuştur.

Demirtaş (2007) “Kentleşmenin Peyzaj Üzerine Etkilerinin İstanbul İli Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresi Örneğinde İncelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde, metropol bir kentin kentsel gelişim sürecinin, kent peyzajını nasıl değiştirdiği ve kenti nasıl etkilediği araştırmıştır. Çalışma alanında, doğal ve kentsel yapıları CBS yardımıyla analizini yapmıştır. Sonuçta, bu yapıların birbirinden farklı olması, kentleşme sürecinde yeşil alanların kullanım durumunun olumsuz yönde etkilendiğini saptamıştır.

Döllük (2005) “Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58. Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği” başlıklı çalışmada, alan çalışması kapsamında, “İstiklal Caddesi” Beyoğlu ve 58. Bulvar Caddesi’nin Zeytinburnu konumu, önemi, tarihi kimliği, bu caddelerin yayalaştırılmasındaki temel amaç ve hedefleri belirtmiştir. Analizler fotoğraflarla destekleyerek, yapılan anket çalışması bulguları ile karşılaştırmalı olarak değerlendirmiştir. Sonuçta, yayalaştırılmış bir sokağın rekreasyon alanı olarak kullanılması sokağın mevcut rekreasyon potansiyeli ve peyzaj tasarım kriterleri ile doğrudan ilişkili olduğunu saptamıştır.

Feyzioğlu (2013) “Bedensel Engellilere Yönelik Kentsel Peyzaj Tasarım Kriterlerinin Ankara İli Kızılay Meydanı ve İlişkili Caddelerinde İrdelenmesi” başlıklı yüksek lisans tezinde, kentsel peyzaj tasarım kriterlerine göre engellilere yönelik standartlar belirlemiştir. Kızılay Meydanı ve yakın çevresinde bulunan ilişkili caddeleri engellilerin kullanımına uygunluğu açısından incelemiştir. Araştırma alanında saptanan sorunlara yönelik çözüm önerileri geliştirmiştir.

Hartanti (2013) “Streetscape Connectivity and the Making of Urban Identity” başlıklı makalesinde Bogor kentindeki sokak karakterlerinin kentteki eski ve yeni yerleşimler arasında kentsel kimliğinin oluşturulmasına nasıl katkıda sağlayabileceğini araştırmıştır. Sonuçta, konut sakinleri ve ziyaretçiler hakkında, gözlem ve anket çalışması yapılarak çözüm önerileri getirmiştir.

Harvey (2014) “Measuring Streetscape Design for Livability Using Spatial Data and Methods” başlıklı tezde, farklı türdeki caddelerin, karakteristik özelliklerinin nasıl ölçülebileceğini ve test edilebileceğini incelemiştir. Çalışma, Boston, New York ve Baltimore'daki birbirinden farklı cadde karakterlerinin kümelenme modelleri ele alınmış ve caddelerin etrafındaki binalarla farklılık gösteren, dik, kompakt, gözenekli ve açık olarak dört ayrı cadde karakteri tipi tanımlamıştır. Sonuçta, cadde etrafındaki binaların cadde karakterinin belirlemede önemli bir bileşeni olduğuna, cadde peyzaj tasarımı ve planlaması yapılırken dikkat edilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Heffernan (2014) “The Relationship Between The Quality of Active Frontages and Public Perceptions of Public Spaces ” başlıklı makalesinde, kamusal alanların, kamu cephesi algıları ile aktif cephe kalitesi arasındaki ilişkisinin anlaşılmasını amaçlamıştır. Araştırma, eleştirel bir literatür taraması ve 152 katılımcının yer aldığı bir anket araştırmasıyla gerçekleştirmiştir. Sonuçta, aktif bir cephe kalitesinin, insanların kamusal alandaki algılarını güvenlik, rahatlık, sosyallik ve canlılık açısından önemli ölçüde etkileyebileceğini göstermektedir.

Radoslav (2008) “Rehabilitation Through A Holistic Revitalization Strategy of Historical City Centres Timisoara-Romania” başlıklı makalesinde ana amaç, Romanya'nın Timisoara kentindeki yapıların ve kamusal alanların işlevselliği artırılarak kullanıcılar tarafından daha yaşanılabilir bir ortam sunmaktır. Timisoara kenti için merkezileştirme stratejisi canlandırma, yeniden yapılandırma ve yenileme olarak üç aşamada gerçekleştirmiştir. Binaların ve kamusal alanların yenilenmesi ve mekânların yeniden düzenlenmesi için tarihi alanlar ile çevresindeki üniversiteler arasında ilişki dikkate alınarak, kentsel yenilenme için yardımcı olarak yaratıcı merkezler oluşturmak amaçlamıştır. Sonuçta, iyileştirilmiş bir strateji, şehrin kamusal alanlarına ve rehabilitasyon alanlarına yapılan yatırımların şehri yeniden canlandırabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

## BÖLÜM 2

### KURAMSAL TEMELLER

Bu bölümde; cadde peyzajı (streetscape) tanımı, önemi işlevi ve tasarım ilkeleri, yaya bölgesi tanımı ve gelişimi, kent imgesi ve bileşenleri, ulusal ve uluslararası cadde peyzajı örnekleri konularından bahsedilmiştir.

#### 2.1 Cadde Peyzajı (Streetscape) Tanımı, Önemi, İşlevi ve Tasarım İlkeleri

Cadde peyzajı tanımı, önemi, işlevi ve tasarım ilkeleri kapsamında, cadde peyzajı, sürdürülebilir cadde peyzajı tasarım hedefleri ve sürdürülebilir cadde peyzajı tasarım ilkelerine ilişkin konular aşağıda sunulmuştur.

##### 2.1.1 Cadde Peyzajı

Cadde peyzajı, Wibisono (2001) tarafından genellikle bir kentin dış özelliklerini ya da belirli bir cadde karakterini yansıtan caddelerin görünümü ve ilişkisi, Hartantı and Martokusumo (2012) tarafından üç boyutlu kentsel alan olarak, cadde karakteri bir yapının cephesinden, caddenin diğer tarafındaki yapının cephesine kadar olan kısım olarak tanımlanmaktadır.

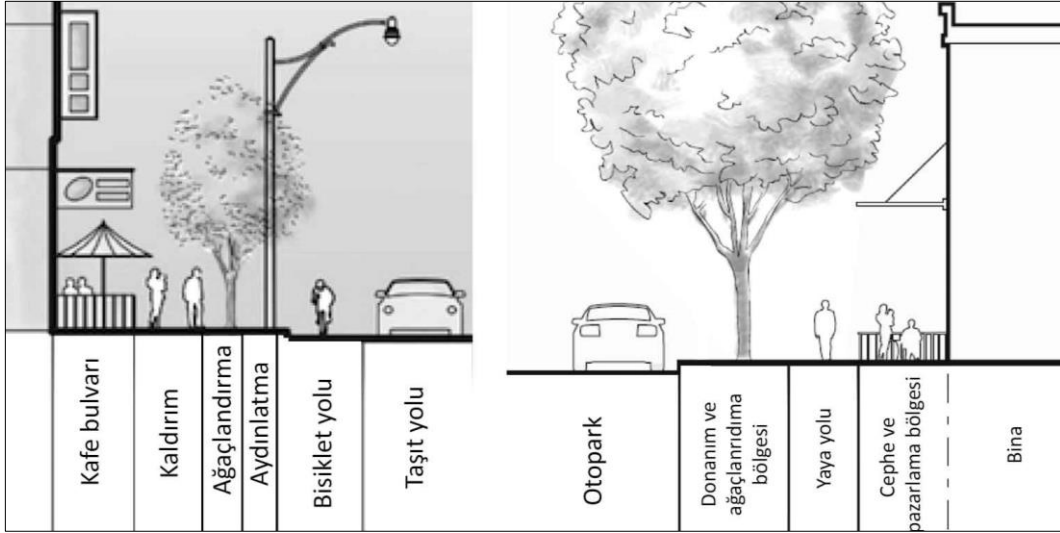
Aurbach'a (2005) göre, cadde peyzajı, özel cephe, kamu cephesi ve taşıt yolu şeritleri olmak üzere üç katmandan oluşmaktadır. Bunlar;

- **Özel cephe:** Bina cephesi ile çarşılar, sundurmalar, çitler ve avlu sınırı arasındaki özel mülk arazileridir.
- **Kamu cephesi:** Özel arsa sınırları ile kaldırımlar ya da yollar, sokak avluları, ağaçlar ve diğer bitki türleri ve sokak mobilyaları ile araç şeritleri arasındaki kamuya açık alanlar ve yol kenarı olarak tanımlanır.



- **Taşıt yolu şeritleri:** Taşıtların belli bir doğrultuda düzenli bir şekilde hareket etmesini sağlayan sınır çizgileridir (Hartantı and Martokusumo 2012).

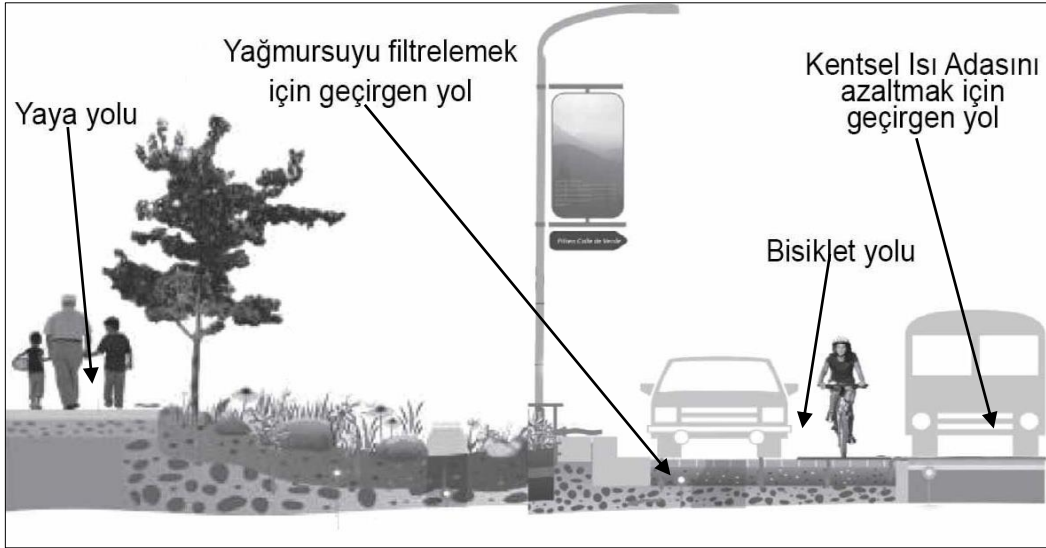
Cadde olarak çoğunlukla kullanılan bir kaldırım kenarından caddenin diğer tarafındaki kaldırım kenarına kadar olan kısımdır (Hartantı and Martokusumo 2012). Cadde peyzajı katmanları Şekil 2.1’de sunulmuştur.



Şekil 2.1: Cadde peyzajı katmanları (Rehan, 2012).

Mansouri’ye (2009) göre caddenin karakterini belirleyen cadde unsurlarının bileşenleri, statik ve dinamik olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Şekil 2.2). Bunlar;

- **Statik bileşenler:** Bina, açık alan, yol, cadde mobilyaları ve yeşil altyapı dâhil olmak üzere caddenin sürekli ve yarı kalıcı fiziksel öğeleri olarak tanımlanır (Rehan, 2012).
- **Dinamik bileşenler:** İnsanların araç kullanımı, caddelere ya da yönlendirilen bina çevresine bağlı olan yaya faaliyetleri de dâhil olmak üzere cadde alanlarını işgal eden faaliyetlerdir (Hartantı and Martokusumo, 2012).



Şekil 2.2: Cadde peyzajındaki bileşenler (Rehan, 2012).

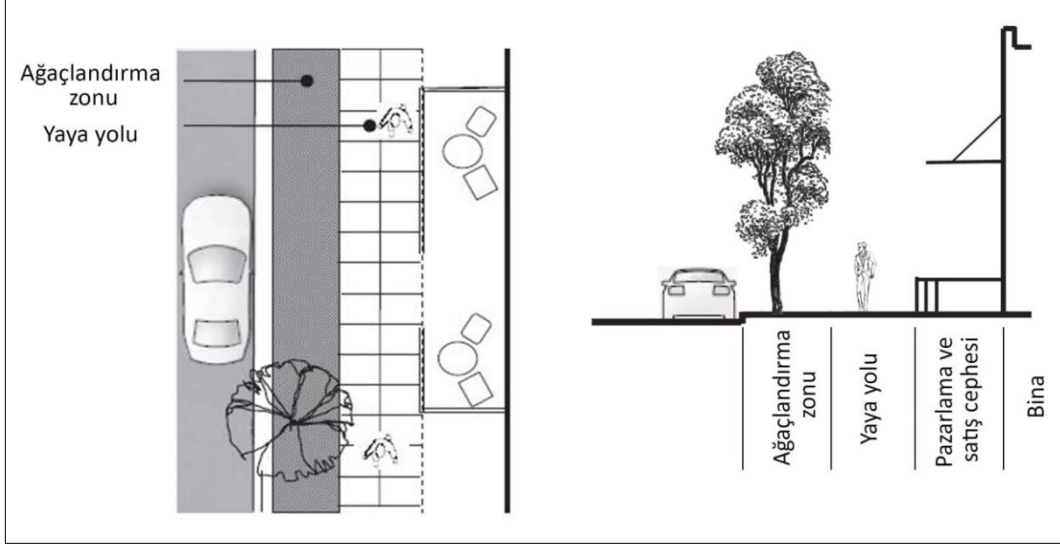
Cadde peyzajı tasarımı uygulanan caddelerin yeni karakterleri ortaya koyarken, eski geleneksel dokuya sahip, karakterlerinde de bozulmalar meydana gelmektedir. Bu durum, caddenin geleneksel dokusunun bozulmasına ve kent kimliğinin olumsuz yönde etkilenmesine neden olmaktadır. Sonuçta, cadde peyzajı tasarımında, caddenin karakterini ve kimliğini bozmayacak şekilde caddeye özgü, cadde peyzajı tasarımları yapılmalıdır. Cadde peyzajı tasarımı, cadde kamusal alanlarının hayati bir bileşeni olmasının yanı sıra insanların kullanımlarını da etkiler. Cadde kamusal mekânda etkileşimde bulunduğu iyi bir cadde peyzajı tasarımı, caddenin estetiğini, kalitesini ve güvenlik düzeyinin artmasını sağlar. Caddedeki ekonomik canlılığı etkiler ve toplumların sosyalleşmesini ve konforunu artırır (Hartantı and Martokusumo 2012). Bu bağlamda cadde peyzajı tasarımı kentsel yaşam kalitesinin yükselmesine katkıda bulunur.

### 2.1.2 Sürdürülebilir Cadde Peyzajı Tasarım Hedefleri

Caddeler, insanların birbirleriyle buluştuğu ve bir araya geldiği iyi bir mekân sunmaktadır (Şekil 2.3). Sosyal ve ekonomik etkileşimler, başarılı bir cadde peyzajı tasarımının ortak hedefleridir. Sürdürülebilir cadde peyzajı tasarımının başlıca hedefleri ise şunlardır (Rehan, 2012).

- Hava kalitesinin iyileştirilmesi, kentsel ısı adası etkilerinin azaltılması, su kalitesinin iyileştirilmesi ve çevre kalitesinin iyileştirmek,

- Caddeleri, halkın yürüyüşüne ve sosyal etkileşimin düzenli bir şekilde gerçekleşebileceği,
- Ekonomik canlılık kazandırmak,
- Doğal kaynakların sürdürülebilirliğini sağlamak,
- Kentsel dokuyu korumak ve sürdürülebilirliğini sağlamak,
- Kamusal rekreasyon aktivitelerine olanak sağlayan mekanlar sunmaktadır.



Şekil 2.3: Cadde peyzajı tasarımı plan ve kesiti (Rehan, 2012).

Cadde peyzajı tasarımı işlevsel gereksinimleri karşılamayı içerir. Tasarım büyük ölçüde güvenli bir şekilde yaya, bisiklet ve araç hareketliliğine dayanır. Sürdürülebilir bir çevre için cadde peyzajı tasarımı ayrı bir öneme sahiptir (Hartantı and Martokusumo 2012).

### 2.1.3 Sürdürülebilir Cadde Peyzajı İlkeleri

Sürdürülebilir cadde peyzajının dört ana ilkesi vardır. Bunlar; kentsel tasarım ilkeleri, sosyal ilkeler, ekonomik ilkeler ve çevre ilkelerdir (Rehan, 2012).

#### 2.1.3.1 Kentsel Tasarım İlkeleri

Kentsel tasarım ilkeler; okunabilirlik, konfor ve güvenlik ve çekicilik olmak üzere üç farklı işleve ayrılır (Rehan, 2012).

- **Okunabilirlik:** Bir kentin, kent sakinleri ve ziyaretçiler tarafından kolayca anlaşılmasına ve kentte kolaylıkla hareket etmelerine olanak tanıyan bir özelliktir. Önemli caddeler ve meydanlar bu nedenle ön planda olmalıdır. Özellikle binalar ve uzun boylu ağaçlar tarafından kaplanmış, geniş yol ve kaldırımlara, özel cadde mobilyalarına ve geceleri özel aydınlatma sistemine sahip olmalıdır.
- **Konfor ve Güvenlik:** Her caddenin işlevsel olması gerekir. Caddenin yaya, motorlu ve motorsuz taşıtlar olmak üzere tüm kullanıcılarının ihtiyaçlarına cevap vermesi gerektiği anlamına gelir. Başka bir deyişle yayalar, sürücüler, sokak kafe müşterileri, alışveriş yapanlar ve izleyicilerin rahatı ve güvenliği için tasarlanmış olması gerekmektedir.
- **Çekicilik:** Herhangi bir kentin görsel imajını iyileştirmek ve sürdürülebilir kılmak için tüm cadde peyzajı bileşenleri estetik çekiciliğe sahip olmalıdır.

### **2.1.3.2 Sosyal İlkeler**

Cadde peyzajı tasarımının sürdürülebilirliği bağlamında sosyal ilkelerin temeli olan canlılık kriteri dikkate alınmalıdır (Rehan, 2012). Sosyal ilkeler yalnızca canlılık ilkesinden meydana gelmektedir.

- **Canlılık:** Caddeler sadece hareket ve altyapı koridorları olarak işlev görmemelidir. Kentsel tasarım bağlamında caddeler, insanların başka insanları görebilecekleri, buluşabilecekleri ve sosyalleşebilecekleri canlı mekânlar olarak tasarlanmaları gerekir. Kentin imajı ve çekiciliği büyük ölçüde cadde mekânlarına bağlı olarak değişmektedir (Rehan, 2012).

### **2.1.3.3 Çevresel İlkeler**

Sürdürülebilir caddeler bağlamında çevresel verimlilik karşılamalıdır. Çevresel kaynaklar oluşabilecek etkileri en aza indirmek için, yapılan cadde peyzajı tasarımlarında biyoçeşitliliği teşvik etmek, desteklemek ve kültürel bağlamda yansıtmak amaçlanmıştır. Cadde peyzajı tasarımı yaya mekânları konforu üzerinde etkili olmakla birlikte, tasarımda kullanılan bitkisel materyaller sayesinde güneş ışığını sert yüzeylerden gölgeleyerek kentsel ısı adası etkisini de azaltır (Rehan, 2012).

- Su Kalitesini Arttırma: Cadde peyzajında yağmur suyu bahçeleri oluşturulması, caddede ki yağmur suyunun temizlenip, filtrelenerek yeraltı su kaynaklarına erişiminin sağlanmasına yardımcı olur (Rehan, 2012).
- Enerji Tüketimini Azaltmak: Motorsuz taşıtlar ile seyahati destekleyerek enerji tüketimini azaltan ve çevreye zarar vermeyen taşıtlar kullanmaya yönlendirilmelidir (Rehan, 2012).
- Işık Kirliliğini Azaltmak: Kentsel mekânın aşırı aydınlatılması yaban hayatını olumsuz yönde etkilemekte ve sürücülerin ve yayaların güvenliğini etkilemektedir. Ayrıca, gereksiz aydınlatma kullanımı ışık enerjisinin boşa harcanmasını ifade eder (Rehan, 2012).

## 2.2 Yaya Yollarının Tanımı ve Sınıflandırılması

Yaya yolları kent merkezlerinde yayaların yoğun olarak kullandığı bölgelerde kaliteli ve güvenli ortam hazırlayan, rahatça ulaşım imkanı sağlayan, kentin mimari yapısını bozmadan, yaya ve araç trafiğinin yoğun olduğu ya da araç trafiğine kapatılan sadece yaya trafiğine açılan, işlevsel olarak donatılmış kentsel açık mekânlardır (Bayraktar ve ark., 1987).

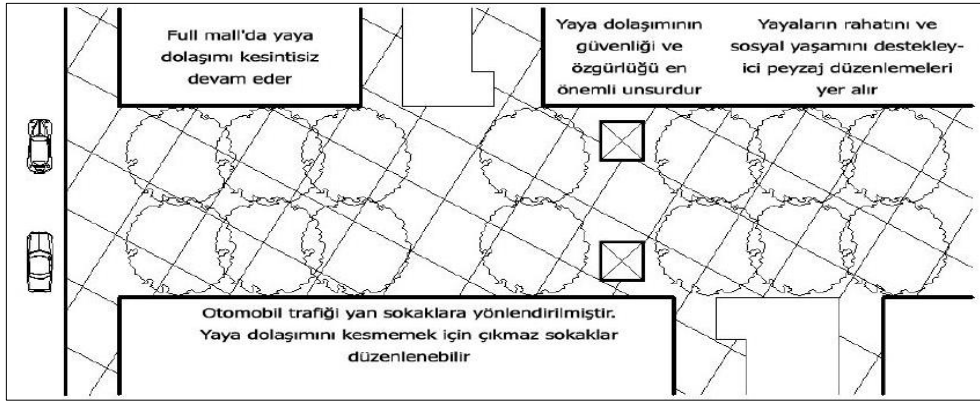
Kentin gerçek sahibi yayalardır. Yerel yönetimlerle birlikte yayaların şikâyetlerini iletebilecek ve haklarını savunabilecek bir örgütlenme geliştirmektedir. Yaya altyapısının gece-gündüz temiz, bakımlı, aydınlık tutulmasını, onarılmasını yayaların katkılarıyla yerel yönetimler yapmaktadır. Yayalar; yaya bölgeleri, yaya yolları, kaldırımlar, yaya geçitleriyle ilgili kararların alınmasına katılma hakkına sahiptir (Rubenstein, 1992).

Yaya yolları veya Mall'lar taşıt ve yaya trafiğinin derecelerine bağlı olarak üç alt gruba ayrılır. Bunlar;

- Tamamen yayalaştırılmış yaya yolları (full mall),
- Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolları (transit mall),
- Sınırlı taşıt trafiği izni ile yaya kullanımının güçlendirildiği yaya yolları (semi mall) olarak sınıflandırılmaktadır (Perçin, 1997).

## 2.2.1 Tamamen Yayalaştırılmış Yaya Yolları (Full Mall)

Burada taşıt trafiği tamamen yasaklanmış olup sokak, yaya dolaşımı ve etkilerine göre düzenlenmiştir. Ancak, bu tipte acil durumlar, yükleme ve boşaltma için araçlara girişler sağlanması dikkate alınmalıdır (Şekil 2.4). Bu tip sokaklarda alanda yeni döşeme şekilleri, yol ağaçları, kent mobilyaları, heykel ve çeşme gibi bazı sanatsal yapılar kullanılabilir. Bu sayede alana yeni karakter kazandırılmış olunur (Perçin, 1997). Tamamen yayalaştırılmış yollara Avusturya'nın Rundle Caddesi örneği Şekil 2.5'te sunulmuştur.



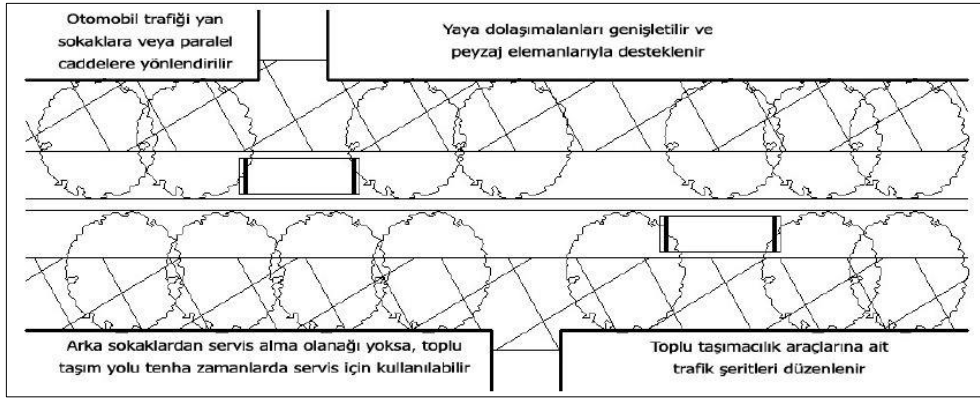
Şekil 2.4: Tamamen yayalaştırılmış yaya yolları planı (Şişman, 2013).



Şekil 2.5: Rundle Caddesi, Avusturya (URL-1, 2018).

## 2.2.2 Sadece Transit Geçişlere İzin Verilen Yaya Yolları (Transit Mall)

Bu tip yollarda özel otomobiller, kamyon ve ağır taşıt trafiğine kapatılır ve yalnız taksi, otobüs gibi toplu taşıma araçlarının girişine izin verilir. Sadece bölgedeki otobüs ve hafif raylı sistem gibi toplu taşıma araçlarının kullanımına izin verilmiştir (Şekil 2.6). Bu durumda yaya kaldırımları yaya etkinliklerine göre yeniden düzenlenir (Çağlar, 1992). Sadece transit geçişlere izin verilen yollara Portland-ABD transit geçiş örneği Şekil 2.7’de sunulmuştur.



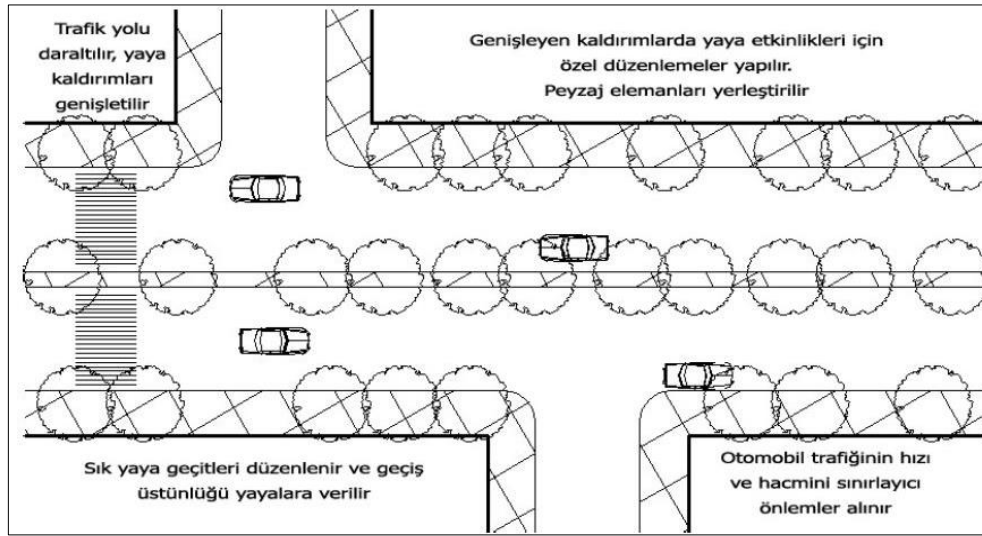
Şekil 2.6: Sadece transit geçişlere izin verilen yaya yolları (Şişman, 2013).



Şekil 2.7: Portland transit geçiş örneği, ABD (URL-2, 2018).

### 2.2.3 Sınırlı Taşıt Trafiği İzni İle Yaya Kullanımının Güçlendirildiği Yaya Yolları (Semi Mall)

Bu tip sokaklarda taşıt trafiğinin girişi yasaklanmaz. Ancak, trafiğin hızı ve hacmi sınırlandırılır (Şekil 2.8). Sokağın kullanım ölçeği yayalara verilir (Çağlar, 1992). Alana yeni döşeme yol ağaçları, bank, aydınlatma, reklam direkleri vb. gibi kent mobilyaları sokağa yeni bir karakter ve imaj verilir (Rubenstein, 1992). Yaya öncelikli yaya yollarına Amerika'nın Indiana Eyaletindeki Georgia Caddesi örneği Şekil 2.9'da sunulmuştur.



Şekil 2.8: Sınırlı taşıt trafiği izni ile yaya kullanımının güçlendirildiği yollar (Şişman, 2013).

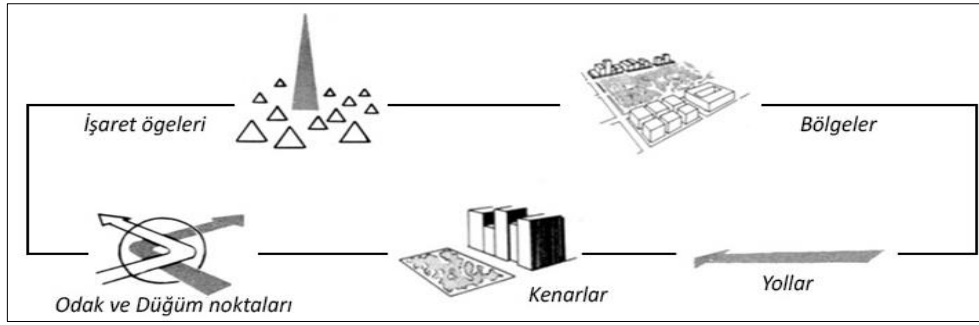


Şekil 2.9: Georgia Caddesi, ABD (URL-3, 2018).



### 2.3 Kent İmgesi ve Bileşenleri

Kent mekânı bir toplanma yeri, alışveriş yeri ve bağlantı alanı olarak üç temel işleve hizmet etmektedir. Bir toplanma yeri olarak kentsel mekân her türlü sosyal yerinin değiş-tokuşuna sahne olurken, kent sokakları da kentin tüm işlev alanlarına geçişi sağlamakta ve bu alanlar arasında bağlantı kurmaktadır (Çelikyay, 2017). Lynch'e (1960) göre; Kent imgesi bileşenleri yollar, kenarlar, bölgeler, odak noktaları ve işaret öğeleri olarak beş gruba ayrılmaktadır (Şekil 2.10).



Şekil 2.10: Kent imgesi ve bileşenleri (Çelikyay, 2017).

İzler-Bağlantılar-Yollar (Paths): Lynch'in (2010) izler olarak ifade ettiği yollar, kent içindeki bölgeleri birbirine ayıran veya bağlayan, bölgeler içinden geçen ulaşım akslarıdır. Yollar, yaya ve taşıt, sadece yaya ya da sadece taşıt kullanımına ayrılmış olabilir. Bu ayrımlara göre de altyapı, genişlikleri ve donatı özellikleri değişmektedir. Yönel özellikler taşıyan bu yollar üzerinde insanlar hareket halindeyken diğer çevresel öğeleri algılayarak ve gözlemleyerek kentin bütünüyle ilişkiler kurar (Çelikyay, 2017). Yollara ilişkin örnekler Şekil 2.11'de sunulmuştur.



(a)



(b)

Şekil 2.11: Yollar, a) Aviles Caddesi, ABD (URL-4, 2018), b) Patary Caddesi, Brezilya (URL-5, 2018).

**Kenarlar-Sınırlar (Edges):** Lynch'e (2010) göre, sınırlar ya da kenarlar olarak adlandırılan ögeler, kamusal alanı sınırlayan, çevreleyen, kamusal alanın son bulunduğu ögelerdir. Bunlar, özel mekânlar ile kamusal mekânların ara yüzünü oluşturan duvarlar ya da bina cepheleri gibi yapısal ögeler, ya da deniz kıyısı, ya da akarsu, ya da göl gibi doğal eşikler olabilir. Sınırlarda yollar gibi boylu boyunca uzanan yanal yüzeyler içerisinde formun sürekliliğini gerektirirler (Çelikyay, 2017). Bu şekilde, buldukları alanın karakterini güçlü bir şekilde gözler önüne serilmektedir. Sınırlara ilişkin örnekler Şekil 2.12'de sunulmuştur.



(a)



(b)

Şekil 2.12: Kamusal alan sınırını oluşturan yapı bina cepheleri, a) İskoçya (URL-6, 2018), b) İngiltere (URL-7, 2018).

**Bölgeler (Districts):** Bölgeler, kendi içerisinde bütünlük oluşturan kent parçalarıdır. Doku, form, işlev ya da içerik olarak birbiriyle benzer özellikler taşıyan alanları ifade etmektedir. Ticaret alanları, sanayi alanları, konut alanları, rekreasyon alanları gibi kendi içlerinde bütünlük taşıyan bölgeler, işlev açısından birbirinden farklılık gösterirken, kentin gelişme alanları ve tarihi kent merkezleri de kentsel doku ve tarihi dokuyu oluşturan ögeler açısından birbirinden ayrılmaktadır (Çelikyay, 2017).

Bireyin, kent içerisinde nerede olduğunu algılamasına yön veren bölgeler, alışveriş bölgesi, yaya bölgesi, yoğun trafik alanları, kentin kenar mahalleri, pazar yerleri gibi işlev bütünlüğü olan alanlardır. Bölgeleri belirleyen fiziksel özellikler, alan, doku, form, ayrıntı, simge, yapı tipleri, topoğrafya, kullanım ve işlevler gibi alana özgü bileşenler (Lynch, 2010). Ayrıca alanı kullananlara ilişkin ekonomik ve sosyo-kültürel özelliklerdir (Çelikyay, 2017). Bölgelere ilişkin örnekler Şekil 2.13'te sunulmuştur.



(a)



(b)

Şekil 2.13: Bölgeler, a) Konut bölgesi, Malezya (URL-8, 2018), b) Tarihi bölge, Slovakya (URL-9, 2018).

Odaklar-Düğüm Noktaları (Nodes): Odaklar, kent planı içerisindeki düğüm noktalarıdır. Düğüm noktaları, ulaşım akslarının kesiştiği kavşaklar, otogarlar, vapur iskelesi, tren istasyonu, şehir içi otobüs terminalleri vb. aktarma noktaları olabileceği gibi, kalabalıkların karşılaştığı, toplandığı, buluştuğu, bir araya geldiği ve aynı zamanda yeniden farklı yönlere dağıldığı meydan formundaki alanlar da sosyalleşme mekânları olarak önemli odakları (düğüm noktalarını) oluşturmaktadır (Çelikyay, 2017). Odak ve düğüm noktalarına ilişkin örnekler Şekil 2.14’te sunulmuştur.



(a)



(b)

Şekil 2.14: Odak ve düğüm noktaları, a) Taksim Meydanı, İstanbul (URL-10, 2018), b) Haydarpaşa Garı, İstanbul (URL-11, 2018).

İşaret öğeleri-Yer işaretleri (Landmarks): İşaret öğeleri buldukları yeri işaret eden simgelerdir. Yer işaretlerinin orijinal ifadesi olan “landmark” sözcüğü, dilimizde de kentsel tasarım terminolojisi içerisinde yer almış bulunmaktadır. Landmarklar, kent silüetine etki eden ve referans noktası olarak kullanılabilir yapı veya yapı gruplarıdır. Heykel, saat kulesi, dini yapı, köprü, çeşme gibi anıtsal öğeler ya da mimari üslup açısından ayırt edici özellikleri olan yapı ve yapı gruplarından oluşan landmarklar, kamusal alanı tanımlamada en öne çıkan tarihi ve sanatsal öğelerdir. Landmarklar, yakın çevreleriyle ilgili adres

tarifinde mutlaka söz edilen ve adres bulmada kolaylaştırıcı (saat kulesinin karşısı, çeşmenin yanı, caminin arkası vb.) simgelerdir (Çelikyay, 2017). İşaret öğelerine ilişkin örnekler Şekil 2.15'te sunulmuştur.



(a)



(b)

Şekil 2.15: İşaret öğeleri, a) Eyfel Kulesi, Fransa (URL-12, 2018), b) Hz. İsa Heykeli, Brezilya (URL-13, 2018).

## 2.4. Ulusal ve Uluslararası Cadde Peyzajı Örnekleri

Bu kısımda, ulusal ve uluslararası farklı özelliklere sahip, cadde peyzajı örnekleri seçilerek incelenmiştir.

### 2.4.1 Ulusal Cadde Peyzajı Örnekleri

Ulusal cadde peyzajı örneklerinden Eskişehir, Ankara, İstanbul, İzmir ve Antalya kentlerinden seçilen ve kentlerin prestij alanı niteliğindeki bazı cadde peyzajı örnekleri Tablo 2.1'de özetlenmiştir.




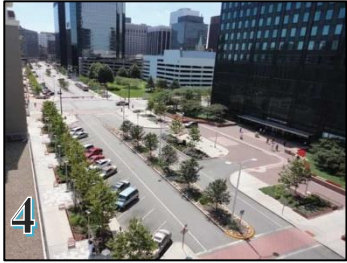

Tablo 2.1: Ulusal cadde peyzajı örnekleri ( (URL-14, 2018), (URL-15, 2018), (URL-16, 2018), (URL-17, 2018), (URL-18, 2018)).

Bulunduğu kent	Cadde ismi	Fotoğraf	Özellikleri
Eskişehir	İsmet İnönü Caddesi		Sakarya ırmağının en uzun kolu olan Porsuk Çayı, Eskişehir'in en gözde doğal güzelliklerinin başında gelmektedir. Eskişehir'in ortasından geçen Porsuk Çayı'nın kuzey tarafında Tepabaşı ilçesi, Güney tarafında ise Odunpazarı ilçesi bulunmaktadır. Üzerinde gondol ve kayıklar ile taşımacılık yapılabilen Porsuk çayı kent için en önemli akarsu koridorudur (URL-14, 2018).
Ankara	İzmir Caddesi		Ankara'nın en yoğun yaya bölgelerinden biri olan 20 m genişliğindeki İzmir Caddesi, alt ve üst yapısıyla kentin en önemli kamusal mekânlarından. Kızılay Meydanı ile bağlantılı olması nedeniyle yoğun olarak kullanılmaktadır (URL-15, 2018).
İstanbul	Bağdat Caddesi		İstanbul'un Kadıköy'de bulunan Bağdat Caddesi Türkiye'nin en popüler ulaşım arteridir. Bağdat Caddesi, mağazaların, kafelerin ve restoranların bulunması sebebiyle yoğun olarak kullanılmaktadır (URL-16, 2018).
İzmir	Atatürk Caddesi		İzmir'in Alsancak'tan Kordon Boyu'nun hemen yakınında bulunması ve deniz kıyısında olması nedeniyle yoğun olarak tercih edilmektedir (URL-17, 2018).
Antalya	Konyaaltı Caddesi		Antalya'nın en önemli plajlarından Konyaaltı Plajı yakınında bulunan Konyaaltı Caddesi yerli ve yabancı turistler için önemli ve prestijli bir caddedir. (URL-18, 2018).

## 2.4.2 Uluslararası Cadde Peyzajı Örnekleri

Uluslararası cadde peyzajı örneklerinden, Güney Kore, ABD ve İspanya'dan seçilen bazı cadde peyzajı örnekleri Tablo 2.2'de sunulmuştur.

Tablo 2.2: Uluslararası cadde peyzajı örnekleri ( (URL-19, 2018), (URL-20, 2018), (URL-21, 2018), (URL-22, 2018), (URL-23, 2018)).

Bulunduğu Şehir / Ülke	Cadde ismi	Fotoğraf	Özellikleri
Seoul/ Güney Kore	Cheonggyecheon Nehri		Yeşil yol; akarsu boyları, sırtlar ya da vadiler gibi doğal koridorları, demiryolu güzergahı boyunca rekreasyon amaçlı kullanıma dönüştürülmüş kanal, manzara yollarını ya da parkları, doğal rezerv alanlarını bağlayan çizgisel koridorlardır. Seoul kentindeki Cheonggyecheon Nehri buna en güzel örnektir (Arslan, 2017).
Los Angeles/ ABD	Lancaster Bulvarı		Los Angeles'deki Lancaster Bulvarı, savaş sonrası konutlarla çevrili 1950'lerden kalma bir ticari arterin 2010 yılında uygulanan cadde peyzajı tasarımı yeniden canlandırılarak kente kazandırılmıştır (URL-20, 2018).
Portland/ ABD	Denver Avenue Green Caddesi		Tarihi Kenton ticaret bölgesini kapsamaktadır. Cadde peyzajı tasarımında, kaldırımların genişletilmesi, bisiklet şeritlerinin eklenmesi ve mevcut parkın, sürücü şeritlerinin ve meydanların yeniden düzenlenmesi için genel bir konsept geliştirilmiştir (URL-21, 2018).
Cleveland/ ABD	Doğu 12.Caddesi		Caddenin yeniden düzenlenmesi yeni yaya dostu yürüyüş yolları, canlı sokak ağaçları ve çevre düzenlemesi yüksek binaların yerini aldı. Uygulanan cadde peyzajı tasarımı ile yürüyüş, bisiklet, toplu taşıma ve ekonomik kalkınmayı teşvik etmektedir (URL-22, 2018).
Barcelona/ İspanya	Passeig De St Joan Bulvarı		Barcelona'nın önemli bir bulvarı olan Passeig de Sant Joan Bulvarı yaklaşık 50 m genişliğindedir. Düzenlenmesi ilk olarak 1859 yılında yapılmıştır. 2011 yılında düzenlenerek, yeniden canlandırılmıştır (URL-23, 2018).

## BÖLÜM 3

### MATERYAL VE YÖNTEM

Bu bölümde çalışmanın materyal ve yöntemine yer verilmiştir.

#### 3.1 Materyal

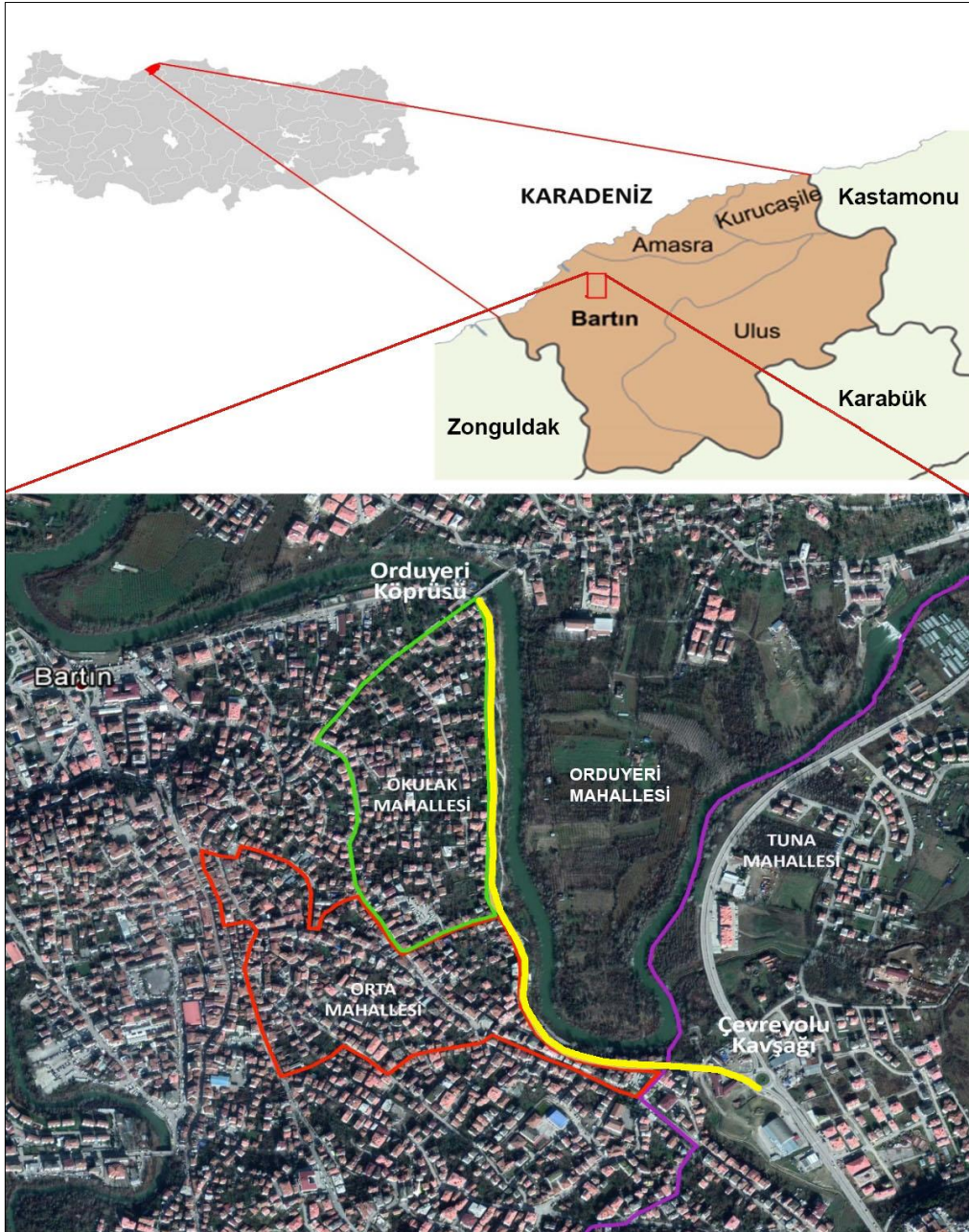
Çalışmanın ana materyali, Bartın kent merkezinde geleneksel kent dokusunda yer alan akarsu kıyısı boyunca uzanan yaklaşık 1400 m uzunluğundaki Kanlırmak Caddesi'dir. Kanlırmak Caddesi Okulak Mahallesi, Orta Mahallesi ve Tuna Mahallesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Çalışma alanı olarak seçilen Kanlırmak Caddesi Bartın kent merkezinin doğusunda ve kent merkezine yaklaşık 600 metre mesafede bulunmaktadır. Kanlırmak Caddesi'nin doğusunda Bartın Çayı'nın bir kolu olan Gökırmak çayı ve diğer kıyısında özel mülkiyete ait tarım arazileri, batısında kent merkezi, güneyinde Çevreyolu kavşağı, Bartın Devlet Hastanesi, kuzeyinde Orduyeri Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Caddesi bulunmaktadır.

Tez çalışması aşamasında, araştırma alanının doğal ve kültürel peyzaj özellikleri ve Kanlırmak Caddesi'ne yönelik mekânsal analizin değerlendirilmesinde aşağıdaki bilgisayar programları ve yazılı kaynaklar kullanılmıştır. Bunlar;

- NETCAD 5.1 programı: Bartın Belediyesi'ne ait 1/1000 ölçekli Halihazır ve İmar paftalarının okunması için kullanılmıştır.
- Autocad 2010 programı: Araştırma alanına ilişkin mekânsal analiz ve cadde peyzajı tasarım önerilerinin altlıklarını hazırlamak için kullanılmıştır.
- Photoshop CS6 programı: Alana ilişkin mekânsal analiz ve cadde peyzajı tasarım önerileri geliştirmek amacıyla kullanılmıştır.
- Sketchup pro 2017 programı: Araştırma alanının 3D modellemesi yapılmak amacıyla kullanılmıştır.
- Lumion 5 programı: Araştırma alanı için düşünülen önerileri simülasyonları yapmak amacıyla kullanılmıştır.

- SPSS 22 paket programı: Araştırma alanına ilişkin kentsel tasarım kalite kriterleri doğrultusunda uzmanlara yapılan anketlerin değerlendirilmesi amacıyla kullanılmıştır.
- Çeşitli yerli ve yabancı kitaplar, makaleler vb. eserler ile internet taraması sonuçları: Kuramsal temellerin ve yöntemin oluşumunda yararlanılmıştır.

Kanlırmak Caddesi'nin konumu Şekil 3.1'de sunulmuştur.



Şekil 3.1: Kanlırmak Caddesi'nin konumu.



## **3.2 Yöntem**

Araştırmanın yöntemi aşağıdaki şekilde yedi ana aşamadan oluşmaktadır. Bunlar;

**I. Aşama:** Literatür taraması ve veri toplama

**II. Aşama:** Arazi sörvey çalışması

**III. Aşama:** Araştırma alanına yönelik doğal ve kültürel peyzaj özelliklerinin saptanması

**IV. Aşama:** Kanlırmak Caddesi'ne yönelik mekânsal analizler

**V. Aşama:** Kentsel tasarım kalite kriterlerinin değerlendirilmesine yönelik uzman görüşü değerlendirilmesi

**VI. Aşama:** Zonlama ve zonlara ilişkin Kanlırmak cadde peyzajı tasarım önerisine yönelik sorun, olanak ve öneriler

**VII. Aşama:** Kanlırmak cadde peyzajı tasarım önerisi

Yöntemin geliştirilmesinde Cengiz (2007), Cengiz (2012), Cengiz ve Keçecioğlu (2017), (Cengiz 2018) ve Rubenstein (1992) çalışmaları yol gösterici olmuştur. Yukarıdaki yöntem aşamaları yöntem akış şemasında sunulmuştur.

### **3.2.1 Araştırma Alanına Yönelik Doğal ve Kültürel Peyzaj Özelliklerinin Saptanması**

Araştırma alanının doğal ve kültürel peyzaj özelliklerinin saptanmasında esas olarak Cengiz (2007)'den yararlanılmıştır.

### **3.2.2 Kanlırmak Caddesi'ne Yönelik Mekânsal Analizler**

Kanlırmak Caddesi'nde bağlantılık, cephe, doluluk-boşluk, imaj analizi, su ilişkisi, yeşil alan durumu, kat yüksekliği durumu, zemin kat kullanım analizi, yapı durumu analizi, yapı tipi analizi ve tescilli yapı analizi olmak üzere toplam 11 mekânsal analiz yapılmıştır.

### **3.2.3 Kentsel Tasarım Kalite Kriterleri Doğrultusunda Uzman Görüşü Değerlendirilmesi**

Önceki çalışmalardan (Ewing & Handy, 2006; Hansen, 2014; Bereitschaft, 2017) yararlanılarak kentsel tasarım kalite kriterleri aşağıda tanımlanmıştır (Cengiz, 2018).

- **İmgelenebilirlik (Imageability):** Kevin Lynch imgelenebilirlik kavramının tanımını: “Çevrenin canlı olarak tanımlanmış, güçlü biçimde yapılanmış, oldukça kullanışlı zihinsel imgelerin şekli, rengi veya düzeni” olarak ifade etmiştir. Bu yönüyle, kentsel bir bölge, eşsiz kimlik ya da “mekân hissini” ifade eden imgelenebilirlik ile ayrılmaktadır (Bereitschaft, 2017).
- **Çevreleme (Enclosure):** Çevreleme kavramı sabit sınırların veya belirli bir şeklin varlığına referans olması için kullanılır. Mekânlar düzgün bir şekilde çevrelendiğinde, dikey unsurlar ile duvarları temsil eden yapılar ve ağaçlar, tabanı temsil eden yaya ve taşıt yolları ve tavanı temsil eden gökyüzü gibi iç mekânların temel morfolojisini yansıtan dış mekânlar oluşmaktadır (Bereitschaft, 2017).
- **İnsan Ölçeği (Human Scale):** İnsan ölçeği ve insanın hareket kabiliyetinin hızı, insan ölçeğine referans olmaktadır. İnsan ölçeğine uygun olarak insan algısı ve etkileşimi için tasarımlar özel olarak yapılmalıdır. Sınırlı çekmeler, küçük tabelalar, şeffaf vitrinler ile kent mobilyalarının, sokak satıcılarının ve eşyalarının, diğer çeşitli eşyaların varlığı insan ölçeğini oluşturmaktadır (Bereitschaft, 2017).
- **Şeffaflık/Geçirgenlik (Transparency):** Şeffaflık, iç ve dış ortamlar arasındaki bağlantının düzeyi ile ilişkilidir. Bu bağlantı, öncelikle kaldırımdaki kullanıcıların içeriye ve içerideki kullanıcıların da dışarıyı görmesine izin veren vitrin pencereleri sayesinde görsel olarak kurulmaktadır. Zemin kat sokak duvarının şeffaflığı, güvenli bir kamusal mekân sağlamak için hayati önem taşımaktadır (Bereitschaft, 2017).
- **Karmaşıklık (Complexity):** Gözlemcilerin maruz kaldığı uyaranların yanı sıra farklı tipteki elemanların sayısı cadde peyzajının karmaşıklığı ile ilişkilidir. Yayalar, sokak işaretleri ve semboller, bina mimarisindeki çeşitlilik, dış mekânda yeme-içme, plastik objeler, sokak sanatçıları ve bitişik düzendeki binalarda ve mekânlarda meydana gelen çeşitli aktiviteler cadde peyzajındaki karmaşıklığa örnek teşkil etmektedir (Bereitschaft, 2017).

Yukarıdaki tanımların doğrulusunda Kanlırımak Caddesi’ne yönelik kentsel tasarım kalite kriterlerinden “İmgelenebilirlik” ile ilişkin bazı fotoğraflar Şekil 3.2’de, “Çevreleme” ile

ilişkin bazı fotoğraflar Şekil 3.3’de, “İnsan ölçeği” ile ilgili bazı fotoğraflar Şekil 3.4’de “Şeffaflık/geçirgenlik” ile ilgili bazı fotoğraflar Şekil 3.5’te, ve “Karmaşıklık” ile ilgili bazı fotoğraflar Şekil 3.6’da sunulmuştur.

Anket, en az lisans derecesine sahip planıcı, tasarımcı ve yönetici pozisyonunda 20 uzmana (Peyzaj Mimarı, Mimar, Şehir ve Bölge Plancısı, İnşaat Mühendisi, Harita Mühendisi, Turizm Yöneticisi) uygulanmıştır. (Bereitschaft, 2017). Anketler 5’li Likert ölçeği’ne göre düzenlenmiştir. Anket iki bölüm olmak üzere toplam 30 sorudan oluşmaktadır. İlk bölümde uzmanlara yönelik demografik yapıya ait 5 sorudan, ikinci bölüm ise kentsel tasarım kalite kriterelerine ilişkin 5 ana kriter (İmgelenebilirlik (8 soru), Çevreleme (4 soru), İnsan ölçeği (4 soru), Şeffaflık/Geçirgenlik (3 soru) ve Karmaşıklık (6 soru)) 25 alt kritere ait toplam 25 sorudan oluşmaktadır. Anket sorularının hazırlanmasında Bereitschaft (2017), Hansen (2014), Ewing (2006) ve Cengiz (2018)’in araştırmalarından geliştirilerek kentsel tasarım kalite kritereleri ortaya konulmuştur. 5 ana kritere ilişkin alan fotoğrafları 5 kişilik uzman paneliyle seçilmiştir. Anket uzmanlara e-mail aracılığıyla yapılmıştır. Anketler SPSS 22 paket programında Frekans Analizi ile değerlendirilmiştir.

## İMGELENEBİLİRLİK



1 Caddedeki kişi sayısı yoğunluğu



2 Tarihi binaların ön cephesinin cadde cephesine oranı



3 Caddede avlu, meydan, kavşak ve parkların yeterliliği



4 Kafelerin açık mekan kullanımında kaldırım işgal düzeyi



5 Caddedeki gürültü seviyesi



6 Caddedeki peyzaj elemanları sayısının yeterliliği



7 Caddedeki peyzaj elemanlarının niteliği



8 Caddedeki kimliği olan yapıların sayısının yeterliliği

Şekil 3.2: Kanlırmak Caddesi'nden "İmgelenebilirlik" kriterine göre seçilen fotoğraflar (Orijinal, 2018).

## ÇEVRELME



1 Caddedeki sağır cephe dağılımı



2 Cadde genişliğinin ve cadde kesitlerinin yeterliliği



3 Cadde uzunluğunun ve cadde kesitlerinin yeterliliği



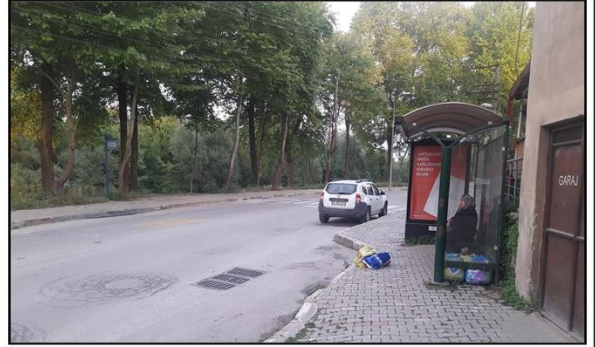
4 Caddede uzun görüş (perspektifte derinlik) oluşturan alanların dağılımı

Şekil 3.3: Kanlırmak Caddesi'nden "Çevreleme" kriterine göre seçilen fotoğraflar (Orijinal, 2018).

## İNSAN ÖLÇEĞİ



1 Caddede uzun görüş (perspektifte derinlik) oluşturan alanların dağılımı



2 Caddedeki kent mobilyalarının sayısı yeterli



3 Caddedeki zemin kat cephelerinde doluluk-boşluk oranı



4 Caddedeki ortalama yapı yüksekliği

Şekil 3.4: Kanlırmak Caddesi'nden "İnsan Ölçeği" kriterine göre seçilen fotoğraflar (Orijinal, 2018).

## ŞEFFAFLIK-GEÇİRGENLİK



1 Caddedeki zemin kat cephelerinde doluluk-boşluk oranı



1 Caddedeki zemin kat cephelerinde doluluk-boşluk oranı



2 Caddedeki yapıların zemin katlarının aktif kullanım düzeyleri



2 Caddedeki yapıların zemin katlarının aktif kullanım düzeyleri



3 Caddedeki sağır cephe dağılımı



3 Caddedeki sağır cephe dağılımı



3 Caddedeki sağır cephe dağılımı



4 Caddedeki yapıların zemin katlarının aktif kullanım düzeyleri

Şekil 3.5: Kanlırmak Caddesi'nden "Şeffaflık-geçirgenlik" kriterine göre seçilen fotoğraflar (Orijinal, 2018).

## KARMAŞIKLIK



1 Caddedeki kişi sayısı yoğunluğu



1 Caddedeki kişi sayısı yoğunluğu



2 Caddedeki tarihi doku ile renk uyumu



3 Cadde bütünündeki yapılara ait renk uyumu



4 Cadde bütünündeki yapıların dağılımı



4 Cadde bütünündeki yapıların dağılımı



5 Caddedeki kafelerin açık mekan kullanım durumu



6 Caddedeki sanatsal öğelerin sayısı

Şekil 3.6: Kanlırmak Caddesi'nden "Karmaşık" kriterine göre seçilen fotoğraflar (Orijinal, 2018).



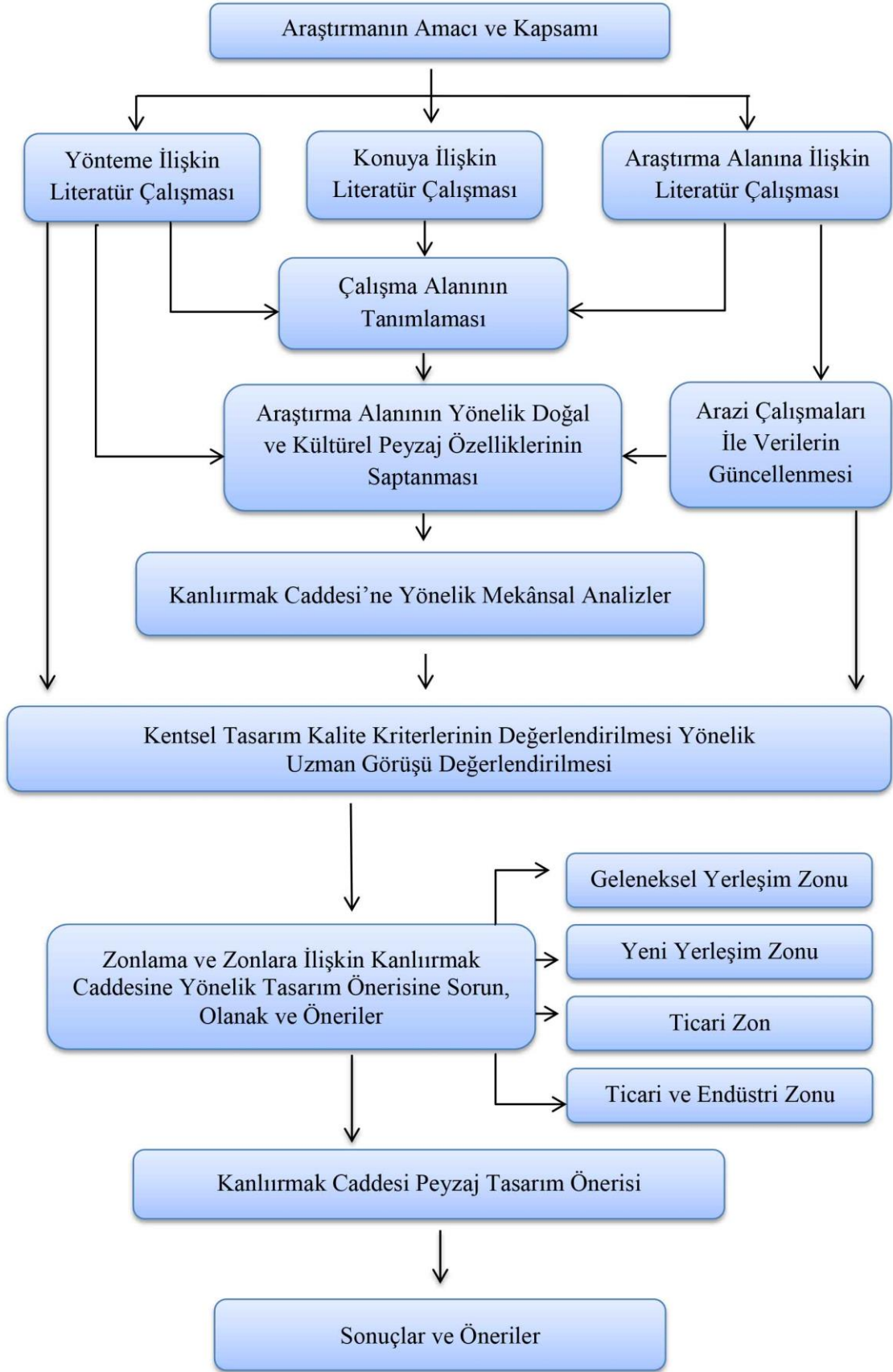
### **3.2.4 Zonlama ve Zonlara İlişkin Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım Önerisine Yönelik Sorun Olanak ve Öneriler**

Çalışma alanı olarak seçilen Kanlırmak Cadde peyzajı tasarım önerisine ilişkin sorun ve olanaklar caddede farklı karakterde alanların olması nedeniyle alanda zonlama yapılarak, her zona ait sorun ve olanaklara yönelik öneriler geliştirilmiştir.

### **3.2.5 Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım Önerisi**

Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım Önerisi'nde geleneksel dokunun korunup, sürdürülebilirliğini sağlamak temel amaçtır. Zonlama sonrasında ortaya çıkan sorun ve olanaklar dikkate alınarak, Kanlırmak Caddesi'ne yönelik önceden belirlenen beş farklı büyüme alanına ilişkin, Avan proje, kesit ve görünüş ve 3 boyutlu simülasyonlar üretilmiştir. Cadde peyzajı tasarım önerisinde kullanılan peyzaj donatı elemanları, zemin döşemeleri, bitkisel materyaller, bölgeyi tercih eden yayaların ihtiyaçlarına karşılayacak nitelikte olmasına özen gösterilerek, bölgedeki yaşam kalitesini artırmak hedeflenmiştir.

Çalışma yöntem akış şeması Şekil 3.7'de sunulmuştur.



Şekil 3.7: Yöntem Akış Şeması.

## BÖLÜM 4

### ARAŞTIRMA BULGULARI

#### 4.1 Araştırma Alanın Peyzaj Özellikleri

Araştırma alanın peyzaj özellikleri; doğal peyzaj özellikleri ve kültürel peyzaj özellikleri olmak üzere iki ana başlık altında verilmiştir.

##### 4.1.1 Araştırma Alanının Doğal Peyzaj Özellikleri

Kanlırmak Caddesi'nin doğal peyzaj özellikleri topografya, jeoloji, hidroloji, iklim, doğal bitki örtüsü başlıkları altında incelenmiş ve değerlendirilmiştir.

###### 4.1.1.1 Topografya

Kanlırmak Caddesi oldukça düz bir topografyaya sahiptir. Kanlırmak Caddesi'ne cepheli geleneksel Bartın evlerinin bazılarının bina oturumu yol kotu seviyesinde iken, bazıları yol kotunun üzerinde bir seviyede inşa edilmiştir. Kanlırmak Caddesi koridorundaki Bartın Çayı'nın bir kolu olan Gökırmak yer almaktadır. Gökırmak, paralelinde uzanan 10 m kodunda bulunan Kanlırmak Caddesi yol seviyesinin alt kısmında 5 m kotunda yer almaktadır.

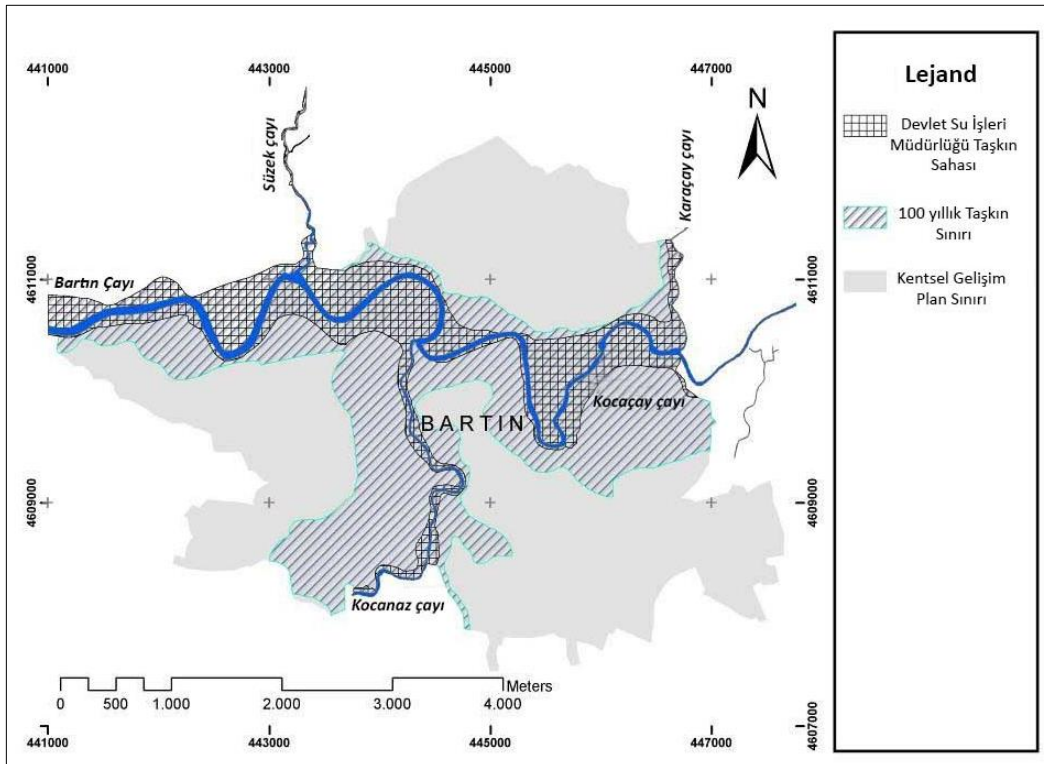
###### 4.1.1.2 Jeoloji

Bartın Kenti çevresinde genellikle uzun sırtlar arasında geniş vadiler bulunmaktadır. Tarımsal faaliyetler için uygun koşullara sahip olan bu alanlarda, kırsal yerleşimler yoğun olarak görülmektedir. Kanlırmak Caddesi koridorunda Bartın Çayı ve kollarının oluşturduğu geniş tabanlı vadiler içinde alüvyon toprakların bulunduğu alanlar yer almaktadır. Çalışma alanı jeoloji bakımından alüvyon alanlar içerisinde yer almaktadır (Cengiz, 2007).

#### 4.1.1.3 Hidroloji

Bartın'da su varlığı yerleşimlerin dağılımında önemli bir etkidir. Kırsal yerleşimlerin büyük bir çoğunluğu su kenarlarında bulunmaktadır. Kanlırmak Caddesi'nin Bartın Çayı ile etkileşim halinde olması nedeniyle özellikli bir caddedir. Vadilerdeki akarsu boyunca sıra sıra dizilmiş olan bu kırsal yerleşimler, birbirlerine çok yakın mesafede bulunmaktadır. Yerleşimlerin geri kalan kısmı ise kaynakların yüzeye çıktığı yerlerde veya yer altı suyu seviyesinin yüksek olduğu kesimlerde bulunmaktadır. Türkiye'deki akarsuların derinliğinin az, yataklarının dar, su miktarının az ve akarsu rejiminin bozuk olması nedeniyle sadece birkaç akarsuda belirli kesimleri ulaşımaya elverişlidir. Bartın Çayı, Karadeniz'den Bartın kent merkezine kadar uzanan su yolu ulaşımına olanak sağlayan 12 km'lik mesafede birkaç akarsudan birisidir. Bu özelliği itibariyle bölgede hatta ülke ölçeğinde önemli bir akarsudur (Cengiz 2007).

Kanlırmak Caddesi'nin Bartın Çayı'nın taşkın alanında yer alması alanda yaşanacak herhangi bir sel ve taşkın olaylarından etkilenmesine neden olmaktadır. Bartın Çayı taşkın sınırı haritası Şekil 4.1'de sunulmuştur.



Şekil 4.1: Bartın Çayı taşkın sınırları (Cengiz, 2007).

Bartın Çayı'nda 1998 yılı mayıs ayında yağın yağmur ve kar sularının etkisiyle su seviyesi yükselerek, sel ve taşkın olaylarına sebep olmuş, Bartın kenti sular altında kalmıştır. 1998 yılındaki sel suyu izi Kanlırmak Caddesi'ndeki binaların 1. kat seviyesine ulaşmıştır (Cengiz, 2007). Bartın Çayı'nda yaşanan sel sonrası su seviyesi izi Şekil 4.2 ve Şekil 4.3'te sunulmaktadır.

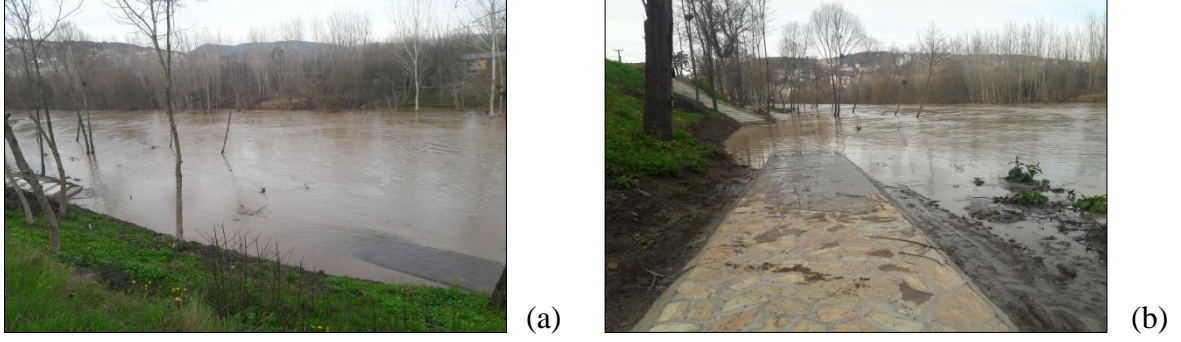


Şekil 4.2: Bartın Çayı 1998 yılında yaşanan sel su seviyesi izi (Orijinal, 2018).



Şekil 4.3: Bartın Çayı ve sel sonrası su seviyesi izi (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi Bartın Çayı'nın bir kolu olan Gökırmak'a yakın mesafede bulunması ve taşkın sahası içerisinde yer alması nedeniyle bölgede taşkın riski bulunmaktadır. 2018 yılı mayıs yağın yağmur sularının Gökırmak'daki su seviyesinin yükselmesi sonucunda taşkın olaylarının yaşanmasına neden olmuştur (Şekil 4.4). Yaşanan bu sel ve taşkın olayları çevre kirliliğine neden olacağı gibi can ve mal kaybına sebebiyet vermektedir.



Şekil 4.4: Bartın Çayı sel ve taşkın olayı, (a) Bartın Çayı su seviyesi, b) Yürüyüş yolu (Orişinal, 2018).

#### 4.1.1.4 İklim

Karadeniz Bölgesi'nde yer alan Bartın'da tipik Karadeniz iklimi hâkimdir. Yazlar serin, kışlar ılık ve yağışlı geçer. Hemen hemen her mevsimde yağış alan Bartın, özellikle sonbahar ve kışta daha fazla yağış alır. Yağışlar yazları yağmur, kışları yağmur ve kar şeklindedir (Cengiz, 2007). Kanlırmak Caddesi yağın yağmur ve kar sularının Bartın Çayı'nın su seviyesini armasına ve bu nedeniyle sel ve taşkın olaylarının yaşanmasından dolayı olumsuz yönde etkilenmektedir. Bartın kentine ilişkin 2017 yılındaki yıllık yağış ve sıcaklık grafiğı Şekil 4.5'te sunulmuştur.

BARTIN	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Yıllık
Ölçüm Periyodu ( 1964 - 2017)													
Ortalama Sıcaklık (°C)	4.1	4.8	7.1	11.3	15.7	19.8	22.1	21.8	17.8	13.6	9.2	5.9	12.8
Ortalama En Yüksek Sıcaklık (°C)	9.1	10.4	13.2	17.9	22.2	26.0	28.1	28.2	24.9	20.4	15.8	11.0	18.9
Ortalama En Düşük Sıcaklık (°C)	0.3	0.5	2.4	5.9	9.9	13.4	15.6	15.6	12.1	8.7	4.5	1.9	7.6
Ortalama Güneşlenme Süresi (saat)	2.1	3.1	4.1	5.7	7.2	8.9	9.8	9.2	7.3	5.1	3.5	2.3	68.3
Ortalama Yağışlı Gün Sayısı	16.0	14.5	13.9	11.9	10.3	8.8	6.8	6.4	8.6	11.9	13.1	17.1	139.3
Aylık Toplam Yağış Miktarı Ortalaması (mm)	116.2	84.6	75.9	59.7	53.9	70.6	60.2	78.6	85.2	113.8	114.9	132.6	1046.2
Ölçüm Periyodu ( 1964 - 2017)													
En Yüksek Sıcaklık (°C)	23.2	27.2	31.6	34.1	39.1	38.0	42.8	41.3	40.5	37.1	29.0	27.7	42.8
En Düşük Sıcaklık (°C)	-15.4	-18.6	-13.1	-4.5	-1.3	5.3	8.0	6.7	1.5	-3.2	-5.6	-10.6	-18.6
<i>En yüksek ve en düşük sıcaklıkların gerçekleşme tarihini görmek için fare imlecini değerlerin üstüne getiriniz.</i>													
Günlük Toplam En Yüksek Yağış Miktarı				Günlük En Hızlı Rüzgar				En Yüksek Kar					
27.08.1970 <b>161.1 mm</b>				12.08.2012 <b>116.6 km/sa</b>				03.01.1983 <b>109.0 cm</b>					

Şekil 4.5: Bartın kenti 1964 -2017 yılları arası yağış ve sıcaklık değerleri (Meteoroloji Genel Müdürlüğü, 2018).

#### 4.1.1.5 Doğal Bitki Örtüsü

Bartın kent merkezi ve yakın çevresinde yapılan bir araştırmada 390'ı otsu ve 166'sı ise odunsu olmak üzere 556 bitki taksonu saptanmıştır. Otsu bitkiler içerisinde 8 takson yöre için endemiktir. Bartın Çayı ve kollarının boyunca yer alan düz alanlar, genellikle kentin tarım alanlarını oluşturmaktadır. Kent içi ve yakın çevresindeki tarım alanlarının akarsuya yakın olan kısımlarında, *Populus* sp. (kavak) ve *Coryllus avellana* (findık) plantasyonları yoğunlaşmaktadır. Akarsuyun kent içi geçişinde, yatağın her iki tarafındaki şev alanları birkaç sıra ağaç örtüsü ile kaplanmış durumdadır (Cengiz, 2007). Kanlırmak Caddesi ve Bartın Çayı kıyısı boyunca toplam 21 adet bitki türleri bulunmaktadır.

#### 4.1.2 Araştırma Alanının Kültürel Peyzaj Özellikleri

Araştırma alanının kültürel peyzaj özellikleri başlığı altında Bartın Kenti'nin tarihi gelişim süreci, planlama çalışmaları, sosyo-ekonomik yapı, ulaşım, altyapı ve mevcut alan kullanımları ile mülkiyet dokusu ortaya konulmuştur.

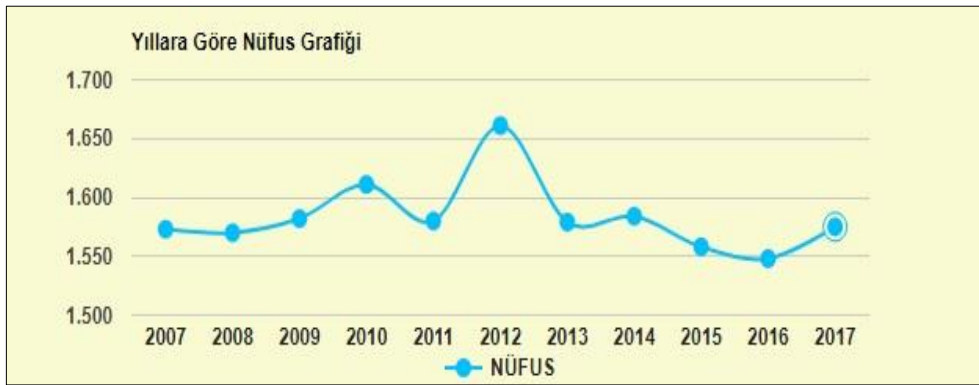
##### 4.1.2.1 Bartın Kentinin Tarihi Gelişim Süreci

Bartın Çayı mitolojik öneme sahiptir. Bartın kenti adını antik çağda Parthenios'dan (Sular ilahı) almıştır. Parthenios Irmağı'nın birçok mitolojik öyküye kaynaklık ettiği tarihçi Homeros'un İlyada Destanı'nda Enet'lerin yurtlarını belirtirken sözünü ettiği, kısmen Oddessa Destanında da adı verilmeksizin Nympheler'in (Su perilerinin) anlatıldığı bölümde betimlenen, Arganot efsanesinde de ad verilmeksizin anlatılan mitolojiye kadar dayanan bir geçmişi bulunmaktadır. Eski çağlarda Bartın kenti ve yakın çevresinde ilk yerleşmeler, M.Ö 14. yüzyılda Gaskalar ve 13. yüzyılda da Hititler tarafından kurulmuştur. M.Ö 12. yüzyıl sonlarında, Bartın ve yakın çevresi Friglerin, Amasra ve yakın çevresi Fenikelilerin hâkimiyetine girmiştir

Cumhuriyet döneminde Bartın 1920 yılında Zonguldak Mutasarrıflığına bağlanan Bartın'ın 1924 yılında Zonguldak'ın il olmasıyla birlikte bu ilin ilçesi haline gelmiştir. 07 Eylül 1991 tarihinde de 28.08.1991 tarih ve 3760 sayılı yasayla il statüsüne kavuşmuştur. Bartın kentinin Merkez, Amasra, Ulus ve Kurucaşile olmak üzere 4 ilçesi, Kozcağız, Kumluca, Abdipaşa ve Hasankadı beldeleriyle birlikte toplam 8 Belediyesi ve 265 köyü bulunmaktadır (Bartın Valiliği, 2018).

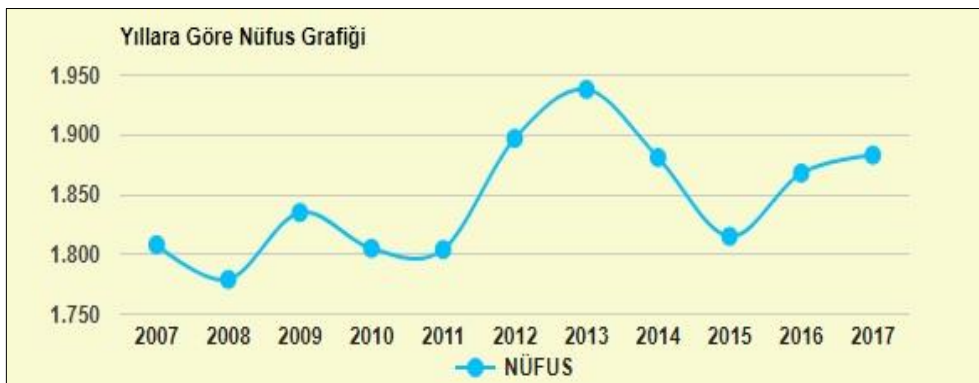
#### 4.1.2.2 Sosyo-Ekonomik Yapı

Araştırma alanın bağlı olduğu Bartın ili 2016 yılı nüfusu TÜİK Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne göre 192.389'dir. Genel nüfusun (95.131 kişi) %49.44'ünü erkekler, (97.258 kişi) %50.56'sını kadınlar oluşturmaktadır. Bartın nüfusun (111.833 kişi) %58.12 kırsal alanlarda yaşarken (80.556 kişi) %41.88 şehir merkezinde ikamet etmektedir. Nüfusun Bartın yüzölçümüne göre  $\text{km}^2$ 'ye düştüğü kişi sayısı 82'dir. 2016 yıl itibari ile Bartın'ın yıllık nüfus artış hızı (1.681 kişi) % 0,87'dir (TÜİK; 2017; Tekdamar, 2017'den). Kanlırmak Caddesi Bartın kenti merkezinde Okulak Mahallesi, Orta Mahalle ve Tuna Mahallesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Okulak Mahallesi'nin nüfusu toplam 1.575 tir. Bu nüfusun 702'si erkek, 873'si kadındır. 2007-2017 yılları arasında Okulak Mahallesi'nin nüfus dağılımı Şekil 4.6'da sunulmuştur.



Şekil 4.6: Okulak Mahallesi nüfus dağılımı (TÜİK, 2018).

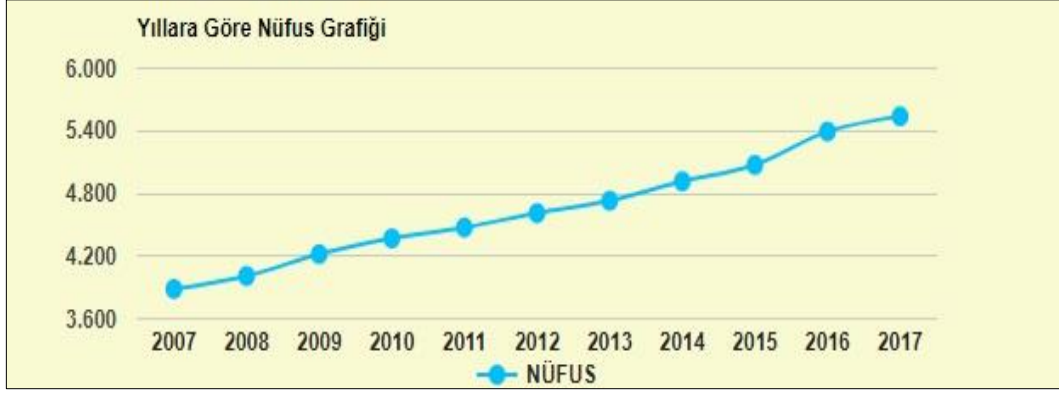
Orta Mahalle'nin nüfusu toplam 1883 tür. Bu nüfusun 883'ü erkek, 1000'i kadındır 2007-2017 yılları arasında Orta Mahalle'ye ait nüfus dağılımı Şekil 4.7'de sunulmuştur.



Şekil 4.7: Orta Mahalle nüfus dağılımı (TÜİK, 2018).



Tuna Mahallesi'nin nüfusu toplam 5.539 tur. Bu nüfusun 2.699'u erkek, 2.840'si kadındır. Kanlırmak Caddesi, Tuna Mahallesi sınırları içerisinde yer almakta olup, nüfusu yoğunluğu oldukça fazladır. 2007-2017 yılları arasında Tuna Mahallesi'ne ait nüfus dağılımı Şekil 4.8'de sunulmuştur.

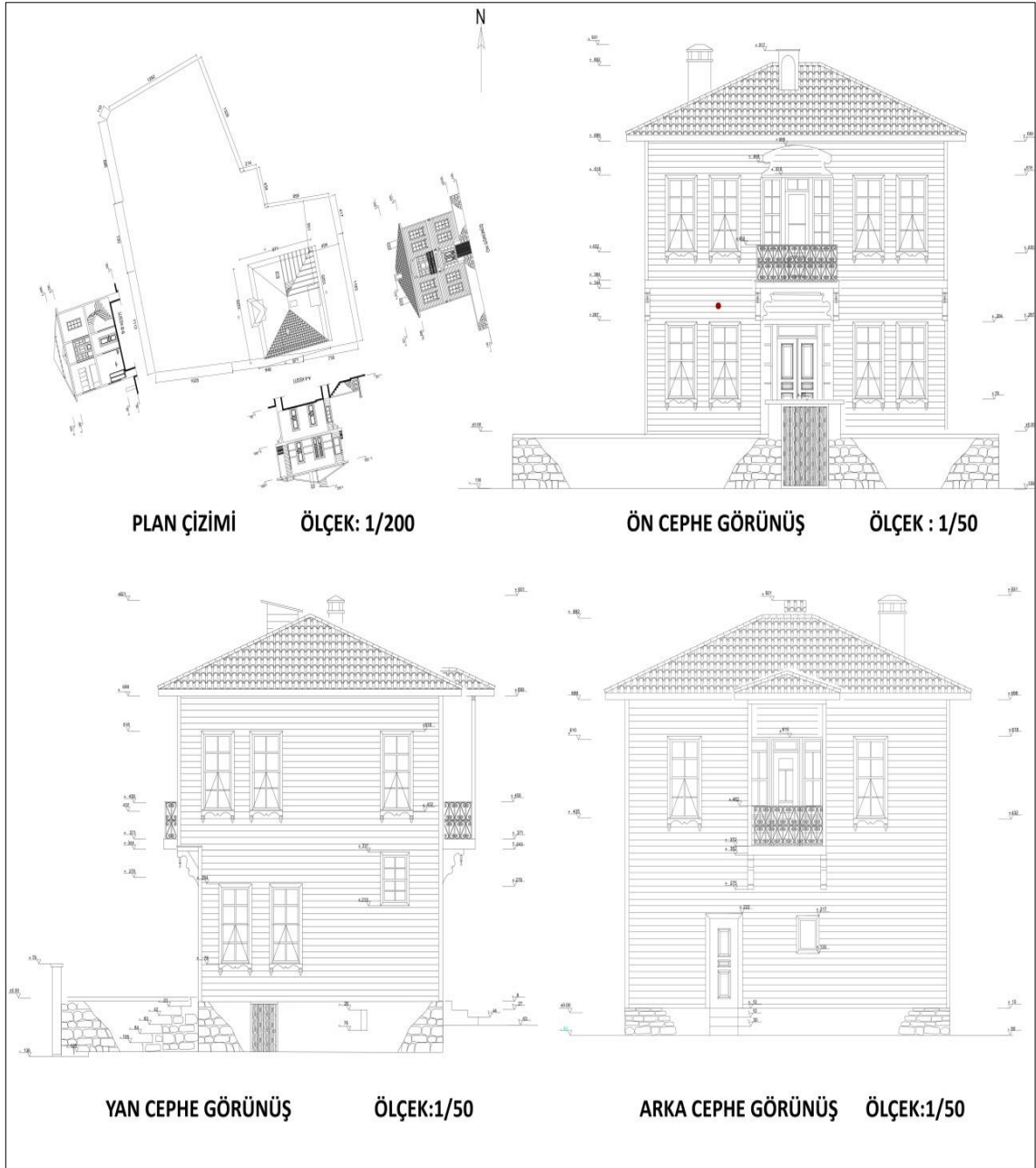


Şekil 4.8: Tuna Mahallesi nüfus dağılımı (TÜİK, 2018).

#### 4.1.2.3 Kentsel Yerleşim Özellikleri

Bartın Kenti, eski bir Anadolu yerleşimidir. 1957 tarihli imar planı ile ilk kez imarlı yapılaşma süreci başlamış, ancak kentin geleneksel dokusunun organik düzeni bu imar planı ile oldukça yoğun bir biçimde bozulmuştur. Bu bozulmayı engellemek amacıyla 1980 tarihli 1/1000 ölçekli nazım imar planı ile doğal sit sınırları belirlenmiş, koruma amaçlı imar planı yapılarak, özellikle kent merkezinde yapılaşma durdurulmuştur. Ancak 1982 yılı onaylı Bartın Kentsel Sit Alanı İmar Planı'na rağmen çeşitli dönemlerde ilave ve revizyon plan istekleri olmuş ve çok sayıda plan değişiklikleri yaptırılmıştır. Kent merkezi, farklı dönemlerde ortaya çıkmış mahallelerden oluşmaktadır. Özellikle kent merkezinde yer alan mahallelerle, doğal sit alanı kapsamına alınan Bartın ve Kozcağz Çayları ve boylarındaki kıyı evleri bir yandan rant, öte yandan deprem ve diğer doğal afetler nedeniyle hızlı bir biçimde yok olmaktadır (Yılmaz ve ark., 2011). Bartın kentinde bulunan koruma statüsündeki alanlar Şekil 4.9'da sunulmuştur.





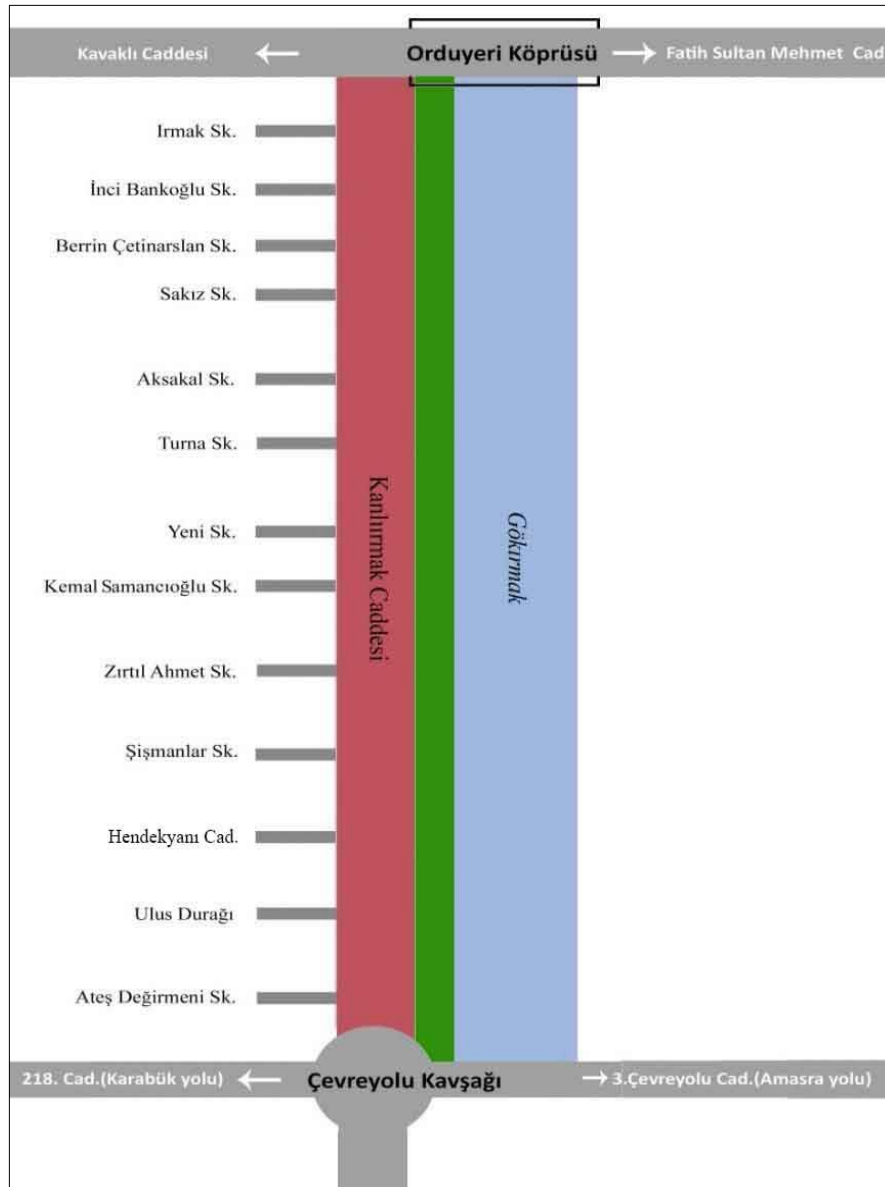
Şekil 4.10: Geleneksel Bartın evine ait plan ve görünüş (Çubukçuoğlu, 2018).

## 4.2 Kanlırmak Caddesi'ne İlişkin Mekânsal Analizler

Kanlırmak Caddesine ilişkin bağlantılık analizi, cephe analizi, doluluk-boşluk analizi, imaj analizi, su ilişkisi analizi, yeşil alan analizi, kat yüksekliği analizi, zemin kat kullanım durumu analizi, yapı durumu analizi, yapı tipi analizi ve tescilli yapı analizi olmak üzere toplam 11 farklı mekânsal analiz yapılmıştır.

#### 4.2.1 Bağlantılılık Analizi

Çalışma alanı olarak seçilen Kanlırmak Caddesi'nin toplam 13 sokak ile bağlantısı bulunup, ulaşım imkânı oldukça kolaydır. Kanlırmak Caddesi ile bağlantılı sokaklar, sırasıyla Irmak Sokak, İnci Bankoğlu Sokak, Berrin Çetinarslan Sokak, Sakız Sokak, Aksakal Sokak, Turna Sokak, Yeni Sokak, Kemal Samancıoğlu Sokak, Zırtıl Ahmet Sokak, Şişmanlar Sokak, Ulus Durağı ve Ateş Değirmeni Sokağıdır. Kanlırmak Caddesi'ne bağlantısı bulunan sokaklar aşağıdaki Şekil 4.11'de sunulmuştur.



Şekil 4.11: Kanlırmak Caddesi ile bağlantısı bulunan sokaklar.

Bağlantılılık analizine ilişkin örnekler Şekil 4.12 ve Şekil 13'te sunulmuştur.



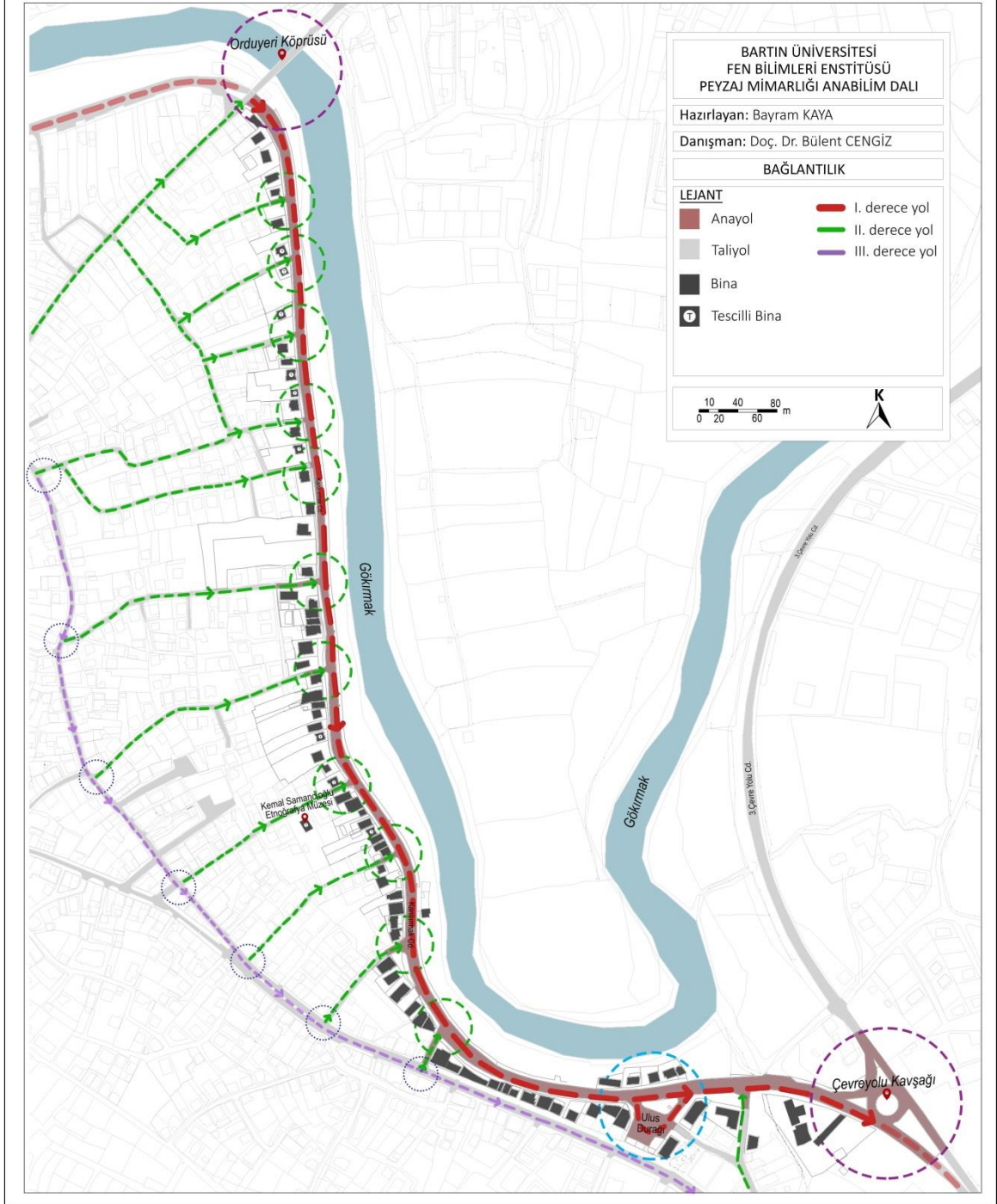
Şekil 4.12: Kanlırmak Caddesi ve Yeni Sokak bağlantısı (Orijinal, 2018).



Şekil 4.13: Kanlırmak Caddesi ve Şişman Sokak bağlantısı (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin mekânsal analizlerden bağlantılık analizi Şekil 4.14'te sunulmuştur.

## BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA



Şekil 4.14: Bağlantılık analizi.

### 4.2.2 Cephe Analizi

Çalışma alanında birbirinden farklı yükseklik ve boyutlarda yapılar bulunmaktadır. Yapıların mimari özelliklerinin ve yüksekliklerinin değişkenlik göstermesi geleneksel

sokak dokusunu görsel açıdan, olumsuz yönde etkilemektedir. Çalışma alanında Orduyeri Köprüsü'nden Çevreyolu istikametine doğru ilerledikçe yeni yapılaşmaların artışı ve geleneksel sokak dokusunda değişim olduğu görülmektedir. Yeni inşa edilmiş betonarme yapılar bölgedeki silüet dokusunda farklığa neden olmuştur. Kanlırmak Caddesi boyunca caddeye cephesi olan, %15'i (13 adet) geleneksel mimariye sahip yapı, %85'i (70 adet) geleneksel mimari dışında veya yeni inşa edilmiş yapı olmak üzere toplan 83 adet yapı bulunmaktadır. Cephe analizine ilişkin örnekler Şekil 4.15, Şekil 4.16 ve Şekil 4.17'de sunulmuştur.



Şekil 4.15: Çalışma alanında yer alan tescilli yapı örnekleri (Orijinal, 2018).



Şekil 4.16: Çalışma alanında yer alan betonarme yapı örnekleri (Orijinal, 2018).



Şekil 4.17: Kanlırmak Caddesi'nden cephe örnekleri (Orijinal, 2018).



### 4.2.3 Doluluk-Boşluk Analizi

Çalışma alanında bulunan açık alanlar ve yapılar işaretlenerek, cadde boyunca yerleşim alanlarında doluluk boşluk analizi yapılmıştır. Orduyeri Köprüsü'nden, Çevreyolu yönünde ilerledikçe doluluk-boşluk oranının arttığı görülmüştür. Doluluk-boşluk analizine ilişkin örnekler Şekil 4.18 ve Şekil 4.19'da sunulmuştur.



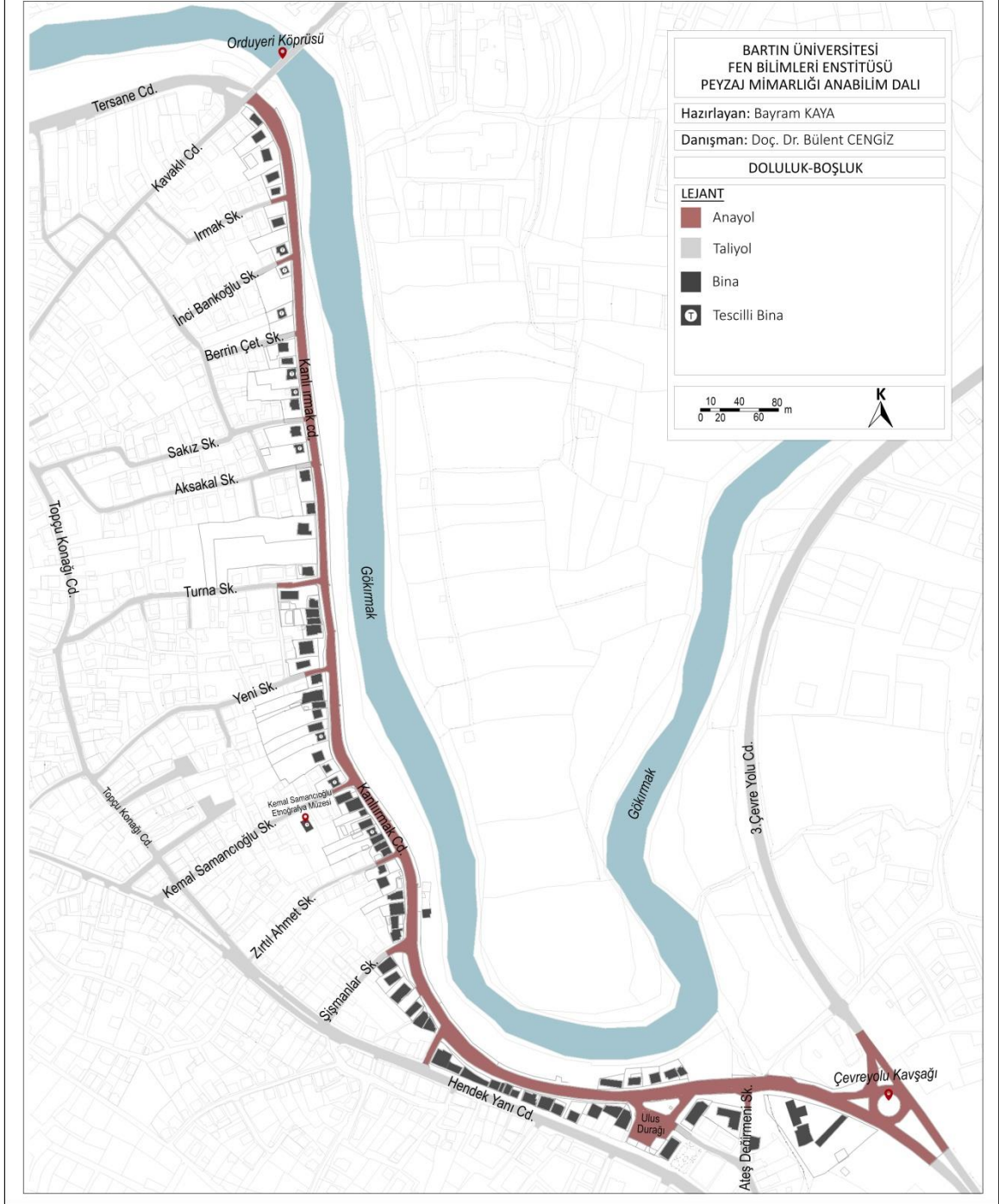
Şekil 4.18: Sivil mimari yapı cephesi örneğinde doluluk-boşluk durumu (Orijinal, 2018).



Şekil 4.19: Çalışma alanında doluluk-boşluk durumu (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin mekânsal analizlerden doluluk-boşluk analizi Şekil 4.20'de sunulmuştur.

## BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA



Şekil 4.20: Doluluk-boşluk analizi.

### 4.2.4 İmaj Analizi

Lynch'in (1960) kent bileşen olarak tanımladığı yollar, kenarlar, bölgeler, düğüm/odak noktaları, işaret öğeleri Kanlırmak Caddesi üzerinde belirlenerek, imaj analizi ortaya

konmuştur. Kent imgesi bileşenlerinden yollara ilişkin çalışma alanında örnekler Şekil 4.21’de verilmiştir.



(a)



(b)

Şekil 4.21: Yollar, a) Kanlırmak Caddesi, b) Irmak Sokak (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi’nde yapılan imaj analizine göre; Bartın Çayı sınırı ve kamusal alan sınırlarına ilişkin örnekler Şekil 4.22’de sunulmuştur.



(a)



(b)

Şekil 4.22: Sınırlar, a) Bartın Çayı sınırı, b) Kamu alanı sınırını oluşturan bina cepheleri (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi’nde yapılan imaj analizine göre; trafiğin yoğunlaştığı bölge ve Geleneksel Bartın evlerinin bulunduğu bölgelere ilişkin örnekler Şekil 4.23’te sunulmuştur.



(a)



(b)

Şekil 4.23: Bölgeler, a) Kanlırmak Caddesi trafiğın yoğun olduğu bölge, b) Geleneksel Bartın evlerinin bulunduğu bölge (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi'nde yapılan imaj analizine göre; odak ve düğüm noktalarına ilişkin örnekler Şekil 4.24'te sunulmuştur.



(a)



(b)

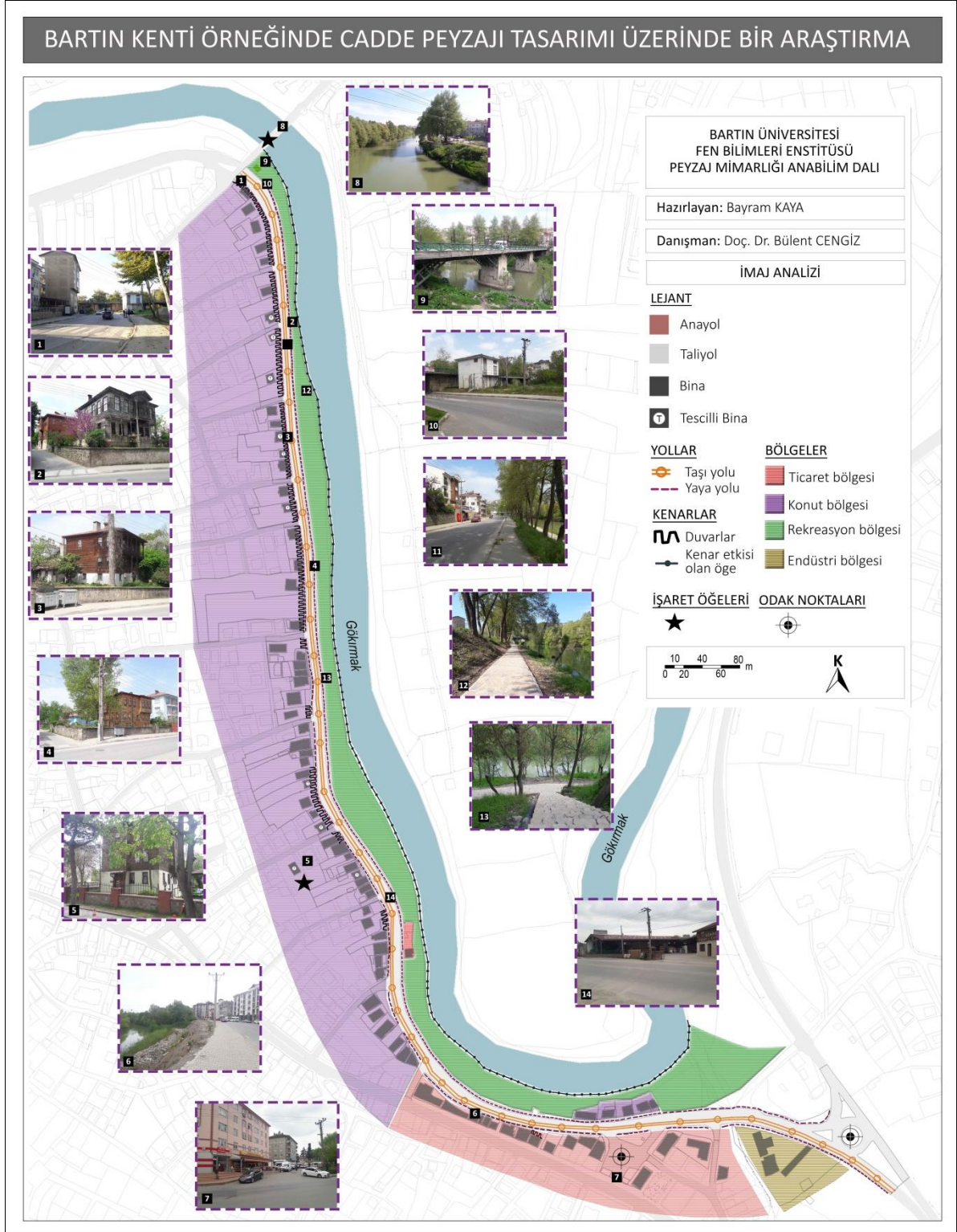
Şekil 4.24: Odak ve düğüm noktaları, a) Çevreyolu Kavşağı, b) Ulus Durağı (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi'nde yapılan imaj analizine göre; işaret ögesine ilişkin örnek Şekil 4.25'te sunulmuştur.



Şekil 4.25: İşaret ögesi, Orduyeri Köprüsü (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin mekânsal analizlerden imaj analizi Şekil 4.26'da sunulmuştur.



Şekil 4.26: İmaj Analizi.

#### 4.2.5 Su İlişkisi Analizi

Çalışma alanı olarak seçilen Kanlırmak Caddesi'nin koridorunda uzan Bartın Çayı'nın bir kolu olan Gökırmak bulunmaktadır. Gökırmak Bartın kent merkezine en yakın akarsu olması nedeniyle Bartın Çayı su ulaşımına olanak sağlaması ile ayrı bir önem arz etmektedir. Su ilişkisi analizine ilişkin örnekler Şekil 4.27 ve Şekil 4.28'de sunulmuştur.



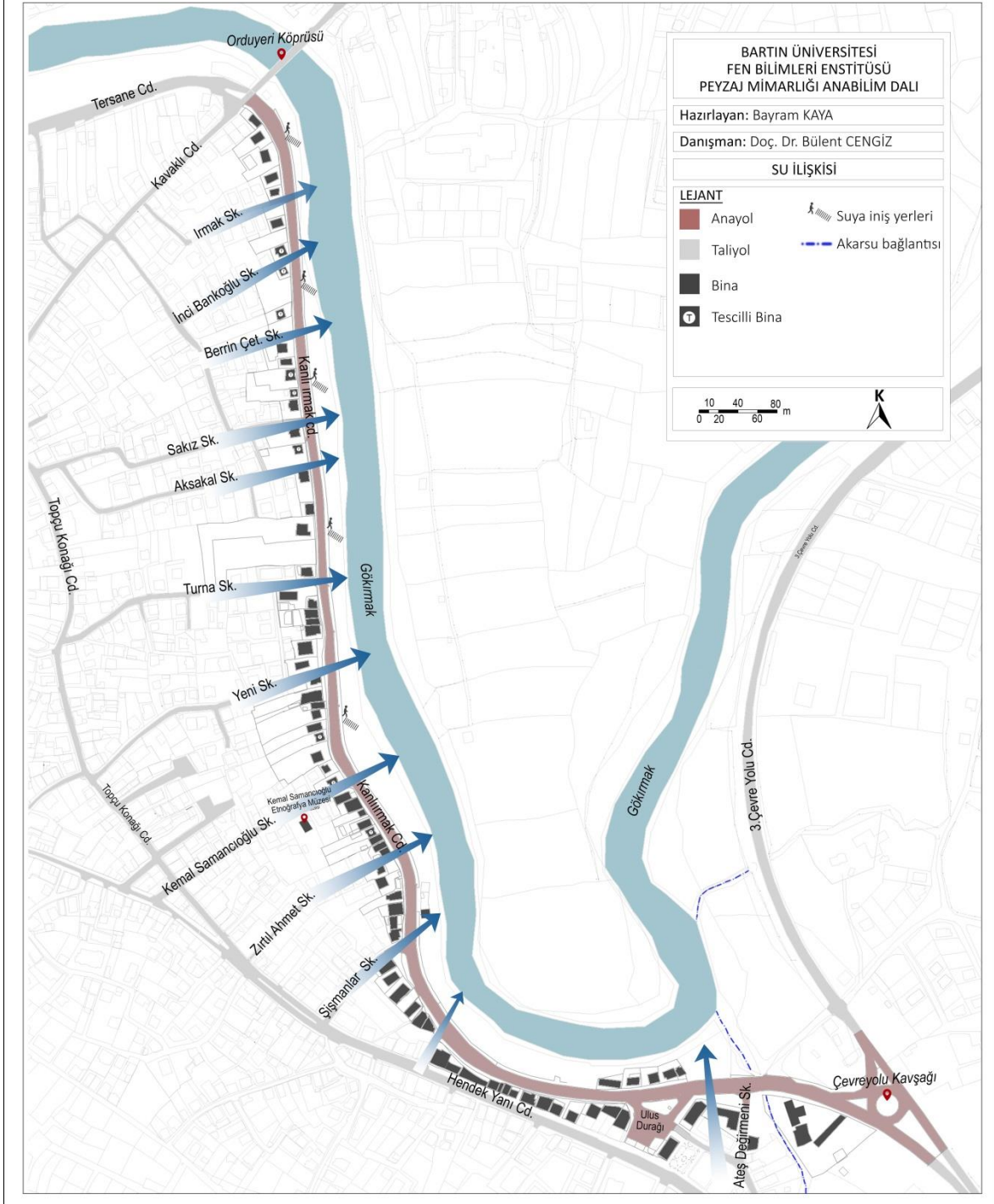
Şekil 4.27: Kanlırmak Caddesi'nden Bartın Çayı'na erişim (Orijinal, 2018).



Şekil 4.28: Bartın Çayı kıyısında yürüyüş yolu (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin mekânsal analizlerden su ilişkisi analizi Şekil 4.29'da sunulmuştur.

## BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA



Şekil 4.29: Su ilişkisi analizi.

### 4.2.6 Yeşil Alan Analizi

Kanlırmak Caddesi akarsu koridoru boyunca; *Platanus orientalis*, *Salix babylonica*, *Salix*

*alba*, *Tilia tomentosa*, *Populus alba*, *Populus nigra*, *Prunus cerasifera*, *Ficus carica*, *Robinia pseudoacacia*, *Euonymus japonica*, *Viscum album*, *Juglans regia*, *Prunus domestica*, *Hedera helix*, *Prunus cerasus*, *Ailanthus altissima*, *Pinus pinea*, *Corylus colurna*, *Fraxinus excelsior*, *Morus alba*, *Malus floribunda* olmak üzere toplam 21 bitki türü bulunmaktadır. Yeşil alan analizine ilişkin örnekler Şekil 4.30 ve Şekil 4.31’de sunulmuştur.



Şekil 4.30: Geleneksel Bartın ev bahçesi örneği (Orijinal, 2018).

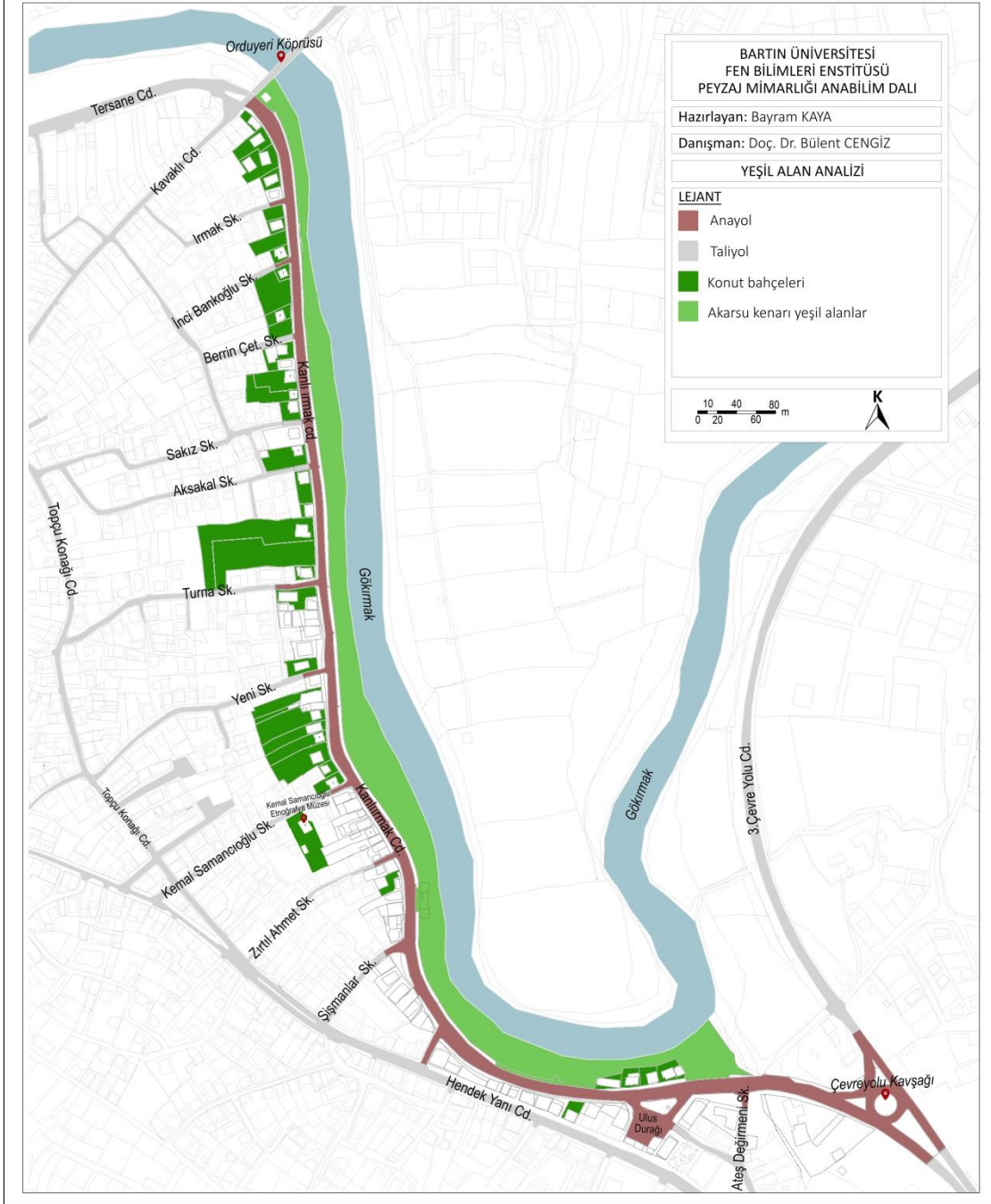


Şekil 4.31: Doğal sit alanından bir görünüm (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi’ne ilişkin mekânsal analizlerden yeşil alan analizi Şekil 4.32’de sunulmuştur.



## BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA



Şekil 4.32: Yeşil alan analizi.

### 4.2.7 Kat Yüksekliği Analizi

Çalışma alanında geleneksel Bartın evleri ve yeni inşa edilen binalar bulunmakta olup, cadde boyunca bina yükseklikleri farklılık göstermektedir. Çalışma alanında toplam 83 yapı bulunmakta olup, yapıların %22'si beş katlı 18 yapı, %18'i dört katlı 15 yapı, %35'i

üç katlı 29 yapı, %17'si iki katlı 17 yapı, %5'i bir katlı 4 yapı olacak dağılım göstermektedir. Kat yüksekliği analizine ilişkin örnekler Şekil 4.33, Şekil 4.34 ve Şekil 4.35'te sunulmuştur.



Şekil 4.33: Beş katlı yapı örneği (Orijinal, 2018).



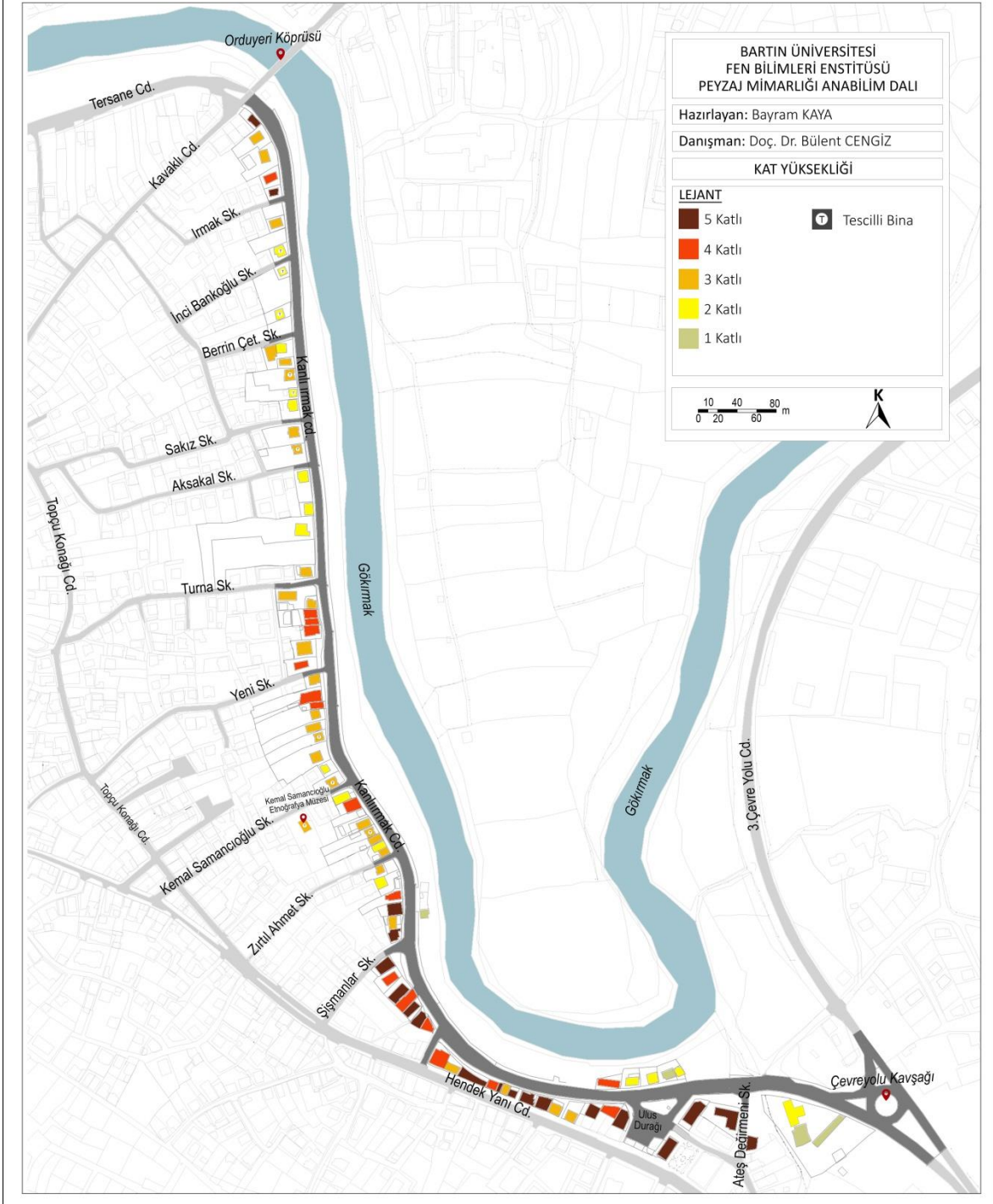
Şekil 4.34: Üç katlı yapı örneği (Orijinal, 2018).



Şekil 4.35: İki katlı yapı (sivil mimari) örneği (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin mekânsal analizlerden kat yüksekliği analizi Şekil 4.36'da sunulmuştur.

## BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA



Şekil 4.36: Kat yüksekliği analizi.

#### 4.2.8 Zemin Kat Kullanım Durumu Analizi

Çalışma alanında bulunan binalar caddeye cepheli olup, geleneksel dokudan, yeni yapılaşmaların olduğu yönler doğru ilerlerken, zemin kat kullanımları değişiklik göstermektedir. Caddede bulunan yapıların zemin kat kullanımının %41'i ticari 34 yapı, %55'i konut 45 yapı, %4' ü endüstri 3 yapı ve %1'i müze 1 yapı olacak şekilde dağılım göstermektedir. Zemin kat kullanım durumu analizi örnekleri Şekil 4.37 ve Şekil 4.38'de sunulmuştur.

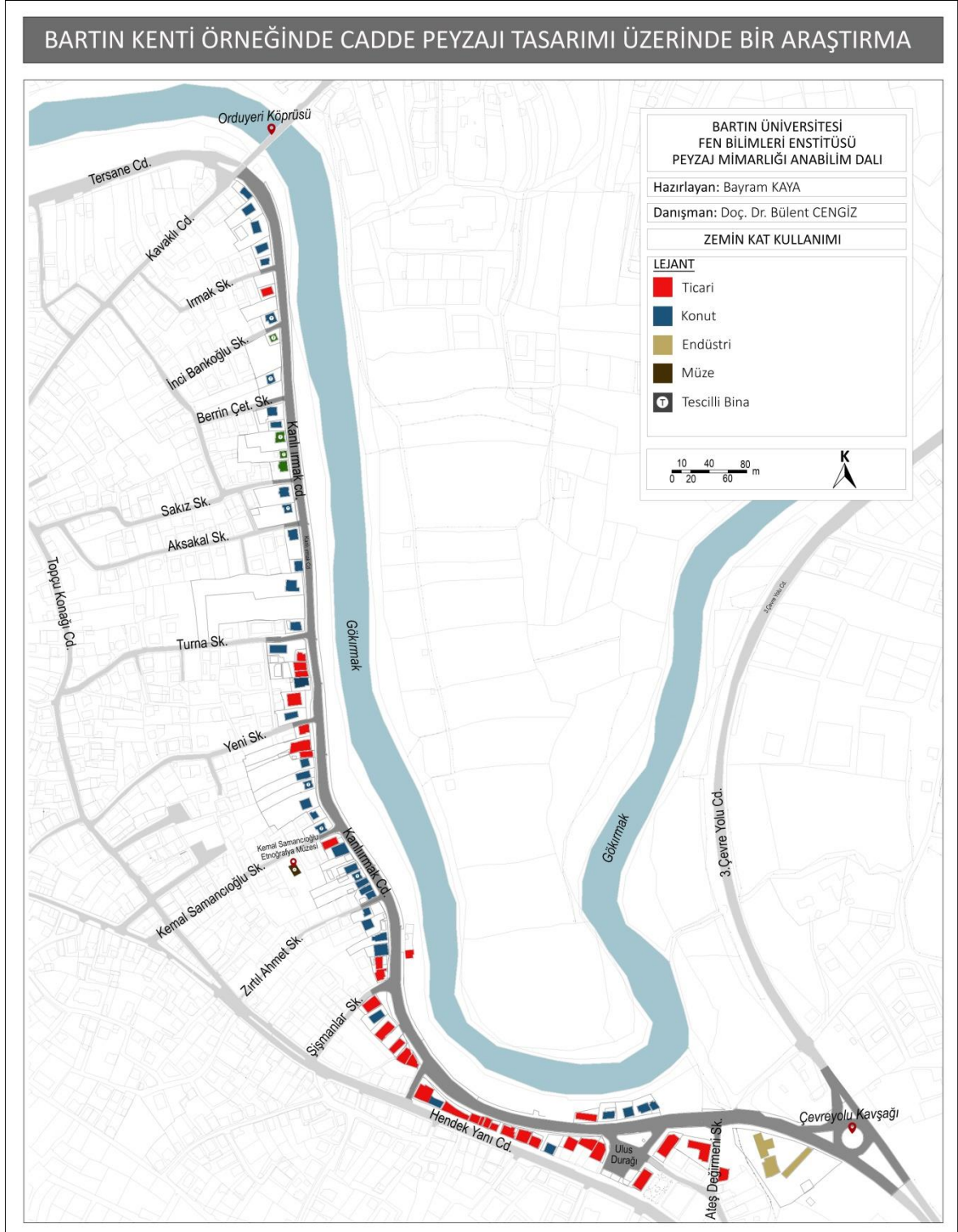


Şekil 4.37: Zemin kat ticari kullanım durumu örneği (Orijinal, 2018).



Şekil 4.38: Zemin kat konut kullanım durumu örneği (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin mekânsal analizlerden zemin kat kullanım durumu analizi Şekil 4.39'da sunulmuştur.



Şekil 4.39: Zemin kat kullanım durumu analizi.

#### 4.2.9 Yapı Durumu Analizi

Çalışma alanında geleneksel dokuya ait tarihi yapılar ve yeni inşa edilen binalar bulunmakta olup, yapıların durumu farklılık göstermektedir. Çalışma alanındaki yapılardan, %21'i iyi 18 yapı, %52'si orta 43 yapı, %23'ü kötü 19 yapı, %4'ü yıkılmış 3 yapı bulunmaktadır. Yapı durumu analizine ilişkin iyi durumdaki yapılar Şekil 4.40, orta durumdaki yapılar Şekil 4.41 ve kötü durumdaki yapılar Şekil 4.42'de sunulmuştur.



Şekil 4.40: “İyi” durumdaki yapı örneği (Orijinal, 2018).

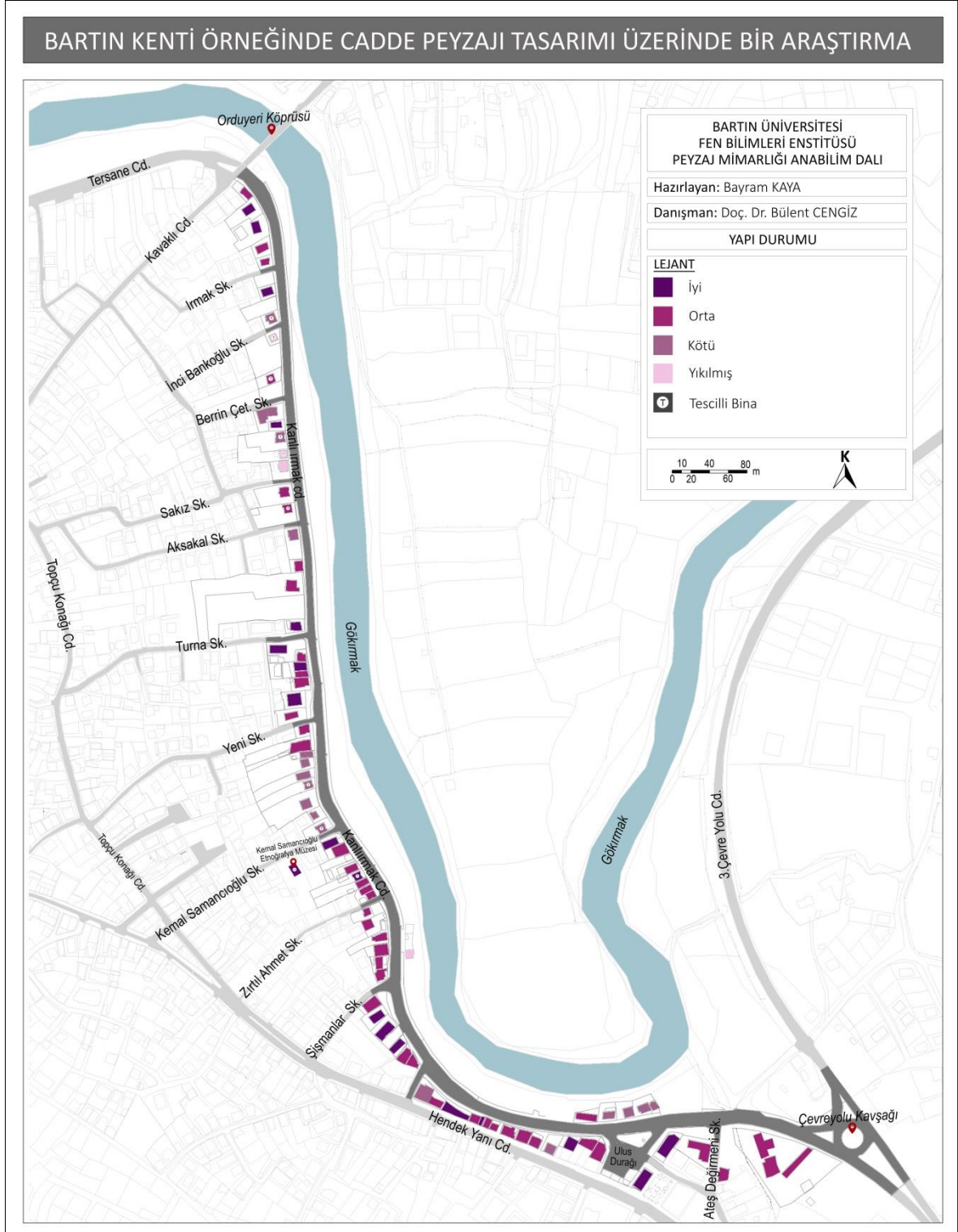


Şekil 4.41: “Orta” durumdaki yapı örneği (Orijinal, 2018).



Şekil 4.42: “Kötü” durumdaki yapı örneği (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin mekânsal analizlerden yapı durumu analizi Şekil 4.43'de sunulmuştur.



Şekil 4.43: Yapı durumu analizi.

#### 4.2.10 Yapı Tipi Analizi

Çalışma alanında tescilli geleneksel Bartın evleri ve yeni inşa edilen yapılar bulunmaktadır. Çalışma alanındaki yapılardan, %78'i betonarme 66 yapı, %16'sı ahşap 13 yapı, %2'si kâgir 1 yapı, %4'ü harabe 3 yapı bulunmaktadır. Yapı tipi analizine ilişkin betonarme yapı örneği Şekil 4.44 ve ahşap yapı örneği Şekil 4.45'te sunulmuştur.



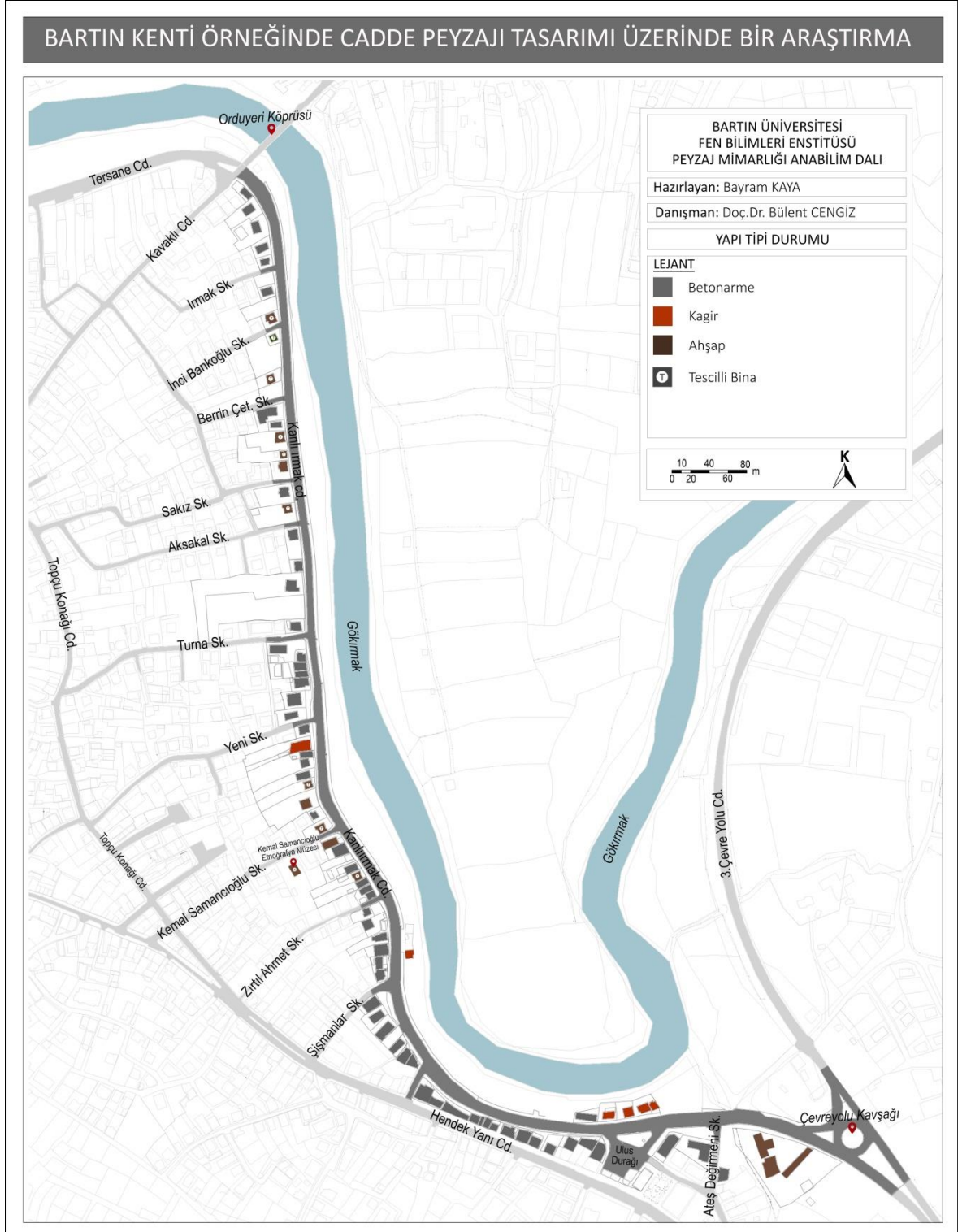
Şekil 4.44: Betonarme yapı örneği (Orijinal, 2018).



Şekil 4.45: Ahşap yapı örneği (Orijinal, 2018).



Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin mekânsal analizlerden yapı tipi analizi Şekil 4.46'da sunulmuştur.



Şekil 4.46: Yapı tipi analizi.

#### 4.2.11 Tescilli Yapı Analizi

Kanlırmak Caddesi'nde Bartın kentinin geleneksel kimliğini yansıtan ahşap Bartın evleri bulunmaktadır. Geleneksel Bartın evlerinden 9 tanesi tescilli yapı olup, 2 tanesi çeşitli afet olayları ve yangın olaylarına maruz kalarak yıkılmış veya harabe durumdadır. Geleneksel Bartın evlerinin cadde boyunca bir arada bulunması ve Bartın Çayı kıyısında yer alması nedeniyle çalışma alanının farklı özellikte bir alandır. Çalışma alanındaki tarihi yapıların zamanla bakımsızlık ve doğa olayları nedeniyle yıkılması sonucunda yıkılan yapıların yerine betonarme yapıların inşa edilmesiyle caddedeki geleneksel sokak dokusunda bozulmalar meydana gelmiştir. Tescilli yapılara ilişkin yıkılmış tescilli yapı örneği Şekil 4.47 ve geleneksel dokuya uyumlu olmayan yapı örneği Şekil 4.48'de sunulmuştur.

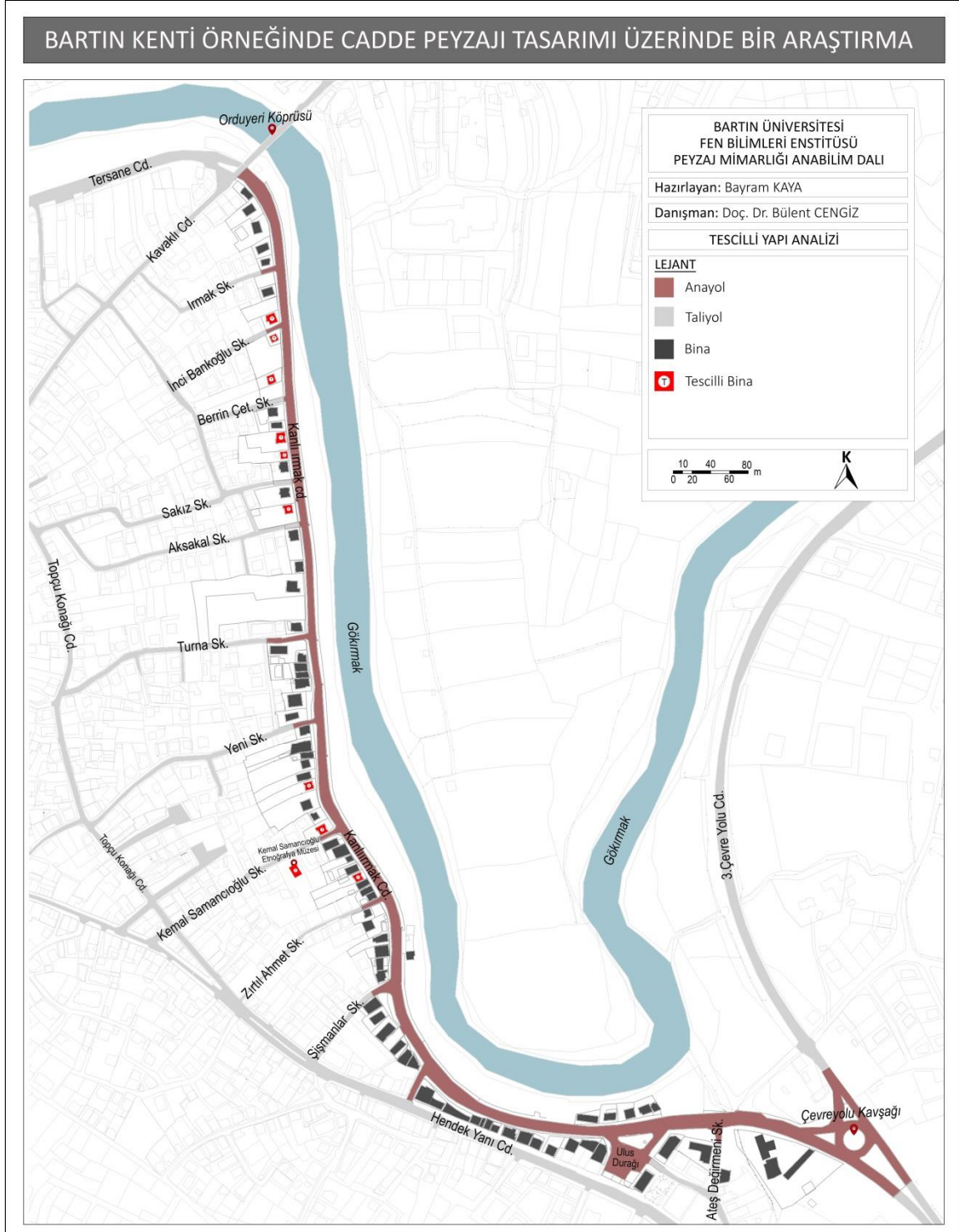


Şekil 4.47: Yıkılmış tescilli yapı örneği (Orijinal, 2018).



Şekil 4.48: Geleneksel dokuya uyumlu olmayan yapı örneği (Orijinal, 2018).

Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin mekânsal analizlerden tescilli yapı analizi Şekil 4.49'da sunulmuştur.

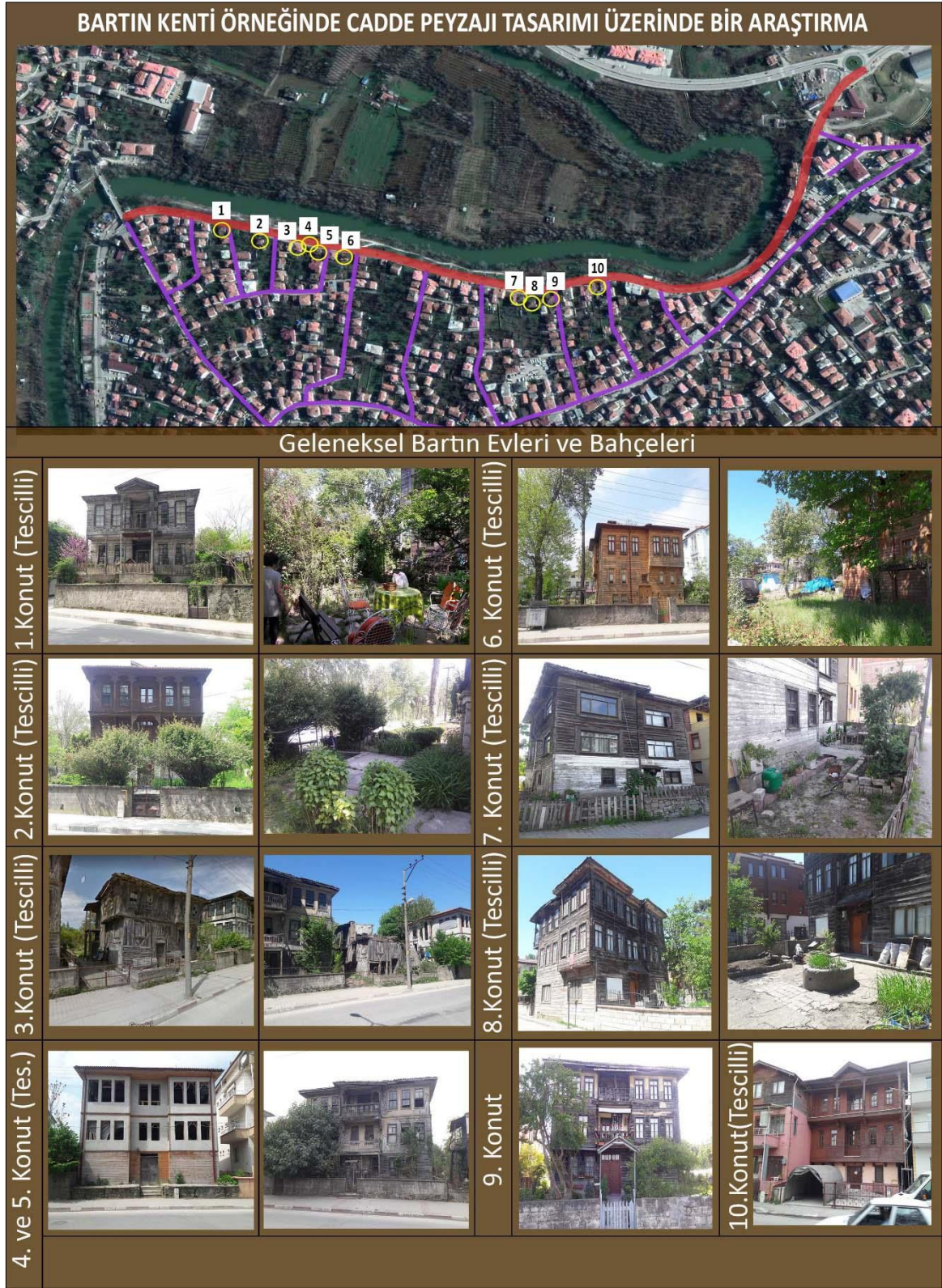


Şekil 4.49: Tescilli yapı analizi.

Çalışma alanı olan Kanlırmak Caddesi'ndeki geleneksel mimari dokuya sahip, tescilli konutlar belirlenerek, cadde boyunca dağılımları tespit edilmiştir. Geleneksel dokuya sahip konut bahçelerinin, yeni inşa edilmiş betonarme yapıların bahçelerine oranla bitki türü ve çeşitliliği yönünden daha zengin olduğu görülmüştür.

Geleneksel Bartın evleri ve bahçelerinde genel olarak *Ficus carica*, *Laurus nobilis*, *Vitis alba*, *Punica granatum* ve *Pinus pinea* gibi bitki türleri kullanılmaktadır. Bahçede kullanılan yapısal elemanlar ise kuyu, çardak ve oturma elemanlarından oluşmaktadır. Geleneksel Bartın evleri ve bahçelerine ilişkin örnekler Şekil 4.50'de sunulmuştur. Ayrıca, Kanlırmak Caddesi'ndeki geleneksel Bartın ev bahçelerinde yetişen bitki türleri ise Tablo 4.1'de sunulmuştur.

Kanlırmak Caddesi boyunca yapılan gözlemlerde yeni inşa edilen binaların, bahçelerine geleneksel mimariye sahip yapılara ait bahçelere oranla daha az önem verildiği, bu nedenle bitkilendirme yönünden, zayıf olduğu görülmüştür. Kanlırmak Caddesi'nde bulunan yeni inşa edilen konutlar ile ilgili fotoğraflar Şekil 4.51'de sunulmuştur.

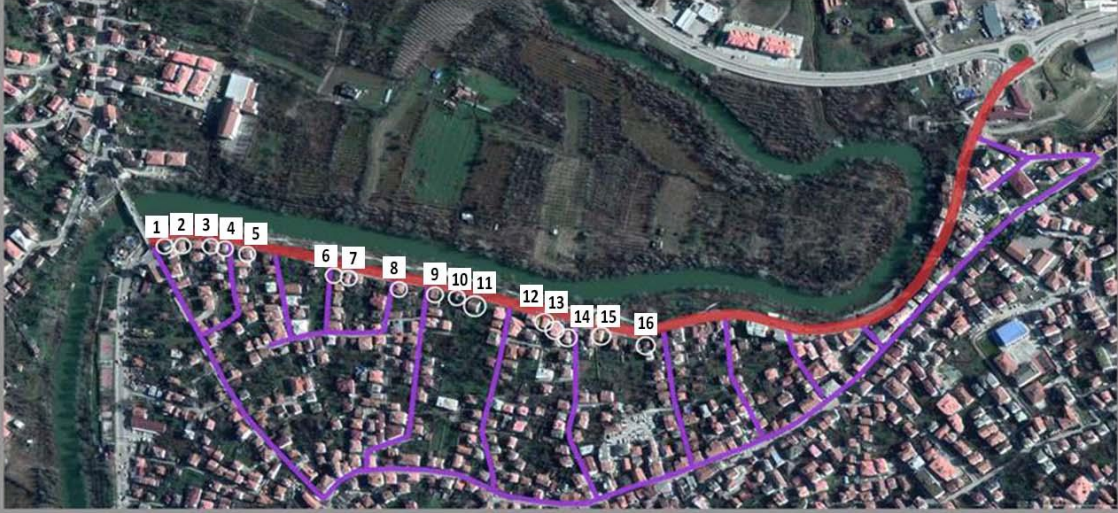


Şekil 4.50: Kanlırmak Caddesi'nde bulunan geleneksel Bartın evleri ve bahçeleri (Orijinal, 2018).

Tablo 4.1: Kanlırmak Caddesi bulunan geleneksel Bartın evlerinin bahçesindeki bitki türleri.

	1 Nolu Konut	2 Nolu Konut	3 Nolu Konut	4 Nolu Konut	5 Nolu Konut	6 Nolu Konut	7 Nolu Konut	8. Nolu Konut	9 Nolu Konut	10 Nolu Konut
<b>Yapı Çevre İlişkisi</b>	Yan-Arka Bahçe	Ön-Yan Bahçe	Ön-Yan Bahçe	Ön Bahçe	Yan-Arka Bahçe	Ön-Yan Bahçe	Ön-Yan Bahçe	Ön-Yan Bahçe	Ön-Yan Bahçe	Arka Bahçe
<b>Yapı Durumu</b>	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap	Ahşap
<b>Yapısal Materyal</b>	Oturma elemanı, Pergola, Köpek Kulubesi Çeşme	Adım taşları, Depo	Pergola Oturma elemanı	Kuyu Oturma elemanı, Köpek kulubesi	Köpek kulubesi, Heykel, Oturma elemanı	Oturma elemanı	Oturma elemanı, Kuyu	Oturma elemanı	Oturma elemanı	Oturma elemanı Garaj
<b>Bitkisel Materyal</b>	1 Nolu Konut	<i>Albizia julibrissin, Aquilegia hybrid, Chanomeles japonica, Corylus colurna, Cupressus macrocarpa Cydonia oblonga, Euonymus japonica, Fructus silvam, Lagerstromia indica, Laurus nobilis, Malus floribunda Magnolia grandiflora, Morus alba, Morus nigra, Philadelphus coronaries, Phoenix dactylifera, Prunus avium, Prunus persica, Ribes rubrum, Rhododendron simsii, Rubus fruticosus, Syringa vulgaris, Wisteria sinensis.</i>								
	2 Nolu Konut	<i>Buxus sempervices, Chaenomeles japonica, Eriobotrya japonica, Ficus carica, Pinus pinea, Prunus domestica, Prunus persica Wisteria sinensis</i>								
	3 Nolu Konut	<i>Campsis radicans, Cotoneaster franchettii, Ficus carica, Pinus pinea, Prunus cerasus, Rosa sp, Vitis vinifera.</i>								
	4 Nolu Konut	<i>Eriobotrya japonica, Ficus carica, Laurus nobilis, Nerium oleander Prunus cerasus, Punica granatum, Rosa sp.</i>								
	5 Nolu Konut	<i>Abies concolor, Cedrus libani, Juglans regia, Laurus nobilis, Malus floribunda, Morus alba, Morus nigra, Pinus pinea, Robinia pseudoacacia, Rosa sp., Yucca gloriosa.</i>								
	6 Nolu Konut	<i>Campsis radicans, Euonymus japonica, Hedera helix, Hydrangea macrophylla, Malus floribunda, Pinus pinea, Prunus cerasus, Prunus serrulata, Wisteria sinensis.</i>								
	7 Nolu Konut	<i>Chanomeles japonica, Eriobotrya japonica, Ficus carica, Malus floribunda, Prunus cerasus, Prunus persica, Rosa sp, Vitis vinifera.</i>								
	8 Nolu Konut	<i>Acer pseudoacacia, Ficus carica, Hedera helix, Pinus pinea, Prunus domestica, Rosa sp.</i>								
	9 Nolu Konut	<i>Laurus nobilis, Nerium oleander, Philadelphus coronaries, Prunus domestica, Prunus persica,, Rosa sp. Syringa vulgaris</i>								
	10 Nolu Konut	<i>Aquilegia hybrid, Euonymus japonica, Hydrangea macrophylla, Malus floribunda, Prunus persica, Rubus fruticosus, , Syringa vulgaris.</i>								

## BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA



### Kanlırmak Caddesi'ndeki Yeni İnşa Edilen Konutlar



Şekil 4.51: Kanlırmak Caddesi'nde bulunan yeni inşa edilen konutlar (Orijinal, 2018).

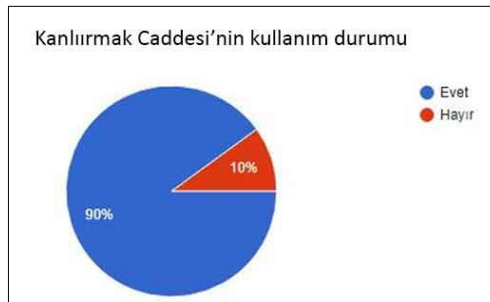
### 4.3 Kentsel Tasarım Kalite Kriterleri Doğrultusunda Uzman Görüşü Değerlendirmesi

Kentsel tasarım kalite kriterleri doğrultusunda farklı meslek gruplarından Peyzaj Mimarı, Mimar, Şehir Plancısı, İnşaat Mühendisi, Harita Mühendisi ve Turizmci olmak üzere toplam 20 uzman kişiye anket uygulanmıştır. Anket uygulanan uzmanların demografik yapısına ilişkin sonuçlar Tablo 4.2’de sunulmuştur.

Tablo 4.2: Uzmanların demografik yapısı.

Demografik Yapı		Kişi sayısı (N)	Yüzde (%)
Cinsiyet	Kadın	9	45
	Erkek	11	55
Yaş	21-29	8	40
	30-39	3	15
	40-49	5	25
	50-59	3	15
	60+	1	5
Meslek	Peyzaj Mimarı	10	50
	Şehir Plancısı	2	10
	Mimar	4	20
	İnşaat Mühendisi	1	5
	Harita Mühendisi	2	10
	Turizmci	1	5
İş durumu	Kamu personeli	11	55
	Özel	6	30
	Akademisyen	3	15
Eğitim durumu	Lisans	8	40
	Yüksek lisans	3	15
	Doktora	9	45

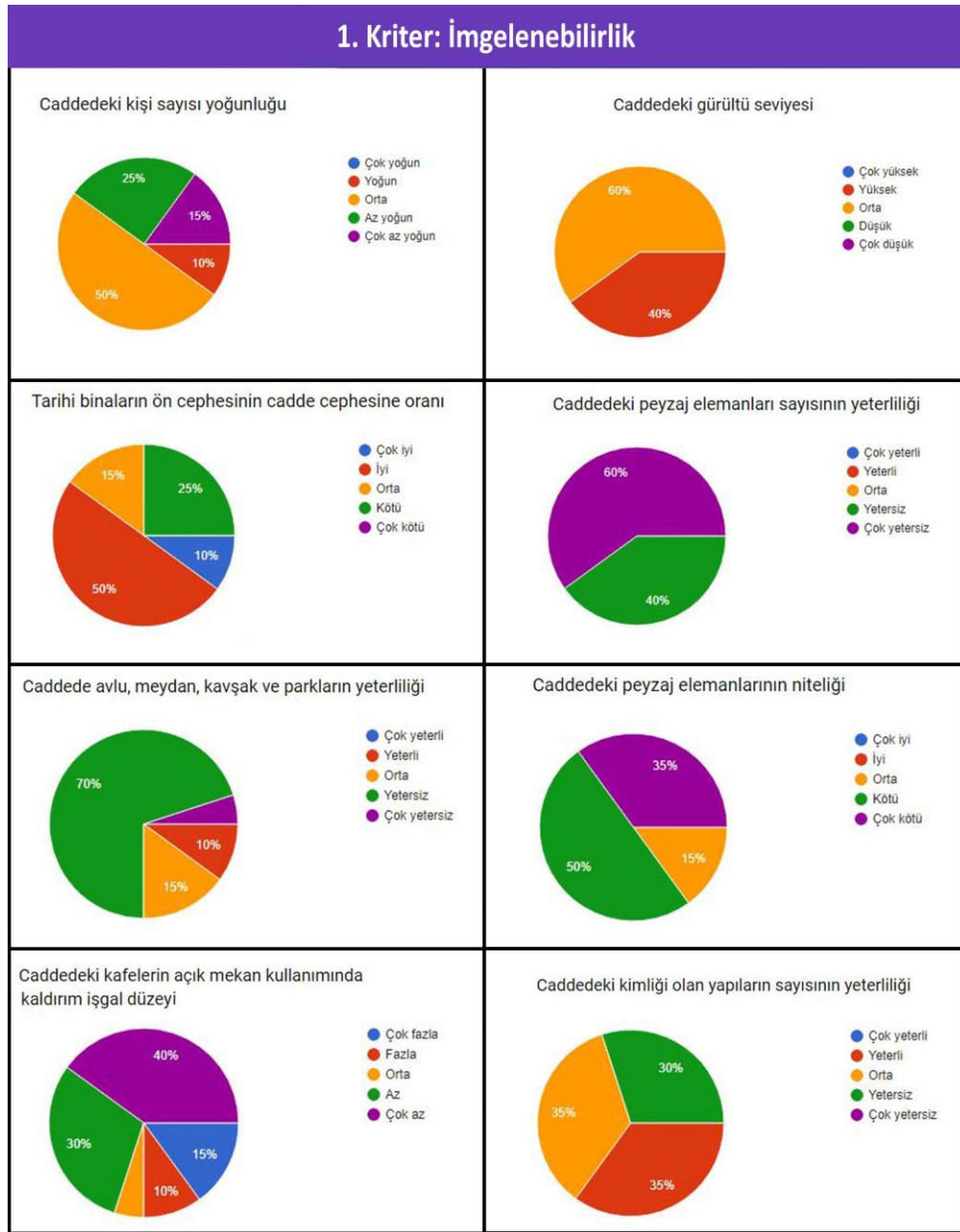
Kanlırmak Caddesi’ne ilişkin yapılan uzman değerlendirmesinde uzmanların %90’ı caddeyi kullanmaktadır (Şekil 4.52).



Şekil 4.52: Uzmanların Kanlırmak Caddesi kullanma durumu.

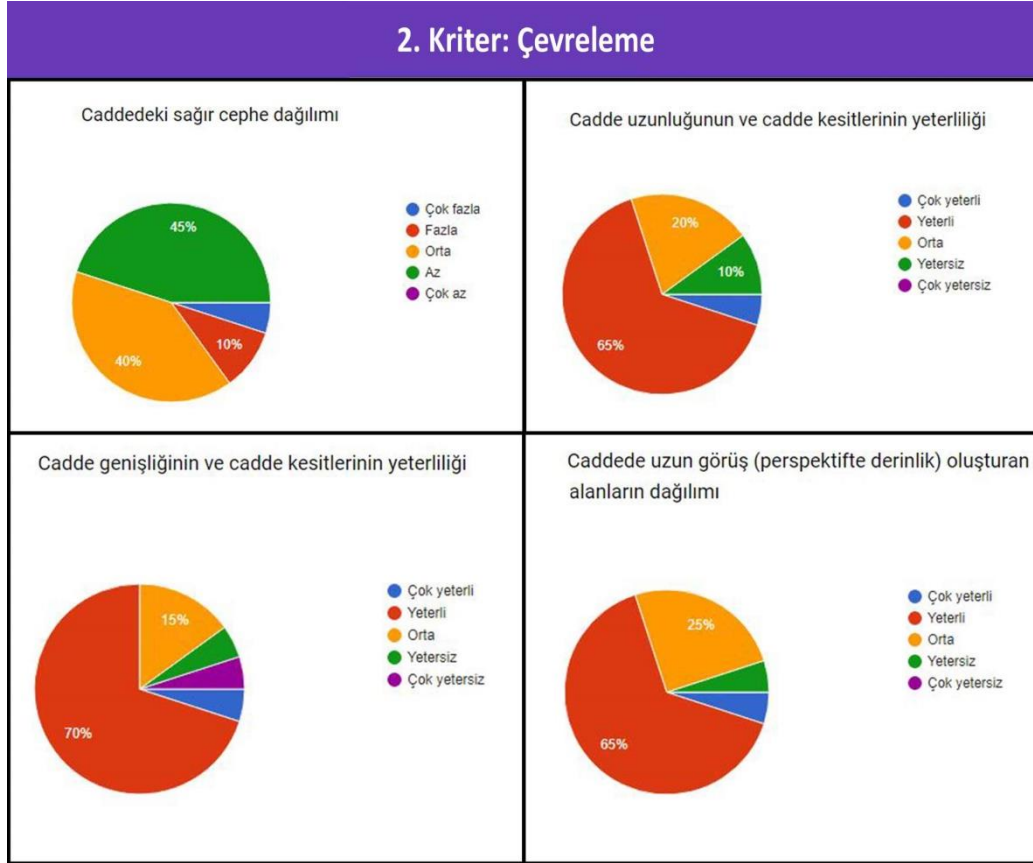


Kanlırmak Caddesi'nde kentsel tasarım kalite kriterleri kapsamında yapılan uzman değerlendirmesinde, caddedeki kişi sayısı yoğunluğu, gürültü seviyesi, tarihi binaların ön cephelerinin cadde cephesine oranı, peyzaj elemanlarının sayısının yeterliliği, peyzaj elemanlarının niteliği, avlu, meydan, kavşak ve park alanlarının yeterliliği, kafelerin açık mekân kullanımında kaldırım işgali düzeyi ve kimliği olan yapıların sayısının yeterliliği kategorileri için vermiş oldukları cevaplar doğrultusunda imgelenebilirlik açısından %34 oranla “kötü” olarak değerlendirilmiştir (Tablo 4.3). İmgelenebilirlik kriterine ilişkin sonuçlar Şekil 4.53'te sunulmuştur.



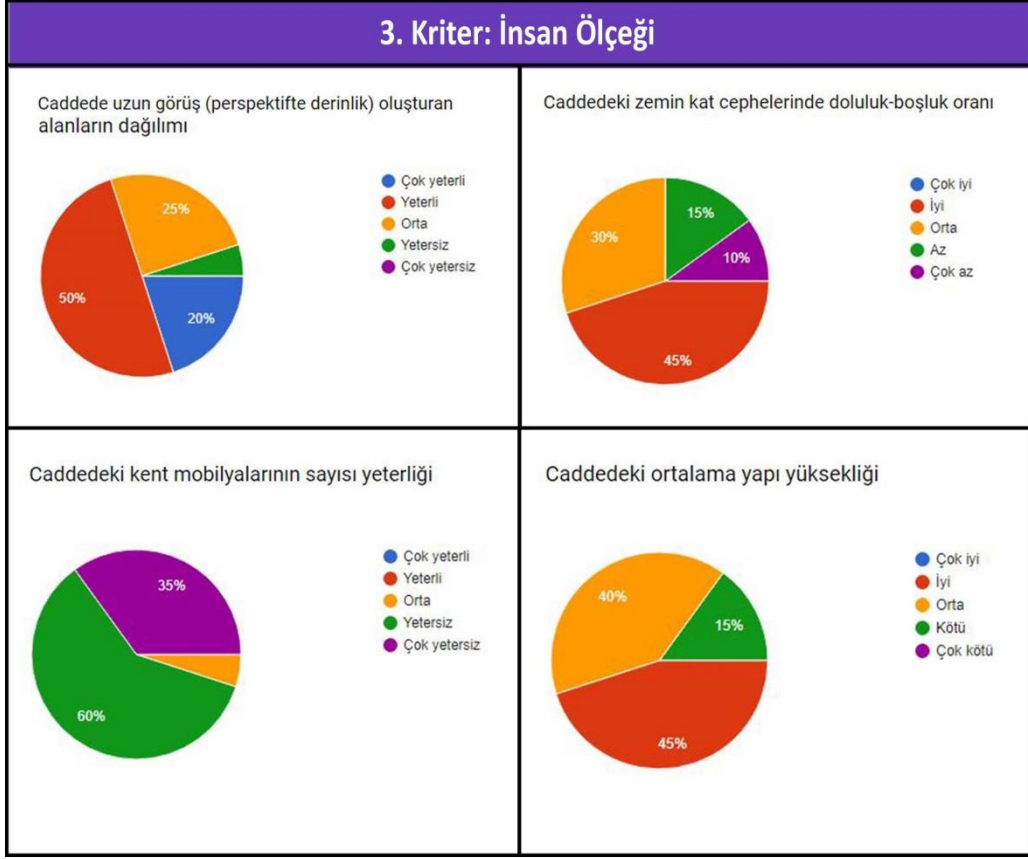
Şekil 4.53: İmgelenebilirlik kriterine ilişkin sonuçlar.

Kanlırmak Caddesi'nde kentsel tasarım kalite kriterleri kapsamında yapılan uzman değerlendirmesinde, caddedeki sağır cephe dağılımı, cadde uzunluğunun ve cadde kesitlerinin yeterliliği, cadde genişliği ve cadde kesitlerinin yeterliliği ve caddede uzun görüş oluşturan alanların dağılımı kategorileri için vermiş oldukları cevaplar doğrultusunda çevreleme kriteri açısından %52 oranla "iyi" olarak değerlendirilmiştir (Tablo 4.3). Çevrelemeye ilişkin sonuçlar Şekil 4.54'te sunulmuştur.



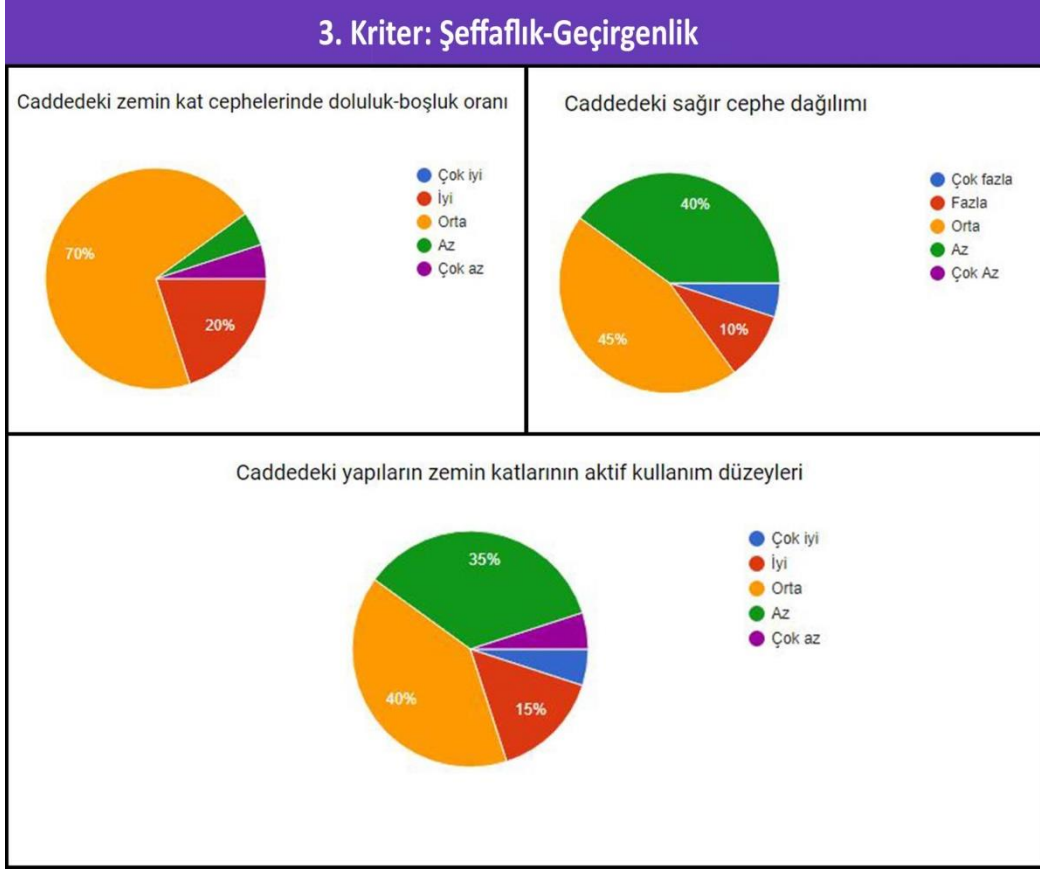
Şekil 4.54: Çevreleme kriterine ilişkin sonuçlar.

Kanlırmak Caddesi'nde kentsel tasarım kalite kriterleri kapsamında yapılan uzman değerlendirmesinde, caddede uzun görüş (perspektif derinliği) oluşturan alanların dağılımı, zemin kat cephelerinde doluluk-boşluk oranı, kent mobilyalarının sayısı yeterliliği ve ortalama yapı yüksekliği kategorileri için vermiş oldukları cevaplar doğrultusunda insan ölçeği kriteri açısından %40 oranla "iyi" olarak değerlendirilmiştir (Tablo 4.3). İnsan ölçeğine ilişkin sonuçlar Şekil 4.55'te sunulmuştur.



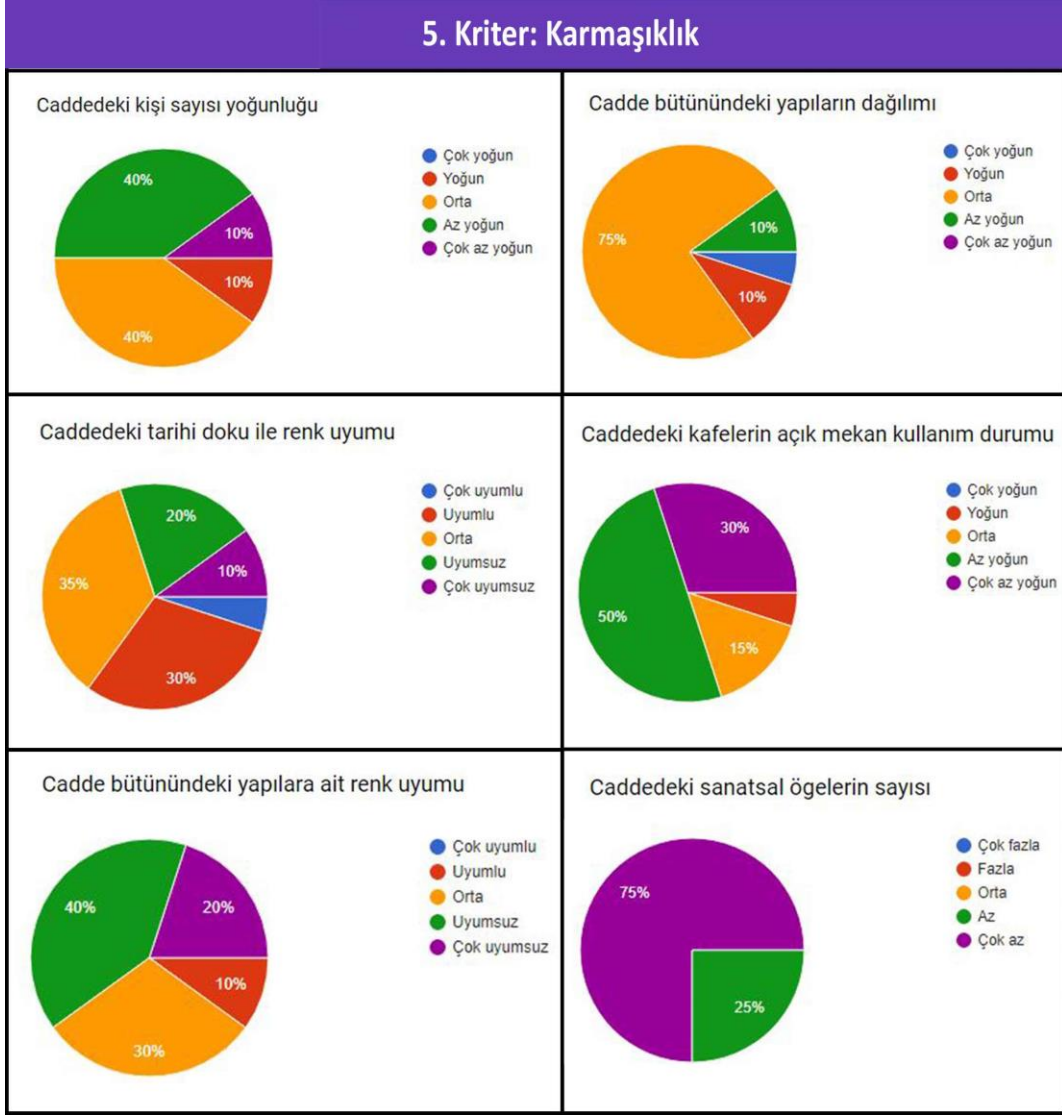
Şekil 4.55: İnsan ölçeği kriterine ilişkin sonuçlar.

Kanlırmak Caddesi'nde kentsel tasarım kalite kriterleri kapsamında yapılan uzman değerlendirmesinde, caddedeki zemin kat cephelerinde doluluk-boşluk oranı, sağır cephe dağılımı ve yapıların zemin katlarının aktif kullanım düzeyleri kategorileri için vermiş oldukları cevaplar doğrultusunda şeffaflık/geçirgenlik açısından %52 oranla “orta” olarak değerlendirilmiştir (Tablo 4.3). Şeffaflık/geçirgenlik kriterine ilişkin sonuçlar Şekil 4.56'da sunulmuştur.



Şekil 4.56: Şeffaflık/geçirgenlik kriterine ilişkin sonuçlar.

Kanlırmak Caddesi'nde kentsel tasarım kalite kriterleri kapsamında yapılan uzman değerlendirmesinde, caddedeki kişi sayısı yoğunluğu, cadde bütünündeki yapıların dağılımı tarihi doku ile renk uyumu, cadde bütünündeki yapılara ait renk uyumu, kafelerin açık mekân kullanım durumu ve sanatsal öğelerin sayısı kategorileri için vermiş oldukları cevaplar doğrultusunda %38 oranla “orta” olarak değerlendirilmiştir (Tablo 4.3). Karmaşıklık kriterine ilişkin sonuçlar Şekil 4.57’de sunulmuştur.



Şekil 4.57: Karmaşıklık kriterine ilişkin sonuçlar.

Kentsel tasarım kalite kriterleri doğrultusunda uzman görüşü değerlendirmesi oluşan sonuçlar Tablo 4.3'te sunulmuştur.

Tablo 4.3: Kentsel tasarım kalite kriterleri doğrultusunda uzman değerlendirilmesi sonuçları.




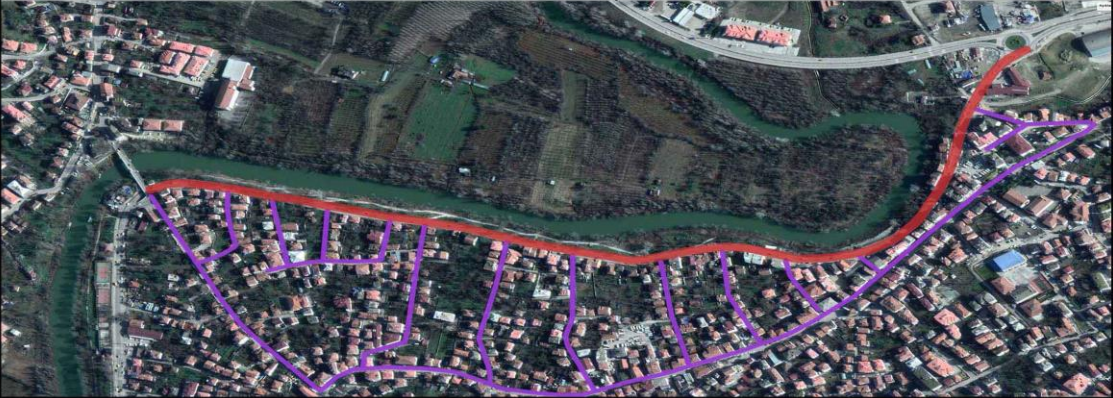
Kentsel Tasarım Kalite Kriterleri	Çok iyi		İyi		Orta		Kötü		Çok kötü	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
<b>İmgelenebilirlik</b>	5	3	31	19	40	25	54	34	31	19
Caddedeki kişi sayısı yoğunluğu	-	-	2	10	10	50	5	25	3	15
Tarihi binaların ön cephesinin cadde cephesine oranı	2	10	10	50	3	15	5	25	-	-
Caddede avlu, meydan, kavşak ve parkların yeterliliği	-	-	2	10	3	15	14	70	1	5
Caddedeki açık mekân kullanımında kaldırım işgali düzeyi	3	15	2	10	1	5	6	30	8	40
Caddedeki gürültü seviyesi	-	-	8	40	12	60	-	-	-	-
Caddedeki peyzaj elemanları sayısının yeterliliği	-	-	-	-	-	-	8	40	12	60
Caddedeki peyzaj elemanlarının niteliği	-	-	-	-	3	15	10	50	7	35
Caddedeki kimliği olan yapıların sayısının yeterliliği	-	-	7	35	7	35	6	30	-	-
<b>Çevreleme</b>	4	5	42	52	20	25	13	17	1	1
Caddedeki sağır cephe dağılımı	1	5	2	10	8	40	9	45	-	-
Cadde genişliğinin ve cadde kesitlerinin yeterliliği	1	5	14	70	3	15	1	5	1	5
Cadde uzunluğunun ve cadde kesitlerinin yeterliliği	1	5	13	65	4	20	2	10	-	-
Caddede uzun görüş (perspektif) oluşturan alanların dağılımı	1	5	13	65	5	25	1	5	-	-
<b>İnsan Ölçeği</b>	4	5	28	40	20	25	19	23	9	7
Caddede uzun görüş (perspektif) oluşturan alanların dağılımı	4	20	10	50	5	25	1	5	-	-
Caddedeki kent mobilyalarının sayısı yeterliği	-	-	-	-	1	5	12	60	7	35
Caddedeki zemin kat cephelerinde doluluk-boşluk oranı	-	-	9	45	6	30	3	15	2	10
Caddedeki ortalama yapı yüksekliği	-	-	9	45	8	40	3	15	-	-
<b>Şeffaflık/Geçirgenlik</b>	2	4	9	15	31	52	16	25	2	4
Caddedeki zemin kat cephelerinde doluluk-boşluk oranı	-	-	4	20	14	70	1	5	1	5
Caddedeki yapıların zemin katlarının aktif kullanım düzeyleri	1	5	3	15	8	40	7	35	1	5
Caddedeki sağır cephe dağılımı	1	5	2	10	9	45	8	40	-	-
<b>Karmaşıklık</b>	3	3	15	13	46	38	33	27	23	19
Caddedeki kişi sayısı yoğunluğu	-	-	2	10	8	40	8	40	2	10
Caddedeki tarihi doku ile renk uyumu	1	5	6	30	7	35	4	20	2	10
Cadde bütünündeki yapılara ait renk uyumu	-	-	2	10	6	30	8	40	4	20
Cadde bütünündeki yapıların dağılımı	1	5	2	10	15	75	2	10	-	-
Caddedeki kafelerin açık mekân kullanım durumu	1	5	3	15	10	50	6	30	-	-
Caddedeki sanatsal öğelerin sayısı	-	-	-	-	-	-	5	25	15	75

N: sayı %: yüzde

Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin hazırlanan Kimlik Kart'ında Caddenin genel özellikleri, konumu, ulaşımı, kalite göstergeleri, yapısal eleman ve donatıları ile bitkisel durumu Tablo 4.4'te sunulmuştur. Kimlik kartı caddenin genel bilgilerini ve özelliklerini tam olarak yansıtmaktadır. Kanlırmak Caddesi'ndeki motorlu ve motorsuz, yaya, olarak kullanım durumunu, bank, aydınlatma elemanlarının yeterliliği, kent uzaklığını göstermektedir.

Kanlırmak Caddesi'ndeki mevcut bitki örtüsü, alan kullanımları ve aktiviteler, sosyallik durumu ve parkların konforu ve imajı olarak da alanla ilgili bilgi sunmaktadır.

Tablo 4.4: Kanlırmak Caddesi kimlik kartı.

KANLIIRMAK CADDESİ									
ÖZELLİKLER	Yapım Zamanı	Cumhuriyet Öncesi							
	Uzunluk	1400 m							
	Kullanım Sıklığı	Yoğun							
	En Son Yenileme	2012							
Niteliği	Akarsu kenarında bir cadde								
KONUT	Kuzey-Güney	Orduyeri Köprüsü ve Çevreyolu							
	Doğu-Batı	Kent merkezi ve Gökırmak							
ULAŞIM	Toplu Taşıma	Tüm hatların geçiş güzergahında							
	Özel Oto/Motor	Orta yoğunlukta							
	Otopark	Kısmen yeterli							
	Bisiklet	Bisiklet yolu mevcut değil							
	Yaya	Merkeze yakın							
	Engelli	Düz zemin							
ALAN İÇİNDEKİ YAPISAL ELEMAN VE DONATILAR	Aydınlatma	Var	Parkın Konfor ve İmajı	Çevresel Veri					Akarsu kıyısı olup, aktif park alanı mevcut değil
	Korkuluk	Yok		İçsel Değer					Açık mekan sert zemini
	Bilgi Verme	Yok		Etkileycilik	Bartın Çayı ve Doğal Sit alanı seyri				
	Bitki Göstergesi	Yok		Sosyal ağlar	Yürüyüş yolları				
	Çöp Kutusu	Yetersiz	Sosyallik Durumu	Kullanıcı Kitlesi	Her kesime hitap ediyor				
	Tanıtım ilanı	Yok		Gece Kullanımı	Aydınlatma yeterli				
	Yol	Var		Alan kullanım ve Aktiviteler	Kullanışlılık	Yürüyüş, manzara seyretme ve bisiklet kullanımına Uygun			
	Yön ve İşaret	Yetersiz	Çeşitlilik		Potansiyeli yüksek ( Bartın Çayı, Tekne turları, Bartın evleri)				
	Su Ögesi	Yok	Sürdürülebilirlik		Tarihi Bartın evleri, Orduyeri Köprüsü				
	Durak	Var	Ağırıklı Bitki Türleri		Doğu Çınarı	<i>Platanus orientalis</i>			
	Oturma	Var			Yaygın Ceviz	<i>Juglans regia</i>			
	Çeşme	Var			Erik	<i>Prunus serrulata</i>			
	Gözlem, Seyir	Var		Yalancı Akasya	<i>Robinia pseudoacacia</i>				
	Büfe	Var		Ak Kavak	<i>Populus alba</i> ✓ Anıt ağaç				
Plastik obje	Var	ZEMİN		Sert Zemin	Yoğun				
Oyun Elemanı	Var		Yumuşak Zemin	Çok az					
Köprü	Var								

## BÖLÜM 5

### ZONLAMA VE ZONLARA İLİŞKİN KANLIIRMAK CADDE PEYZAJI TASARIM ÖNERİSİNE YÖNELİK SORUN, OLANAK VE ÖNERİLER

Cengiz (2007)'den yararlanılarak geliştirilen, Kanlıırmak Caddesi'ne yönelik cadde peyzajı tasarım stratejileri aşağıdaki şekilde beş grupta ele alınmıştır. Bunlar;

- Koruma kapsamındaki alanlara yönelik stratejiler
- Sel ve taşkın riskine yönelik stratejiler
- Su kirliliği kontrolüne yönelik stratejiler
- Rekreasyon alanlarına yönelik stratejiler
- Ulaşımaya yönelik stratejiler

Geliştirilen stratejilere yönelik Kanlıırmak Caddesi'ndeki sorun, olanak ve öneriler saptanmıştır.

Kanlıırmak Caddesi boyunca farklı türde özellikli alanların bir arada bulunması çeşitli sorunların doğmasına neden olmaktadır. Bu sorunlara çözüm önerileri getirebilmek için çalışma alanı özelliklerine göre, Geleneksel Yerleşim Zonu, Yeni Yerleşim ve Ticari Zon, Ticari ve Endüstri Zonu ve Akarsu Koridoru Zonu olarak dört ayrı zona ayrılmıştır. Bunlar,

- Geleneksel Bartın evlerinin ve bahçelerinin bulunduğu bölge “Geleneksel Yerleşim Zonu”: Yürünebilirlik ve erişilebilirliğe yönelik sorun, olanak ve öneriler, geleneksel dokuyu korumaya yönelik sorun, olanak ve öneriler, Bartın Çayı ile Kanlıırmak Caddesi'nin etkileşimine yönelik sorun, olanak ve öneriler başlıkları altında irdelenmiştir.
- Zemin katları dükkân amaçlı kullanılan yeni yapıların yoğun olduğu bölge “Yeni Yerleşim ve Ticari Zonu”: Avlu, meydan, kavşak ve park alanlarının yeterliliğine yönelik sorun, olanak ve öneriler, caddedeki peyzaj elamanlarının sayısı ve

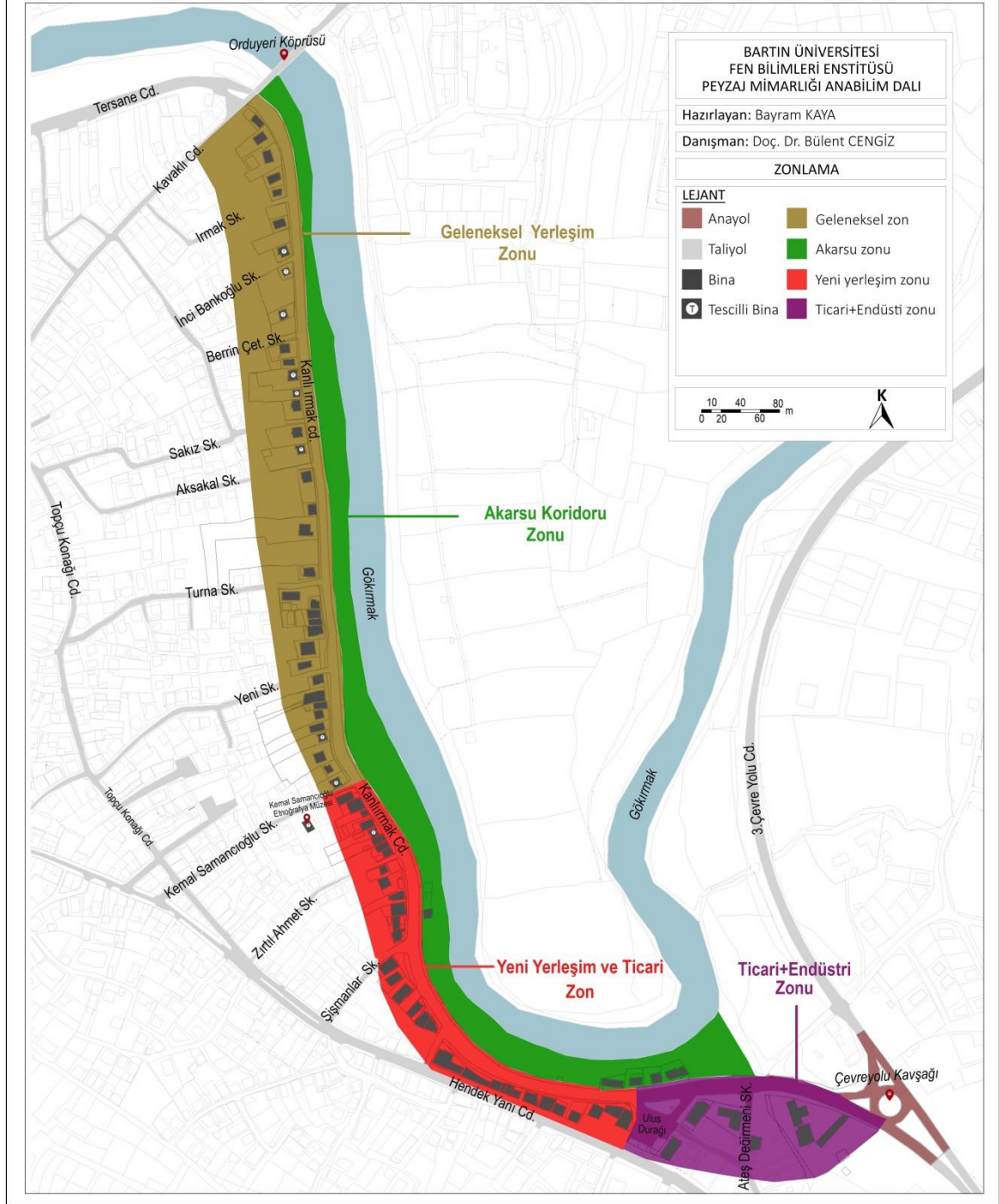


niteliğine yönelik sorun, olanak ve öneriler, caddedeki yapıların dağılımına yönelik sorun, olanak ve öneriler başlıkları altında irdelenmiştir.

- Ticari ve endüstri yapılarının bir arda olduğu bölge “Ticari ve Endüstri Zonu”: Kanlırmak caddesindeki gürültü kirliliği ve gürültü seviyesine yönelik sorun, olanak ve öneriler, Yaya ve taşıt trafik durumuna yönelik sorun, olanak ve öneriler başlıkları altında irdelenmiştir.
- Bartın Çayı kıyısı boyunca I. derece doğal sit alanı olan açık yeşil alan “Akarsu Koridoru Zonu”: Doğal sit alanını korumaya yönelik sorun, olanak ve öneriler, su kirliliğine yönelik sorun, olanak ve öneriler, sel ve taşkın olaylarına yönelik sorun, olanak ve öneriler başlıkları altında irdelenmiştir.

Kanlırmak Caddesi’ne ilişkin zonlama durumu Şekil 5.1’de sunulmuştur.

## BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA



Şekil 5.1: Kanlırmak Caddesi'ne ilişkin zonlama.

### 5.1 Geleneksel Yerleşim Zonu

Kanlırmak Caddesi'nde Orduyeri Köprüsü'nden başlayarak, Kemal Samancıoğlu Sokağına kadar yaklaşık 700 m mesafe olan kısım geleneksel Bartın evlerinin bulunduğu alan

“geleneksel yerleşim zonu” olarak belirlenmiştir. Geleneksel yerleşim zonu alanındaki sorun, olanak ve öneriler aşağıdaki başlıklar altında belirtilmiştir.

### 5.1.1 Yürünebilirlik-Erişilebilirliğe Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler

- **Sorun:** Kanlırmak Caddesi’ndeki yaya yollarının dar olması, bölgedeki taşıt trafiğinin yoğunluğu ve taşıtların yaya yollarına park edilmesi, yayaların erişilebilirliği olumsuz yönde etkilemektedir.
- **Olanak:** Kanlırmak Caddesi Bartın kent merkezine yürüme mesafesinde olup, yaklaşık 600 m uzaklıktadır. Bölgenin ana arteri niteliğinde olması ve 13 sokak ile doğrudan bağlantısının bulunması nedeniyle Kanlırmak Caddesi’ne erişim oldukça kolaydır.
- **Öneri:** Bu bağlamda Kanlırmak Caddesi’ne bağlantılı koridorlardaki taşıt ve yaya güvenliğini artırıcı yeşil bant tasarımları ile otopark çözüm önerileri geliştirilmelidir (Şekil 5.2). Kamusal mekân tasarımında erişilebilirlik, yürünebilirlik ve yaya konfor düzeyleri de önemli yere sahiptir. Geleneksel sokak dokusu yaya öncelikli düzenlenmelidir. Kanlırmak Caddesi’ndeki yolların daha güvenli olabilmesi yayalar, bisikletliler ve araçlar için alanların tanımlanmış olması önem taşımaktadır.



(a)



(b)

Şekil 5.2: Kanlırmak Caddesi’nin yürünebilirlik ve erişilebilirlik, a) Trafik durumu, b) Araçların hatalı park edilmesi (Orijinal, 2018).

### 5.1.2 Geleneksel Dokunun Korunması, Yaşatılması ve Yeniden Canlandırılmasına Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler

Geleneksel dokunun korunması, yaşatılması ve yeniden canlandırılmasına yönelik sorun, olanak ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

- **Sorun:** Gün geçtikçe caddede bulunan geleneksel dokuya sahip tarihi yapılar, yangın, bakımsızlık ve afet olayları gibi nedenlerden dolayı harap olup yıkılmıştır. Bölgede geleneksel doku ile uyumsuz yeni yapılaşmaların oluşmasıyla geleneksel sokak dokusunda bozulmalar yaşanmaktadır.
- **Olanak:** Çalışma alanı olarak seçilen Kanlırmak Caddesi geleneksel Bartın evleri ve Bartın Çayı'nın bulunması nedeniyle özel bir değere sahiptir. Alanda tarihi yapıların bir arada olması ve nehir kenarında yer alması yönüyle özellikli bir alan olması nedeniyle kullanıcılar tarafından tercih edilmektedir.
- **Öneriler:** Geleneksel sokak dokusunun sürdürülebilirliği için caddede bulunan tarihi yapılar ve bahçeleri tarihi evlerin restorasyonuna, tarihi evlerin bahçe tasarımına ve kimliğine uygun şekilde yeniden işlevlendirilmesi, korunması, yaşatılmalı ev ve bahçe ilişkilerinin kurulması ile yeniden canlandırılarak cadde peyzajına kazandırılmalıdır (Şekil 5.3).



(a)



(b)

Şekil 5.3: Kanlırmak Caddesi'nin geleneksel dokusu, a) Tarihi yapılar ve yeni yapılar b) Geleneksel dokuya sahip yapılar (Orijinal, 2018).

### 5.1.3 Bartın Çayı ile Kanlırmak Caddesi'nin Etkileşimine Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler

Bartın Çayı ile Kanlırmak Caddesi'nin etkileşimine yönelik sorun, olanak ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

- **Sorun:** Kanlırmak Caddesi kenarında kalan Bartın Çayı ile doğrudan bir etkileşiminin olmaması caddeyi sıradanlaştırmıştır. Ayrıca, Kanlırmak Caddesi taşkın alanı içerisinde olması nedeniyle taşkın riski bulunmaktadır. Bölgede yağmurların artmasıyla oluşan taşkın olaylarından caddedeki bulunan tarihi yapılar zarar görmektedir.
- **Olanak:** Bartın Çayı kenarında boylu ağaçların ve bitkisel dokunun bulunması caddeye ekolojik bir koridor özelliği bir alandır. Aynı zamanda akarsu taşımacılığına elverişli olması sebebiyle yalı evi özelliği de kazandırmaktadır (Şekil 5.4).
- **Öneriler:** Bartın Çayı ile Kanlırmak Caddesi'nin doğrudan etkileşimini sağlamak için akarsu kıyısında iskeleler ve insanların dinlenebilecekleri ahşap oturma terasları gibi tasarımlar ile insanlar yönlendirilebilir.



(a)



(b)

Şekil 5.4: a) Kanlırmak Caddesi'nin Bartın Çayı ile etkileşim durumu, b) Yürüyüş yolu (Orijinal, 2018).

### 5.2 Yeni Yerleşim ve Ticaret Zonu

Kanlırmak Caddesi'nde Kemal Samancıoğlu Sokak'tan başlayarak, Ulus Durağına kadar yaklaşık 470 m mesafede olan kısım zemin katları dükkân olarak kullanılan yeni

yerleşimlerin bulunduğu alan “ yeni yerleşim ve ticaret zonu” olarak belirlenmiştir. Yeni yerleşim ve ticaret zomuna ilişkin sorun, olanak ve öneriler aşağıda verilmiştir.

### **5.2.1 Avlu, Meydan, Kavşak ve Parkların Yeterliliğine Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler**

Avlu, meydan, kavşak ve parkların yeterliliğine yönelik sorun, olanak ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

- **Sorun:** Kanlırmak Caddesi günün belli saatlerinde yaya ve taşıtlar tarafından yoğun olarak kullanılan bir güzergâhtır. Cadde genelinde meydan, kavşak ve park alanlarının yetersiz kaldığı ve caddeyi kullanan insanların ihtiyaçlarını karşılayamadığı görülmektedir. Cadde boyunca insanların bir araya gelebileceği meydan ve park alanlarının bulunmaması ile beraberinde geleneksel dokuya sahip yapılarda avlu ve bahçelere önem verilirken iken, yeni yapılar ise avlu ve bahçe yönünden zayıf kalmaktadır.
- **Olanak:** Yapılaşma dışında arta kalan alanlar, akarsu koridoru boyunca buluna boş alanlar ve tarihi yapıların bahçeleri meydan, avlu ve park alanı olarak düzenlenebilir.
- **Öneriler:** Bu nedenle Kanlırmak Caddesi’ni kullanan insanların bir araya gelebileceği ve rekreasyon aktivitelere uygun alanların bulunması, insanları alandan uzaklaştırmaktadır. Bu sorunu ortadan kaldırmak için cadde boyunca yapıların dışında kalan boş alanları insanların daha aktif kullanabileceği meydan, park ve dinlenme alanı olarak düzenlenerek, caddenin yaşam kalitesi artırılabilir (Şekil 5.5).



(a)



(b)

Şekil 5.5: a) Kanlırmak Caddesinde bulunan boş alanlar, b) geleneksel dokuya sahip konut ve avlusu (Orijinal, 2018).

### 5.2.2 Kanlırmak Caddesi'ndeki Peyzaj Elemanlarının Sayısının ve Niteliğinin Yeterliliğine Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler

Kanlırmak Caddesi'ndeki peyzaj elemanlarının sayısının ve niteliğinin yeterliliğine yönelik sorun, olanak ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

- **Sorun:** Cadde boyunca yapılan gözlemlerde peyzaj donatı elemanlarının kalitesiz ve yetersiz olması kullanıcıların ihtiyaçlarını karşılamamakta zayıf kalmaktadır. Bu nedenle kullanıcı ihtiyaçlarına tam olarak hitap etmemektedir.
- **Olanak:** İnsanların ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yeterli sayıda donatı elemanları ile cadde daha düzenli ve kullanışlı olur.
- **Öneriler:** Kanlırmak Caddesi'ndeki peyzaj donatı elemanlarının niteliği ve sayısı artırılarak, caddeki donatı elemanları eksikliği ortadan kalmış olur.

Şekil 5.6'da Kanlırmak Caddesi'nde kullanılan peyzaj donatı elemanlarını gösteren örnekler sunulmuştur.



(a)



(b)

Şekil 5.6: Kanlırmak Caddesi'nin peyzaj elemanları durumu a) Çöp kutuları, b) Banklar (Orijinal, 2018).

### 5.2.3 Kanlırmak Caddesi'ndeki Yapıların Dağılımına Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler

Kanlırmak Caddesi'ndeki yapıların dağılımına yönelik sorun, olanak ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

- **Sorun:** Kanlırmak Caddesi Bartın Çayı kıyısında geleneksel Bartın evlerinin ve yeni yerleşimlerin bir arada bulunduğu tarihi bir caddedir. Cadde genelinde Zırtlı Ahmet Sokak'a kadar olan kısımda geleneksel sokak dokusuna sahip yapıların bulunurken, Zırtlı Ahmet Sokak'tan Çevreyolu kavşağına kadar olan kısımda ise farklı yüksekliklerde zemin katları dükkan amaçlı kullanılan yeni yerleşimler yer almaktadır. Bu nedenle caddeki geleneksel dokuda bozulmalara sebep olduğu saptanmıştır.
- **Olanak:** Yeni yerleşimlerin daha önceden inşa edilmiş olan Bartın evlerinin mimarisine benzer özellikte ve bina yükseklikleri birbirine yakın olması ile sorun daha aza indirilmiş olur.
- **Öneriler:** Cadde de bulunan yeni yapılara cephe giydirmesi yapılarak, cadde boyunca geleneksel doku bütünlüğü sağlanabilir. Yapıların dağılımını, yansıtan fotoğraflar Şekil 5.7'de verilmiştir.





(a)



(b)

Şekil 5.7: a) Geleneksel dokuya sahip yapılar, b) Yeni inşa edilen yapılar (Orijinal, 2018).

### 5.3 Ticari ve Endüstri Zonu

Kanlırmak Caddesi'nde Ulus Durağından başlayarak, Çevreyolu Kavşağı'na kadar yaklaşık 230 m mesafe olan kısım zemin katları dükkân olarak kullanılan yeni yerleşimler ve endüstri yapıların bulunduğu alan “ ticari ve endüstri zonu” olarak belirlenmiştir. Ticari ve endüstri zonuna ilişkin sorun, olanak ve öneriler aşağıda verilmiştir.

#### 5.3.1 Kanlırmak Caddesi'ndeki Gürültüsü Kirliliğine Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler

Kanlırmak Caddesi'ndeki gürültüsü kirliliğine yönelik sorun, olanak ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

- **Sorun:** Kanlırmak Caddesi kamusal alanlara yakın olması ve çevreyolu ile bağlantısının bulunması nedeniyle günün belli saatlerinde taşıt trafiğinde yoğunlaşma görülmektedir. Cadde üzerinde bulunan Ulus Durağında bulunan araçlar ve Kanlırmak Caddesi'ni kullanan araçların çıkardığı seslerden dolayı bölgede gürültü seviyesi artmaktadır. Bu durum bölgede bulunan insanları rahatsız etmektedir (Şekil 5.8).
- **Olanak:** Kanlırmak Caddesi'nde bulunan bahçeli evlerin caddeye bakan tarafına bitkisel perdeleme yaparak gürültü kirliliği en azalabilir.
- **Öneriler:** Cadde üzerinde bulunan Ulus Durağı meydan ya da park alanı olarak düzenlenerek, ulus durağı başka bir bölgeye kaldırılmasıyla sorun çözülebilir. Ya

da cadde günün belirli saatlerinde trafiğe kapatılarak, gürültü kirliliği önlenmiş olur.



(a)



(b)

Şekil 5.8: Kanlırmak Caddesi'nin gürültü kirliliği a) Ulus Durağı, b) Kanlırmak Caddesi (Orijinal, 2018).

### 5.3.2 Yaya ve Taşıt Trafik Durumuna Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler

Yaya ve taşıt trafik durumuna yönelik sorun, olanak ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

- **Sorun:** Kanlırmak Caddesi kamusal alanlara yakın olması ve çevreyolu ile bağlantısının bulunması nedeniyle günün belli saatlerinde taşıt trafiğinde yoğunlaşma görülmektedir. Bu durum yayalar için tehlike arz etmektedir.
- **Olanak:** Kanlırmak Caddesi'nde bazı noktalarda taşıtların hızları kontrol etmek ve yayaların can güvenli taşıt yoluna için engellemeler yapılabilir.
- **Öneriler:** Kanlırmak Caddesi'nde taşıt yolu ile yaya yolunu birbirinden ayıracak, yeşil bant düzenlemesi yapılarak yaya ve taşıtlara daha güvenli ulaşım imkânı sağlanabilir. Ya da cadde de trafik tek yönlü olacak şekilde yeniden düzenlenme yapılmalıdır. Yaya ve Taşıt Trafik Durumuna ilişkin örnekler Şekil 5.9'da sunulmuştur.



(a)



(b)

Şekil 5.9: Kanlırmak Caddesi'nin yaya ve taşıt trafik durumu a) Taşıt trafiği b) Yaya kullanımı (Orijinal, 2018).

#### 5.4 Akarsu Koridoru Zonu

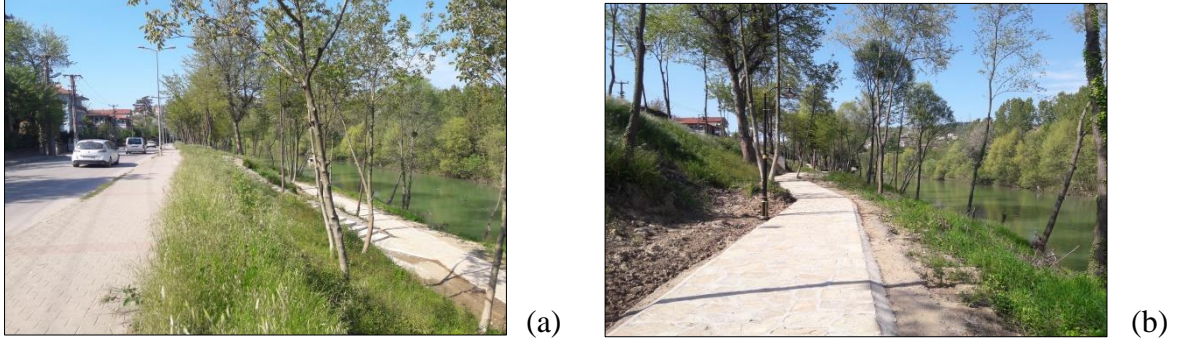
Kanlırmak Caddesi ile Bartın Çayı arasında kalan yeşil alan ve I. derece doğal sit alanı olan kısım “akarsu koridoru zonu” olarak belirlenmiştir. Akarsu koridoru zonuna ilişkin sorun, olanak ve öneriler aşağıda verilmiştir.

##### 5.4.1 Doğal Sit Alanını Korumaya Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler

Doğal Sit alanını korumaya yönelik sorun, olanak ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

- **Sorun:** Kanlırmak Caddesi'nin Bartın Çayı kıyısında bulunan I.derece doğal sit alanı olan kısımda toplam 21 farklı türde ağaç bulunmaktadır. Bartın Çayı kıyısındaki yürüyüş yolu çevresinde bulunan boylu ağaçlar ile beraber ayrı bir görsel kaliteye sahiptir. Bölgede yaşayan insanlar günün belli saatlerinde yürüyüş ve gezmek için bu yolu tercih eder. Gazhane parkına kadar uzanan yürüyüş yolu Kanlırmak Caddesi'ne ulaşımında önemli bir etkidir. Ancak bölgeye bazı kamyonetlerin hafriyat dökmesi, izinsiz ağaç kesimi ve tahrip edilmesi ve yürüyüş yolunu kullanan yayaların çevreyi kirletmesiyle alandaki bitki türleri zarar görmektedir.
- **Olanak:** Mevcut kamusal yeşil alanlar gerek kent estetiği gerekse halkın rekreasyonel gereksinimi açısından yeterli değildir. Bartın kent merkezi içinden geçen Bartın Çayı kentin en önemli rekreasyon kaynağını oluşturmasına karşın yeterince değerlendirilememektedir.

- **Öneriler:** Doğal sit alanına zara verecek moloz ve hafriyat ve çevresel atıkların atılmasını engellemek, rekreasyon alanları artırmak ve bitki türlerini korumak gerekmektedir. Bartın Çayı'nın kıyısındaki doğal sit alanı kentsel yeşil alan açısından değerlendirilmelidir. Bartın Çayı kıyısı doğal sit alanına ilişkin örnekler Şekil 5.10'da sunulmuştur.



Şekil 5.10: Bartın Çayı kıyısı doğal sit alanına ilişkin örnekler a) Doğal sit alanı b) Yürüyüş yolu (Orijinal, 2018).

#### 5.4.2 Su Kirliliğine Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler

Doğal Sit alanını korumaya yönelik sorun, olanak ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

- **Sorun:** Kanlırmak Caddesi boyunca bulunan kentin önemli bir akarsuyu olan Bartın Çayı'na bölgede bulunan yerleşimlerin kanalizasyon suları ve Bartın Çayı havzası boyunca bulunan, sanayi ve endüstri fabrikalarının atık sularının karışması nedeniyle su kirliliği yönünden oldukça kötü durumdadır. Yılın belli dönemlerinde su kirliliğinin artması balık ölümlerine neden olmaktadır.
- **Olanak:** Bartın Çayı üzerindeki fabrika ve sanayi yerleşkelerinin atıkları, yerleşimlerin kanalizasyon sularının Bartın Çayı'na erişimi engellenmelidir.
- **Öneriler:** Bartın Çayı akarsu koridoruna karışan atık sular engellemek amacıyla akarsu koridoru üzerinde bir arıtma tesisi yapılarak, su kirliliği azaltılmalıdır. Su kirliliğine ilişkin örnek Şekil 5.11'de sunulmuştur.



Şekil 5.11: Bartın Çayı su kirliliği durumu (Orijinal, 2018).

#### 5.4.3 Sel ve Taşkın Olaylarına Yönelik Sorun, Olanak ve Öneriler

Sel ve taşkın olaylarına yönelik sorun, olanak ve öneriler aşağıda sunulmuştur.

- **Sorun:** Kanlırımak Caddesi'nin hemen yanı sıra uzanan Bartın Çayı'nın su seviyesi mevsimsel yağışların etkisiyle belirli seviyelere yükselmesi (Şekil 5.12)sonucunda geçmişte ve günümüzde sel ve taşkın olaylarının yaşanmasına sebep olmuştur. Çalışma alanında bulunan geleneksel mimariye sahip yapılar geçmişte yaşanan sel ve taşkın olaylarından ciddi derecede etkilenmiştir.
- **Olanak:** Bartın Çayı havzası üzerinde baraj yapılarak yağın yağmur ve kar sularının sel ve taşkın olaylarına yol açması engellenebilir.
- **Öneriler:** Bartın Çayı'daki bitkisel dokuyu koruyacak şekilde ıslah çalışmaları ya da Bartın Çayı farklı kollara ayrılarak, su seviyesi azaltılabilir.



Şekil 5.12: Bartın Çayı sel ve taşkın olayı (Orijinal, 2018).

## BÖLÜM 6

### KANLIIRMAK CADDE PEYZAJI TASARIM ÖNERİSİNE YÖNELİK DEĞERLENDİRMELER

#### 6.1 Kanlırmak Caddesi'ne Yönelik Cadde Peyzajı Tasarım İlkeleri

Çalışma alanı olarak seçilen Kanlırmak Caddesi'nde cadde peyzajı tasarımı aşağıdaki ilkeler doğrultusunda yapılmıştır. Bunlar,

- Ulaşılabilirlik,
- Sürdürülebilirlik
- Yeniden canlandırma
- Görsel kaliteyi artırma
- Gürültü kirliliğini engelleme

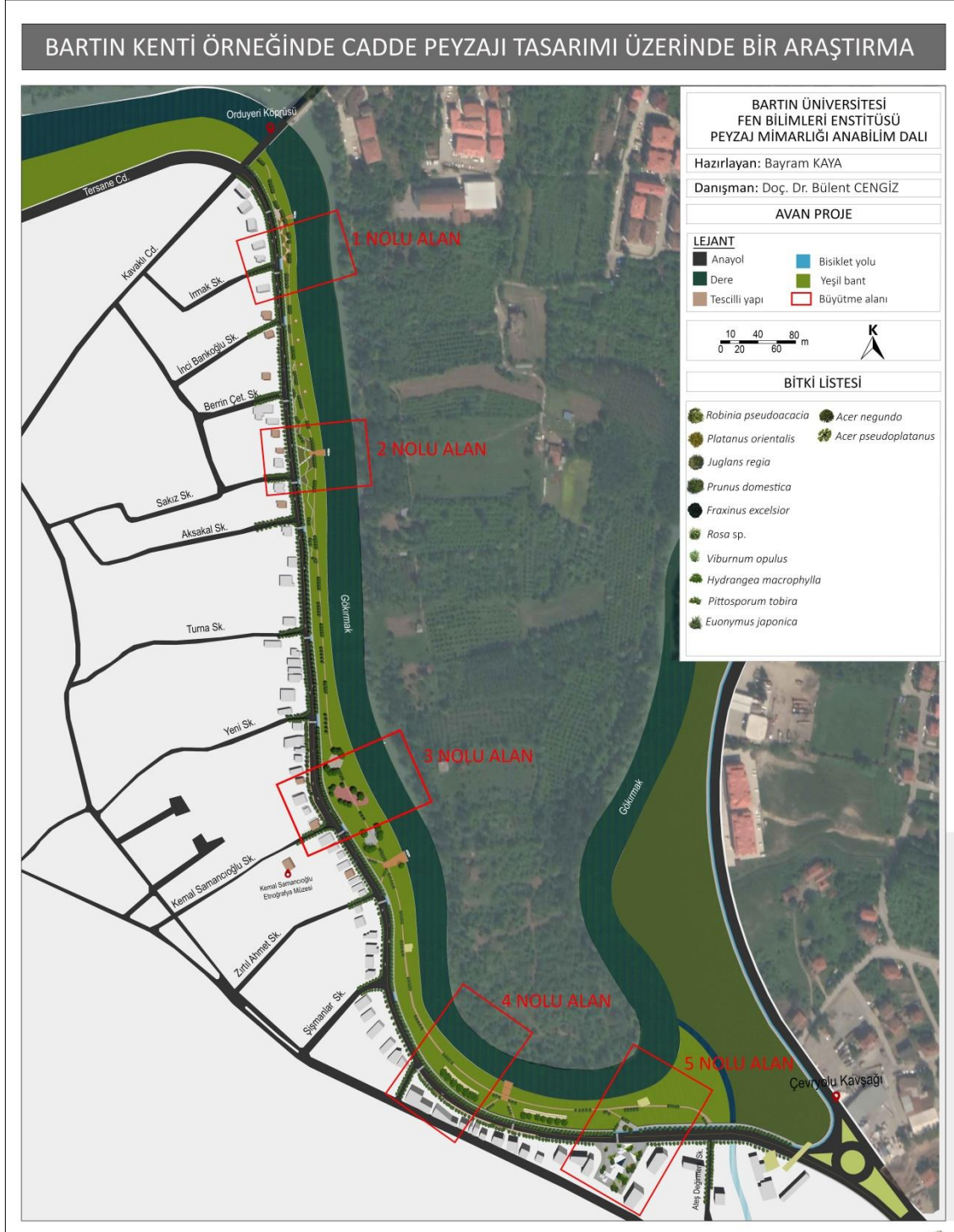
Bu ilkeler doğrultusunda cadde peyzajı tasarımı yapılarak bölgedeki yaşam kalitesini artırmak hedeflenmiştir.

Kanlırmak Caddesi'ne yönelik cadde peyzajı tasarım projesinde temel amaç geleneksel sokak dokusunu korumak ve sürdürülebilirliğini sağlamaktır. Yapılacak tasarımlarda geleneksel doku ön plana çıkarılarak, eskimiş ve yıpranmış yapılar restore edilerek sokağı yeniden canlandırmak planlanmıştır. Çalışma alanının yakınında bulunan Bartın Çayı tasarıma yön veren başka bir etmendir. Bu nedenle çalışma alanındaki geleneksel sokak dokusu ve Bartın Çayı ile bağlantılı olarak tasarlanmalıdır. Kanlırmak Caddesi'ne yönelik cadde peyzajı tasarım projesi aşağıdaki stratejiler doğrultusunda yapılmıştır. Bu bağlamda;

- Caddedeki yaya ve taşıt yolunu ayıracak yeşil bant düzenlemesinin yapılması
- Caddeyi bisiklet kullanımına yönlendirmek için bisiklet yolu yapılması
- Yeşil altyapı sistemleri ile yağmur suyunu bitkiler ile filtrelemek
- Kafe ve büfe gibi kamusal mekânların tasarlanması
- Tasarımda peyzaj donatı elemanlarının çeşitliğinin ve sayısının artırılması
- Akarsu turizmini canlandırmak ve Kanlırmak Caddesi ile etkileşimi sağlayarak caddenin prestijini artırmak amacıyla Kemal Samancıoğlu Sokağı'nın Kanlırmak bağlantısında odak noktası oluşturacak iskele önerilmiştir.

## 6.2 Kanlırmak Cade Peyzajı Tasarım Önerisi

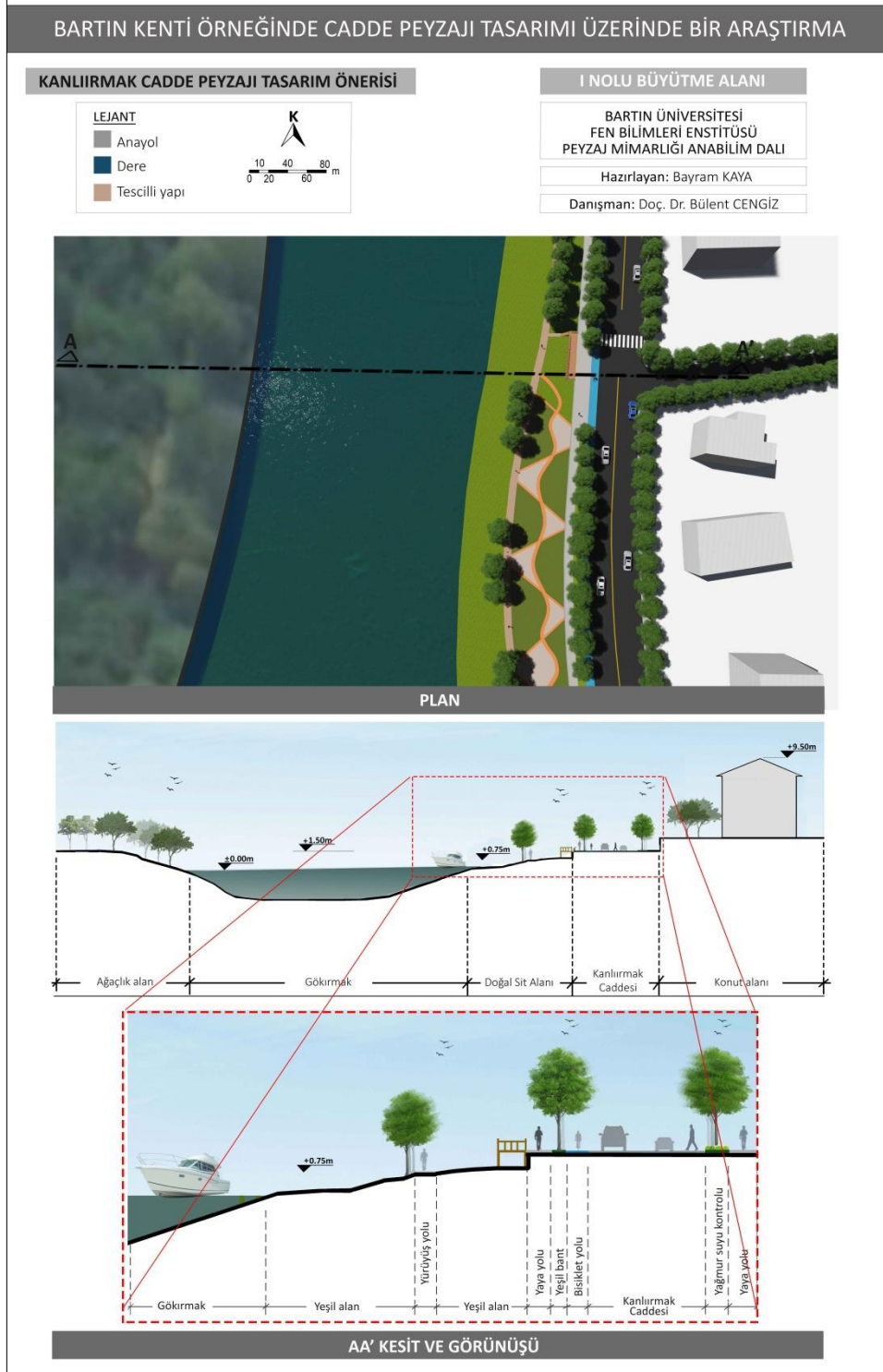
Kanlırmak Cade Peyzajı Tasarım Önerisi ile plan, kesit-görünüş ve 3D görseller üretilmiştir. Kanlırmak Cade Peyzajı Tasarım Önerisi Şekil 6.1’de sunulmuştur.



Şekil 6.1: Kanlırmak Cade Peyzajı Tasarım Önerisi.



**I. Nolu Alan:** Kanlırmak Caddesi Peyzajı Tasarım Önerisinde özellikli olan beş nokta seçilerek, plan ve kesitleri ortaya konmuştur. Kanlırmak Caddesi Peyzajı Tasarım Önerisi'ne ilişkin I Nolu Alan'ın plan, kesit ve görünüşü Şekil 6.2'de sunulmuştur.



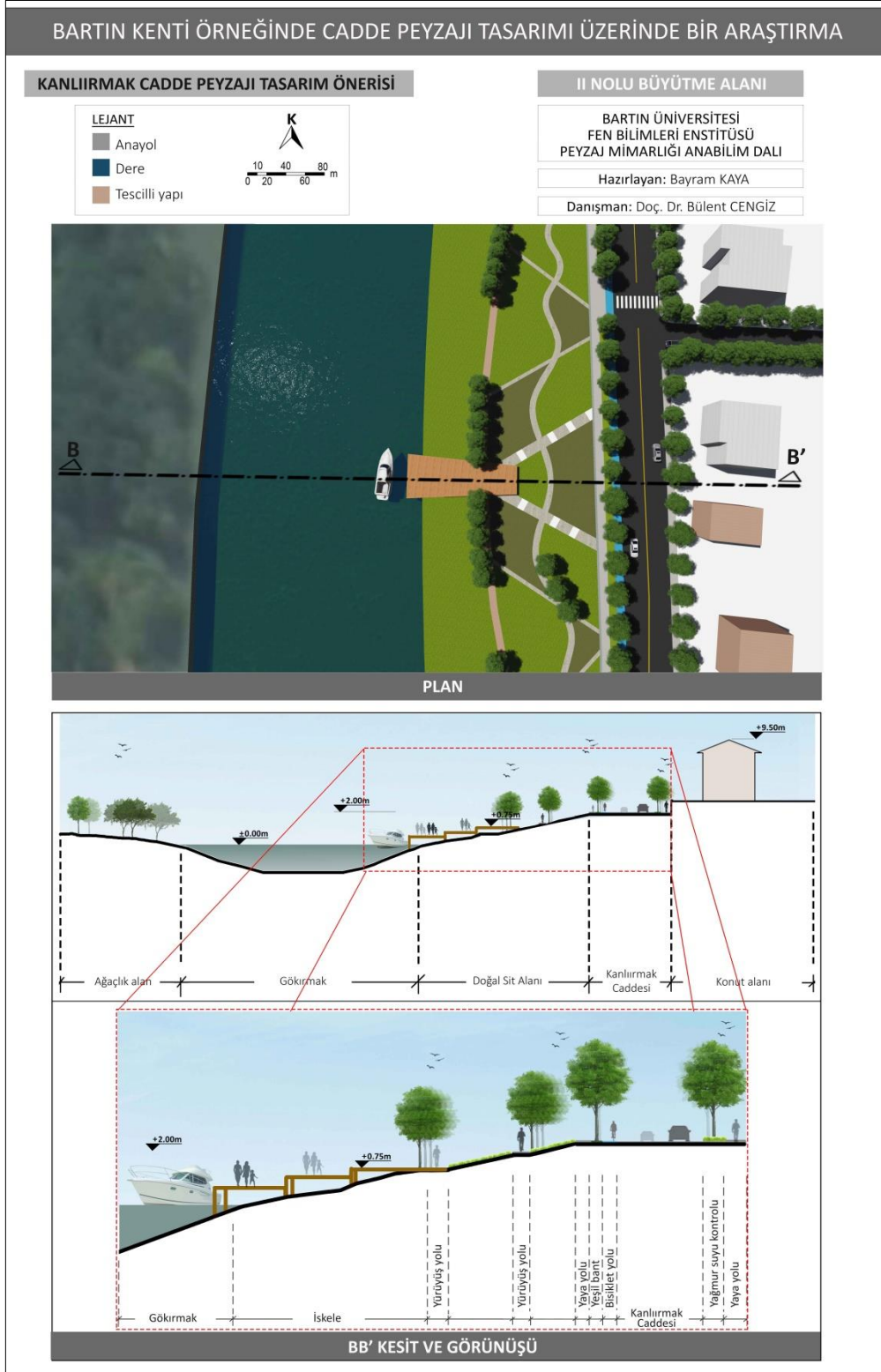
Şekil 6.2: I Nolu Büyütme Alanına Ait Plan, AA' Kesit ve Görünüş Paftası

Kanlırmak Cade Peyzajı Tasarım Önerisine ilişkin I Nolu Alan'ın simülasyonu Şekil 6.3'te sunulmuştur.



Şekil 6.3: I Nolu Büyütme Alanına Ait 3D simülasyon.

**II. Nolu Alan:** Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım Önerisi'ne ilişkin II Nolu Alan'ın plan, kesit ve görünüşü Şekil 6.4'te sunulmuştur.



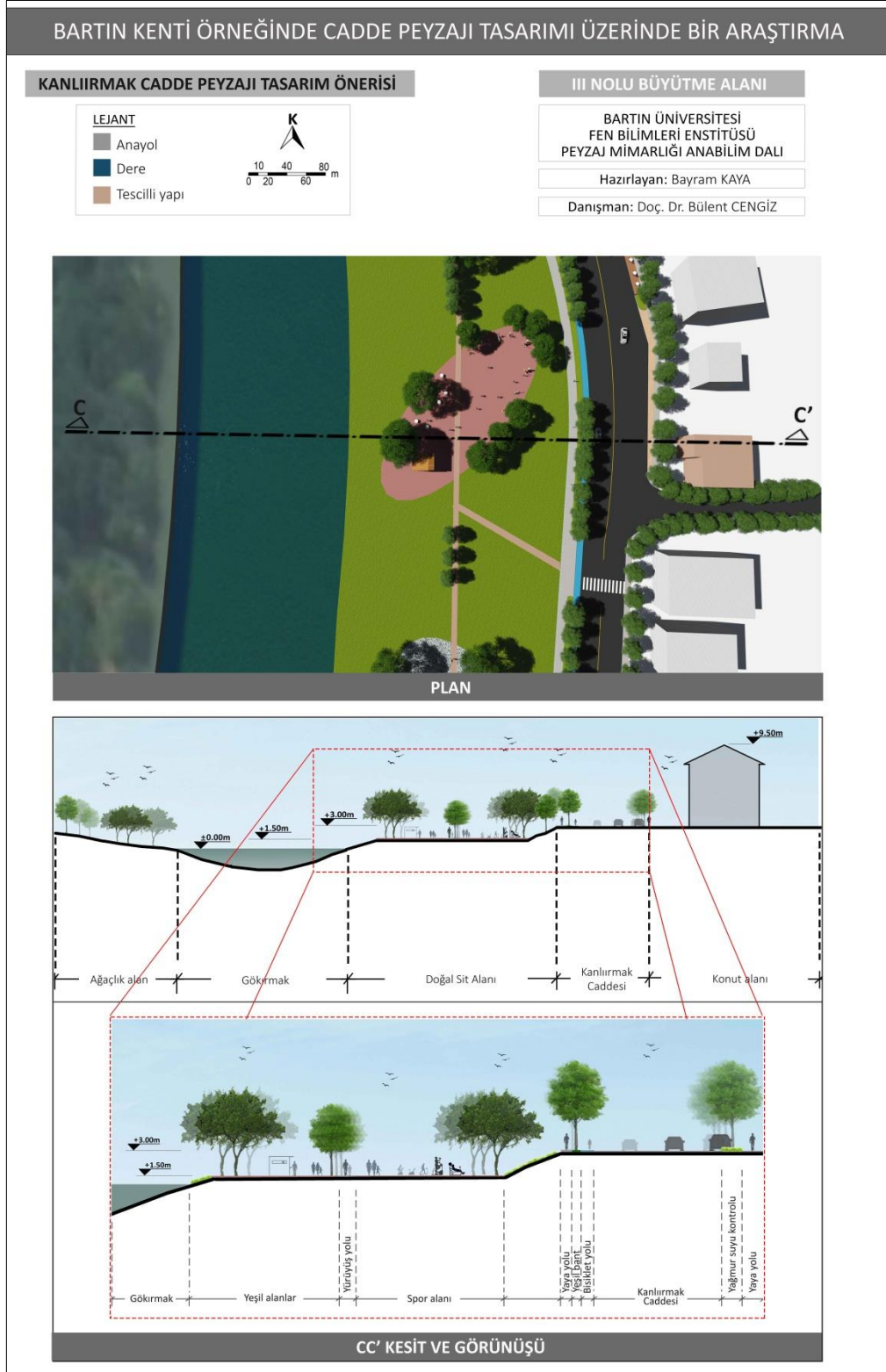
Şekil 6.4: II Nolu Büyütme Alanına Ait Plan, BB' Kesit ve Görünüş Paftası

Kanlırmak Cade Peyzajı Tasarım Önerisine ilişkin II Nolu Alan'ın simülasyonu Şekil 6.5'te sunulmuştur.



Şekil 6.5: II Nolu Büyütme Alanına Ait 3D simülasyon.

**III. Nolu Alan:** Kanlırmak Caddesi Peyzajı Tasarım Önerisine ilişkin III Nolu Alan'ın plan, kesit ve görünüşü Şekil 6.6'da sunulmuştur.



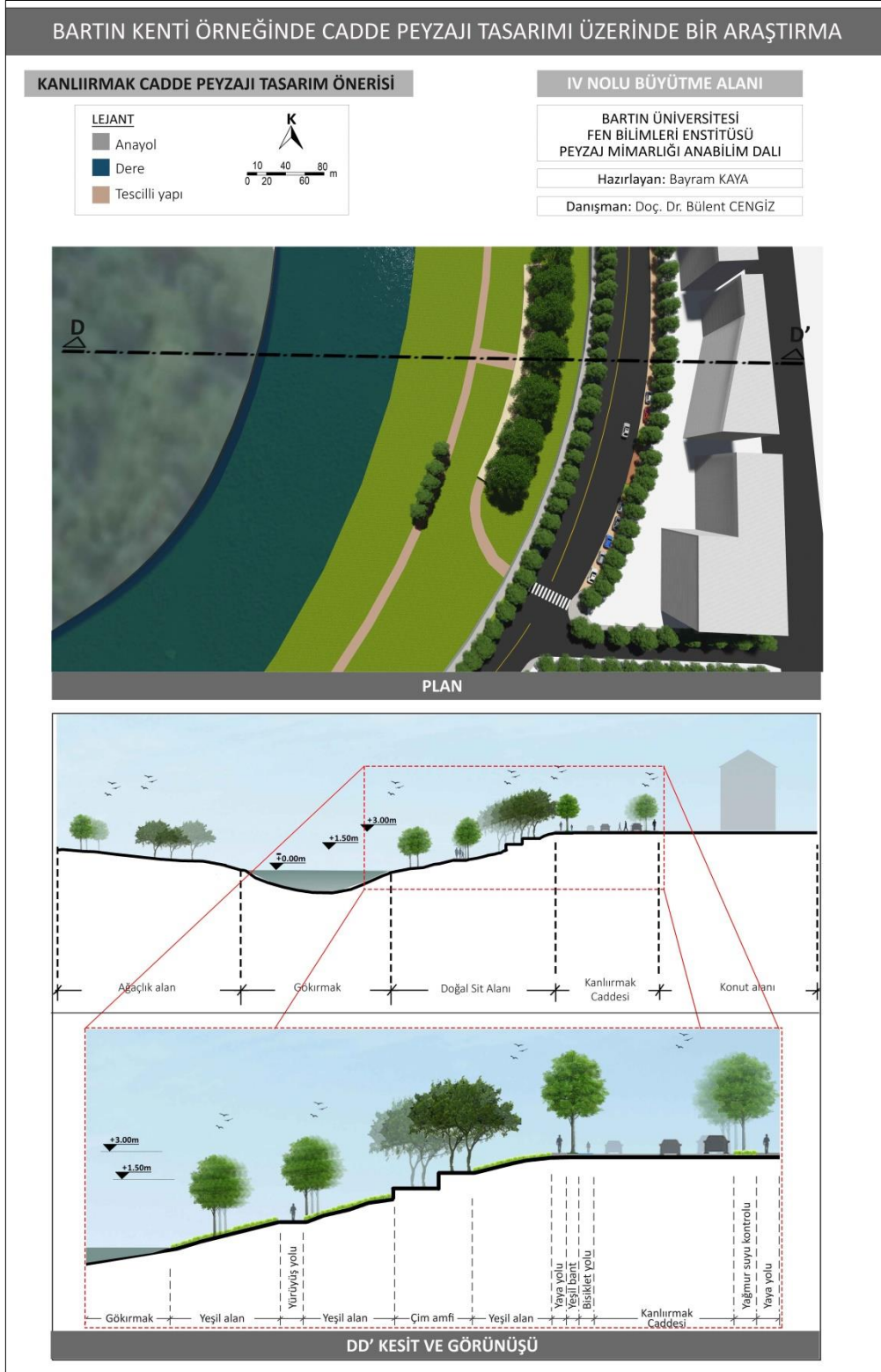
Şekil 6.6: III Nolu Büyütme Alanına Ait Plan, CC' Kesit ve Görünüş Paftası

Kanlırmak Cade Peyzajı Tasarım Önerisine ilişkin III Nolu Alan'ın simülasyonu Şekil 6.7'de sunulmuştur.



Şekil 6.7: III Nolu Büyütme Alanına Ait 3D simülasyon.

**IV. Nolu Alan:** Kanlırmak Cade Peyzajı Tasarım Önerisi'ne ilişkin IV Nolu Alan'ın plan, kesit ve görünüşü Şekil 6.8'de sunulmuştur.



Şekil 6.8: IV Nolu Büyütme Alanına Ait Plan, DD' Kesit ve Görünüş Paftası

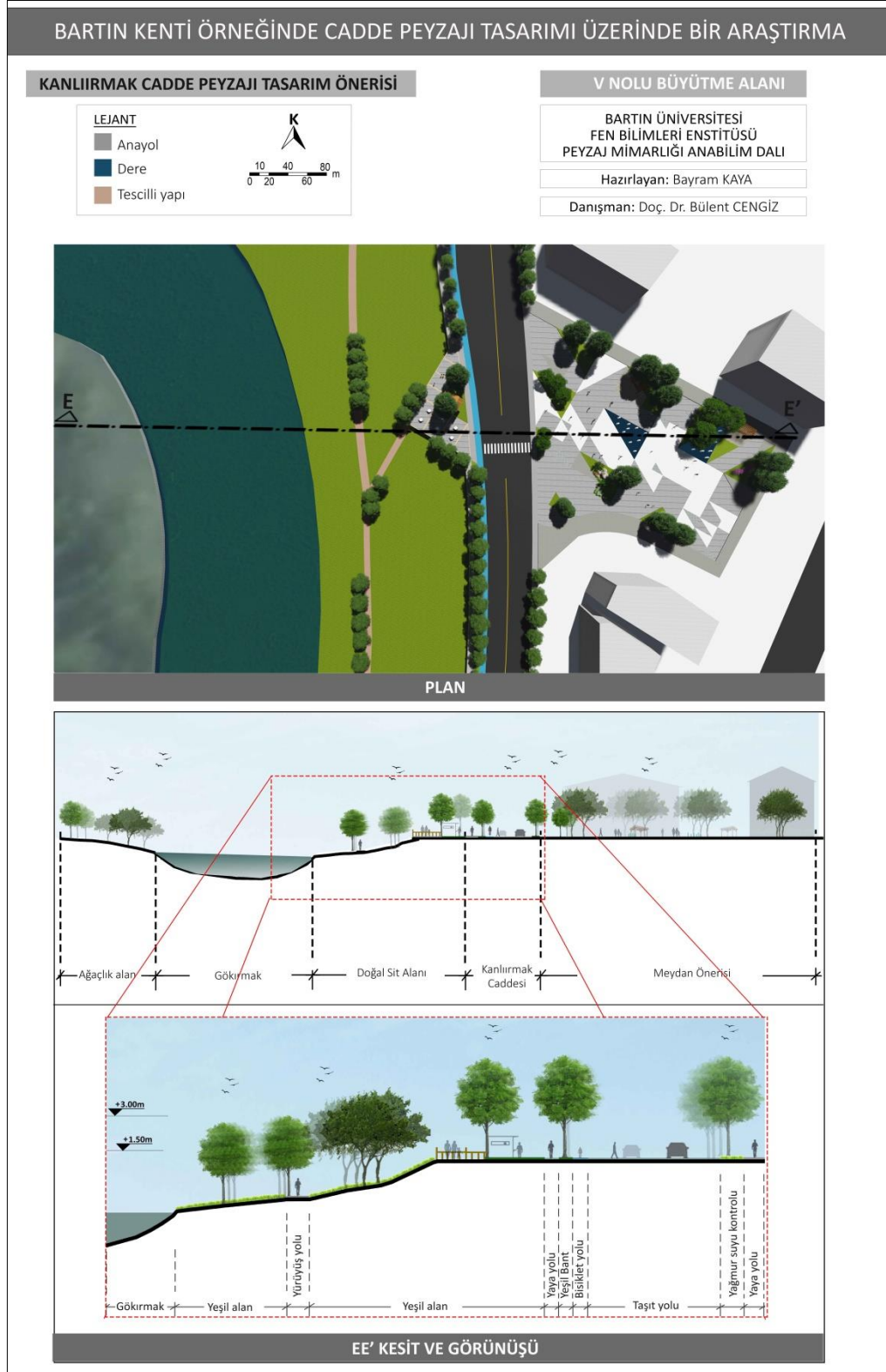
Kanlırmak Cade Peyzajı Tasarım Önerisine ilişkin IV Nolu Alan'ın simülasyonu Şekil 6.9'da sunulmuştur.



Şekil 6.9: IV Nolu Büyütme Alanına Ait 3D simülasyon.



**V. Nolu Alan:** Kanlırmak Caddesi Peyzajı Tasarım Önerisi'ne ilişkin V Nolu Alan'ın plan, kesit ve görünüşü Şekil 6.10'da sunulmuştur.



Şekil 6.10: V Nolu Büyütme Alanına Ait Plan, EE' Kesit ve Görünüş Paftası

Kanlırmak Cade Peyzajı Tasarım Önerisine ilişkin V Nolu Alan'ın simülasyonu Şekil 6.11'de sunulmuştur.



Şekil 6.11: IV Nolu Büyütme Alanına Ait 3D simülasyon.

Çalışma alanı olarak seçilen Kanlırmak Caddesi üzerinde bulunan kentin önemli imgelerinden birisi olan Ulus Durağının Meydan tasarım önerisi uygulaması yapılarak kentteki açık yeşil alan düzeyi artırmak düşünülmüştür. Bununla birlikte insanların boş zamanlarını geçirebileceği, dinlenebileceği ve çeşitli rekreasyonel aktiviteler yapabileceği mekânlar oluşturulmuştur. Kentin ana arterlerinden Kanlırmak Caddesi üzerinde bulunması bölgedeki insanların alana kolayca ulaşabilmesini sağlamaktadır. Ulus Durağı için düşünülen meydan tasarım önerisiyle birlikte bölgedeki araçlardan kaynaklanan gürültü kirliliği ve trafik sorunu çözülmüş olur.

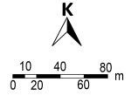
Kanlırmak Cadde Peyzağı Tasarım Önerisine ilişkin Ulus Durağı bulunduğu bölgeye ilişkin meydan tasarım önerisi ve simülasyonları Şekil 6.12’de sunulmuştur.

# BARTIN KENTİ ÖRNEĞİNDE CADDE PEYZAJI TASARIMI ÜZERİNDE BİR ARAŞTIRMA

## KANLIIRMAK CADDE PEYZAJI TASARIM ÖNERİSİ

### LEJANT

- Anayol
- Dere
- Tescilli yapı



## ULUS DURAĞI MEYDAN TASARIMI

BARTIN ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
PEYZAJ MİMARLIĞI ANABİLİM DALI

Hazırlayan: Bayram KAYA

Danışman: Doç. Dr. Bülent CENGİZ



MEYDAN PLAN



Meydanın kuzeybatı yönünden görünümü



Meydanın üstten görünümü



Meydanın güneybatı yönünden görünümü



Meydan ve terasın genel görünümü

Şekil 6.12. Ulus Durağı Meydan Tasarım Önerisi

## BÖLÜM 7

### SONUÇ VE ÖNERİLER

Kentlerin ana bileşenlerinden biri olarak caddeler ve sokaklar, kent kimliğinin en etkileyici unsurlarıdır. Çünkü insanlar caddelerde dolaşırken bir kenti adeta yaşamalıdır. Dolayısıyla, cadde peyzajı karakteri, sokakların hayal gücünü tanımlayacak nitelikte olmalıdır. Cadde ortamındaki elemanların görsel düzenlemesi caddede algılanabilir farklılıklar yaratması caddenin karakterini oluşturur. Dolayısıyla her caddenin kendine özgü karakteri bulunmaktadır. Caddeler için sürdürülebilir cadde peyzajı tasarımı yapılırken, caddenin genel karakterinin korunup, düzenlenmesi gerekir.

Bartın kentinin gerek yaya kullanımı gerekse araç kullanım yoğunluğu açısından en çok tercih edilen kentsel alan kullanımlarından biridir. Geleneksel yerleşim dokusu ve Gökırmak ile etkileşim halinde olan en önemli aksı olan Kanlırmak Caddesi için tez çalışmasında önerilen cadde peyzajı tasarımı alanın işlevselliği, güvenliği, algılanabilirliği, görsel kalitesi ve kullanıcı konforu açısından özel önem taşımaktadır. Bununla birlikte; Kanlırmak Caddesi bağlantılı olduğu 13 sokak ile kent merkezi yönünde trafiği kanalizasyon eden önemli bir arter olmanın yanı sıra akarsu koridorundan kent merkezine dik bağlantılılık durumu ile kent içindeki hava sirkülasyonunu sağlayabilen önemli kentsel ekoloji koridor özelliğine sahiptir.

Çalışma alanı ağaç ve çalı türleri bakımından zengindir. Kanlırmak Caddesi boyunca yer alan Bartın Çayı'nın da bir kolu olan Gökırmak bitki vejetasyonu açısından önemli bir yere sahiptir. Çalışma alanı olarak seçilen Kanlırmak Caddesi Orduyeri Köprüsü'nden başlayıp, Çevreyolu Kavşağı'na kadar olan kısımdır. Orduyeri Köprüsü'nden Çevreyolu Kavşağı yönüne doğru ilerledikçe yeni yapılar artmakta olup, yeni yapıların bahçelerinin bitkisel yönden zayıf olduğu görülmüştür. Geleneksel dokuya sahip konut bahçeleri, yeni inşa edilen konut bahçelerine göre bitkisel yönden daha yoğun ve zengin olduğu saptanmıştır.

Kanlırmak Caddesi, doğal ve kültürel peyzaj özellikleri açısından önemli mekânsal karakteristikler sergilemektedir. Özgün mekânsal karakteristiklerdeki farklılaşmalar

sonucunda alan; geleneksel yerleşim zonu, yeni yerleşim ve ticari zon, ticari ve endüstri zonu ve akarsu koridoru zonu olarak dört farklı zonda ele alınmıştır. Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarım önerisi kapsamında yapılan zonlamada, alanlardaki sorunların çözümüne ve var olan mekansal özelliklerin ise geliştirilmesine yönelik değerlendirmeler yapılmıştır. Genel olarak cadde peyzajı tasarımında caddenin geleneksel dokusu korunarak, tescilli konutlar ön plana çıkarılmış akarsu ile ilişkisinin kurulmasına ve güçlendirilmesine yönelik tasarım kararları alınmıştır. Yaya, bisiklet ve taşıtlar yeşil düzenlemelerle birbirinden ayrılarak, caddede daha güvenli ve konforlu bir erişim ortamı sunulurken görsel kaliteye yönelik iyileştirmeler yapılmıştır.

Kanlırmak Cadde Peyzajı Tasarımı kapsamında, erişilebilirliğin yanı sıra yaya kullanımını açısından özellikle nehir kenarında uygun mekânların kısa süreli dinlenme gereksinimleri ile rekreasyonel etkinliklere de olanak sağlayabilecek mekân tasarımları önerilmiştir.

Arazi çalışmaları, kentsel tasarım kalite kriterleri kapsamında uzman görüşü değerlendirmeleri ile alanın karakteristik özelliklerine göre yapılan zonlama çalışmasının yanı sıra sorun ve olanakların belirlenmesi, ulusal ve uluslararası uygulamaların incelenmesi, Peyzaj Mimarlığı ilkeleri çerçevesinde yapılan öneri cadde peyzajı tasarımında uygun mekansal çözümler üretme konusunda önem taşıyan aşamalar oluşturmaktadır.

Sonuç olarak kentsel yaşam kalitesine yönelik önem arz eden bu çalışma ile mevcut cadde peyzajlarının işlevsel, estetik, ekolojik ve ekonomik yönden iyileştirilmesiyle bölgedeki cadde ve sokak dokusunu koruyarak yaşam kalitesini artırmaktır.

## KAYNAKLAR

- Abdulla, K., Abdelmonem, M. G. ve Selim, G. (2017). Understanding Walkability in the Libyan Urban Space: Policies, Perceptions and Smart Design for Sustainable Tripoli. *International Journal of Civil, Environmental, Structural, Construction and Architectural Engineering*, 10(12), 1602-161.
- Aktaş, S. (2009). Kadıköy Mühürdar Caddesi'nin Üçlü Örtüşük Formülasyon Yöntemiyle Değerlendirilmesi ve Çözüm Önerileri. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Arslan, M. (2017). Yeşil Yol Kavramı ve Planlaması. *Plant Peyzaj ve Süs Bitkileri Dergisi*. s.134-140.
- Arslan, M., Barış E., Erdoğan E. ve Dilaver Z. (2000). *Yeşil Yol Planlaması: Ankara Örneği*. Ankara Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesi Kesin Raporu. Proje No: 20000711032. Ankara.
- Aytaş, İ. ve Uzun, S. (2015). Düzce kent merkezindeki yaya alanlarının görsel peyzaj kalitesinin belirlenmesi. *İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*. s.11-29.
- Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü (2018). [http://www.bartinkulturturizm.gov.tr /TR,68995/ahşap-bartın-evleri.html](http://www.bartinkulturturizm.gov.tr/TR,68995/ahşap-bartın-evleri.html)(20.05.2018).
- Bayraktar ve ark., (1987). İzmir Kenti İçinde Halkın Açık Alan Gereksinimini Karşılama Amacıyla Bazı Yol ve Meydanların Taşıt Trafiklerinden Arındırılması Olanakları Üzerine Araştırmalar. E.Ü.Z.F. Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bornova.
- Bereitschaft, B. (2017). Equity in Microscale Urban Design and Walkability: A Photographic Survey of Six Pittsburgh Streetscapes. *Sustainability*. P.1-20.
- Cengiz, B. (2007). Bartın Çayı Peyzaj Özelliklerinin Saptanması ve Değerlendirilmesi Üzerinde Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara.
- Cengiz, B. (2012). Streetscape Design Proposals for Urban Ecological Greenway Planning in Bartın. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*. 19: (19-35), Bartın.
- Cengiz, B. (2018). "Amasra Kalesi ve Surlu Yerleşim Dokusunda Kentsel Kültürel ve Arkeolojik Mirasın Sürdürülebilir Gelişimi." *International Journal of Natural and Applied Sciences*. Bartın Üniversitesi Fen bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı 1(1) 29-42, Bartın.
- Cengiz, B. (2018). "Amasra Kalesi ve Surlu Yerleşim Dokusunda Kentsel Kültürel ve Arkeolojik Mirasın Sürdürülebilir Gelişimi." *International Journal of Natural and Applied Sciences*. Bartın Üniversitesi Fen bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı 1(1) 29-42, Bartın.

- Cengiz, B. (2018). *Microscale Urban Design Quality Assessment for A Traditional Turkish Street in Safranbolu, Turkey. The Most Recent Studies in Science And Art.Vol.2*, Gece Kitaplığı, Ankara. s.1894-1909.
- Cengiz, C. ve Keçecioğlu Dağlı, P. (2017). Bartın Geleneksel Kent Dokusunda Yaya Konfor Düzeyinin Saptanmasına Yönelik Bir Çalışma. *Bartın Orman Fakültesi Dergisi*, 14: (120-135), Bartın.
- Çağlar, N. (1992). Konut Alanları ve Alışveriş Merkezinde Kent Sokaklarının Çağdaş Tasarımları Üzerinde Bir Araştırma. Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara.
- Çelikyay, H.S. (2017). *Kent İmgelerinin Kamusal Alanı Tariflemesindeki Rolü. Kamusal Alanların Mekânsal Organizasyonu*. Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınları. Bartın, 30:(01), s. 19-40.
- Çevik, S., Vural, S., Tavşan, F., ve Aşık, Ö. (2008). An example to renovation–revitalization works in historical city centres: Kunduracılar Street/Trabzon-Turkey. *Building and Environment* 43, s. 950-962.
- Çubukcuoğlu, K. (2018) Geleneksel Bartın Evleri, Sivil Mimari Örneği. *Motif Mimarlık*, Bartın.
- Demir, Ü. (2008). Peyzaj Tasarımında Yaya Bölgeleri Antakya Hürriyet Caddesi Yayalaştırma Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Mustafa Kemal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Hatay.
- Demirtaş, S.Ö. (2007). Kentleşmenin Peyzaj Üzerinde Etkilerinin İstanbul İli Büyükdere Caddesi ve Yakın Çevresi Örneğinde İncelenmesi Yüksek Lisans Tezi, Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Bartın.
- Döllük, G. (2005). Yayalaştırılmış Sokakların Kent Peyzajına Katkısı: 58 Bulvar ve İstiklal Caddesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Eren, E. ve Acar, C.O. (2016). Antalya, bazı kent içi yolların bitki materyali ve bitkisel tasarım yönünden değerlendirilmesi. *Akdeniz Üniversitesi Ziraat Fakültesi ve Peyzaj Mimarlığı Bölümü Dergisi*, Antalya.
- Ewing, R (2006). Identifying and Measuring Urban Design Qualities Related to Walkability. *Journal of Physical Activity and Health*. 3: s.223-240.
- Feyzioğlu, G. (2016). Bedensel Engellilere Yönelik Kentsel Peyzaj Tasarım Kriterlerinin Ankara İli Kızılay Meydanı ve İlişkili Caddelerinde İrdelenmesi. Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İzmir.



- Gültekin, T. (2010). Yayaştırılmış Sokakların Kentsel Mekânda Başarısının Değerlendirilmesi İstanbul– Beyoğlu / İstiklal Caddesi Örneği. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Halu, Z. (2010). Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Hansen, G. (2014). Design for Healthy Communities: The Potential of Form-Based Codes to Create Walkable Urban Streets. *Journal of Urban Design*. 19. 10.1080/13574809.2013.870466.
- Hartanti, N.B., Martokusumo, W. (2013). Streetscape Connectivity and the Making of Urban Identity, *Arte-Polis. 4 Intl Conference-Creative Connectivity and the Making of Place: Living Smart by Design*.
- Harvey, C. (2014). Measuring Streetscape Design for Livability Using Spatial Data and Methods Vermont Üniversitesi, *Peyzaj Mimarlığı Bölümü Dergisi*, Antalya.
- Heffernan, E., Heffernan, T. & Pan, W. (2014). The relationship between the quality of active frontages and public perceptions of public spaces. *Urban Design International*, 19:(1), 92-102.
- Jones, P., Roberts, M., ve Morris, L. (2007). Rediscovering mixed-use Street The contribution of local high streets to sustainable communities. University of Westminster.
- Kösa, S. ve Karagüzel, O. (2016). Antalya, bazı kent içi yolların bitki materyali ve bitkisel tasarım yönünden değerlendirilmesi. Akdeniz Üniversitesi, *Ziraat Fakültesi ve Peyzaj Mimarlığı Bölümü Dergisi*, Antalya.
- Lynch, K. (2010). *Kent İmgesi*. Çeviren İrem Başaran, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Yayıncılık Matbaacılık, İstanbul.
- Perçin, H. (1997). P.M.509 Yaya Bölgelerin Peyzaj Planlama. Yüksek Lisans Ders Notları, Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Ankara.
- Perçin, H. ve Yılmaz Ö. (2001). *Yaya Bölgeleri*. TMMOB Peyzaj Mimarları Odası, 3s, Ankara.
- Rehan, R.M (2012). *Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design*. P.173-186.
- Radoslav, R., Branea, A., Tavşan, F., ve Gaman, M. (2008). Rehabilitation through a holistic revitalization strategy of historical city centres-Timisoara, Romania. *Journal of Cultural Heritage*, 14: s.1-6.

- Rubenstein H M (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes and Urban Spaces*. John Wiley & Sons, Inc., Canada, USA.
- Sas-Bojarska, A. (2017). Need for Linear Revitalization-Gdynia Case. *Conference Series: Materials Science and Engineering*. P.245-256.
- ShahrulYani, S.ve Zalina, S. (2016). The Evolution of Historic Streetscape in Adapting Modern Demand in Achieving the Quality of Life. *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 234: 488-497.
- Şişman, E.E. (2013). Pedestrian Zones. *Advances in Landscape Architecture, Licensee InTech*. s.401-426.
- Taştan, G. (2014). Bartın Kenti Geleneksel Konutlarındaki Yapısal Değişimlerin Bahçe Mekânı ve Kullanılan Bitki Materyaline Yansımaları Yüksek Lisans Tezi, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Bartın.
- Tekdamar, D. (2017). Tarihi ve Arkeolojik Mirasın Sürdürülebilirliği Bağlamında Kültürel Peyzaj Koridorlarının Planlanması Ve Tasarımı: Amasra Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Bartın.
- TUİK (2013). Seçilmiş Göstergelerle Bartın 2017 <http://www.tuik.gov.tr/ilGostergeleri/iller/BARTIN.pdf> (20.05.2018).
- URL-1 (2017). Rundle Caddesi. <http://www.landezine.com/index.php/2017/01/rundle-mall-redevelopment-by-hassell/>, (19 Mayıs 2018).
- URL-2 (2017). Porland transit geçiş örneği. <http://www.wiki-zero.co/index.php?q=aHR0cHM6Ly9lbi53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvUG9ydGxhbmRfVHJhbnNpdF9NYWxs>, (19 Mayıs 2018).
- URL-3 (2018). Georgia Caddesi. <http://www.landezine.com/index.php/2014/11/georgia-street-by-ratio/>, (19 Mayıs 2018).
- URL-4 (2018). Aviles Caddesi. [https://cdn.pixabay.com/photo/2016/08/24/16/19/aviles-street-1617325\\_960\\_720.jpg](https://cdn.pixabay.com/photo/2016/08/24/16/19/aviles-street-1617325_960_720.jpg), (19 Mayıs 2018).
- URL-5 (2018). Patary Caddesi. <http://wanderingtrader.com/wp-content/uploads/2012/06/Streets-Of-Paraty-Brazil.jpg>, (19 Mayıs 2018).
- URL-6 (2018). İskoçya Kamusal Alan sınırını oluşturan bina cepheleri. [http://i.dailymail.co.uk/i/pix/2013/11/17/article-2508716-197773D000000578-730\\_634x416.jpg](http://i.dailymail.co.uk/i/pix/2013/11/17/article-2508716-197773D000000578-730_634x416.jpg), (19 Mayıs 2018).
- URL-7 (2017). İngiltere Kamusal Alan sınırını oluşturan bina cepheleri. [http://i.dailymail.co.uk/i/pix/2013/11/17/article-0-0B1AA60F000005DC-186\\_634x412.jpg](http://i.dailymail.co.uk/i/pix/2013/11/17/article-0-0B1AA60F000005DC-186_634x412.jpg), (19 Mayıs 2018).

- URL-8 (2018). Malezya Konut Bölgesi. <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8d/Bangsar.JPG>, (19 Mayıs 2018).
- URL-9 (2018). Slovakya Tarihi Bölge. <http://www.nitralive.sk/images/stories/kam-v-nitre/pod-ujatia/hrad/nitriansky-hrad-titulka.jpg>, (19 Mayıs 2018).
- URL-10 (2018). Odak ve Düğüm Noktaları Taksim Meydanı. [https://cdn-images-1.medium.com/max/1200/1\\*7L62DSODAEasMm4lDzdUBg.jpeg](https://cdn-images-1.medium.com/max/1200/1*7L62DSODAEasMm4lDzdUBg.jpeg), (19 Mayıs 2018).
- URL-11 (2018). Odak ve Düğüm Noktaları Haydarpaşa Garı. <http://galeri3.arkitera.com/var/resizes/Haber-02/2016/08/17/haydarpasa.jpg.jpeg>, (19 Mayıs 2018).
- URL-12 (2018). İşaret Ögesi, Eyfel Kulesi. <https://franks-travelbox.com/wp-content/uploads/2017/11/frankreich-paris-der-eiffelturm-ist-das-wahrzeichen-von-paris-und-steht-weltweit-als-symbol-fucc88r-ganz-frankreich-m-v-fotodesign-fotolia-696x464.jpg>, (19 Mayıs 2018).
- URL-13 (2018). İşaret Ögeleri Hs. İsa Heykeli. [https://www.theflightdeal.com/wp-content/uploads/2015/07/rio\\_de\\_janeiro\\_july.jpg](https://www.theflightdeal.com/wp-content/uploads/2015/07/rio_de_janeiro_july.jpg), (19 Mayıs 2018).
- URL-14 (2018). İnönü Caddesi. <https://www.azbibak.com/wp-content/uploads/2017/12/porsuk-%C3%A7ay%C4%B1-gezi-1.jpg>, (19 Mayıs 2018).
- URL-15 (2018). İzmir Caddesi. <http://www.promim.com/uploads/images/izmir-caddesi/izmir-03.jpg>, (19 Mayıs 2018).
- URL-16 (2018). Bağdat Caddesi. <https://thumbs.dreamstime.com/b/bagdat-alley-istanbul-80952247.jpg>, (19 Mayıs 2018).
- URL-17 (2018). Atatürk Caddesi. [http://wowturkey.com/tr79/k\\_Yusuf\\_kordon09.jpg](http://wowturkey.com/tr79/k_Yusuf_kordon09.jpg), (19 Mayıs 2018).
- URL-18 (2018).Konyaaltı Caddesi. <http://www.fullantalya.com/wp-content/uploads/2011/06/kon4.jpg>, (19 Mayıs 2018).
- URL-19 (2018). Cheonggyecheon Caddesi. <https://i.pinimg.com/originals/99/5b/28/995b284fcf0cf7c705fe2f728fad49c8.jpg>, (19 Mayıs 2018).
- URL-20 (2018). Lancaster Bulvarı. <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/06/14/postwar-neighborhoods-are-revitalization-opportunities>, (19 Mayıs 2018).
- URL-21 (2018). Denver Avenue Green Caddesi. <http://greenworkspc.com/green-streets/north-denver-avenue-green-street/>, (19 Mayıs 2018).
- URL-22 (2018). Doğu 12. Caddesi. <http://www.landscapeonline.com/research/lasn/2012/08/img/22938/22938-2.jpg>, (19 Mayıs 2018).
- URL-23 (2018). Passeig De St Joan Bulvarı. <http://www.landezine.com/index.php/2012/07/passeig-de-st-joan-boulevard-by-lola-domenech/>, (19 Mayıs 2018).

- Yavuz, A. (2009). Kentsel Yaya-Alişveriş Sokaklarında Geçirgenlik Kavramının İrdelenmesi: Doğu Karadeniz Kentleri Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Trabzon.
- Yazıcıoğlu Halu, Z. (2010). Kentsel Mekân Olarak Caddelerin Mekânsal Karakterinin Yürünebilirlik Bağlamında İrdelenmesi Bağdat Caddesi Örneği. Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Yerli, Ö. (2007). Kentsel Koridorların Estetik ve İşlevsel Yönden İrdelenmesi: Düzce Örneği. Yüksek Lisans Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Bolu.
- Yılmaz, F. (2007). Cumhuriyet Caddesi, Halaskargazi Caddesi ve Büyükdere Caddesi Örneğinde Kent İçi Yol Bitkilendirmesinin Değerlendirmesi Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, İstanbul.
- Yılmaz, B., Kaya L.G., Ateş O. ve Memlük Y. (2011). Geleneksel Yapıların Kentsel Mekânda Oluşturduğu Düzenin Bartın Kenti Örneğinde İncelenmesi. İnönü Üniversitesi *Sanat ve Tasarım Dergisi Inonu University Journal of Art and Design*, ISSN: 1309-9876 (1):1.

## BIBLIYOGRAFYA

Aurbach, L. (2005), Traditional Neighborhood Development Design Rating Standard, <http://www.epa.gov/smartgrowth/> accessed 19.05.2015

Mansouri, M. (2009), Comparative Study of Complexity in Streetscape Composition. Jurnal World Academy of Science, Engineering and Technology Volume 54.

Wibisono, B.H. (2001), Transformation of Jalan Malioboro, Yogyakarta: The Morphology and Dynamics of a Javanese Street. Doctor of Philosophy Dissertation at Faculty of Architecture, Building and Planning, The University of Melbourne.

Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. MIT&Harvard College.

## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Bayram KAYA  
Doğum Yeri ve Tarihi : Merkez/Kırıkkale 16.04.1991

### Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Bartın Üniversitesi Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü (2010-2015).  
Yüksek Lisans Öğrenimi : Bartın Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı (2015-devam ediyor).  
Bildiği Yabancı Diller : İngilizce  
Bilimel Faaliyet/Yayımlar : Cengiz, B., Kaya, B. ve Yakan O.E. (2017). Kampus Binalarında İç Mekân Bitkisel Tasarım: Bartın Üniversitesi Örneği. *1st International Symposium on Social and Educational Sciences Research (ISCER 2017)*, 03-05 November, Antalya, p.1-17.  
Cengiz, B. ve Kaya, B. Bartın Kenti Örneğinde Cadde Peyzajı Tasarım Rehberi. Bartın Üniversitesi. *Bilimsel Araştırma Projesi*. Proje No:2018-FEN-CY-010. Bartın.  
TR81/16/KÖA/0042 “Bartın İli Güzelcehisar Lav Sütunları ve Sahilinin Turizm ve Rekreasyon Amaçlı Peyzaj Uygulama Projesi” Yöre Halkına Yönelik Ekoturizm Eğitimi. 11 Ekim 2017. (Eğitmen Yardımcısı)  
TR81/16/KÖA/0042 “Bartın İli Güzelcehisar Lav Sütunları ve Sahilinin Turizm ve Rekreasyon Amaçlı Peyzaj Uygulama Projesi” Çalıştayı. 6-7 Nisan 2018. Bartın. (Uzman Asistanı)

### İş Deneyimi

Stajlar : Çankaya Belediyesi-Fidanlık Stajı (2012)  
Çankaya Belediyesi-Büro Stajı (2013)  
Projeler ve Kurs Belgeleri : Bartın İl Kültür Turizm Müdürlüğü Bahçesi Peyzaj Tasarım Projesi (2014)  
Çalıştığı Kurumlar : Motif Mimarlık Ofisi Bartın (2015-2017)

### İletişim

E-Posta Adresi : byrm190314@gmail.com

Tarih : 01/ 06/ 2018 (Tez sınav tarihi)

